

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging

Eiendomsutvikling rundt Lekevollkrysset og krysset Vestby nord

Real estate development around Lekevollkrysset
and the Vestby nord intersection

Pål Vigdal
Eiendomsutvikling

Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på mine to år som masterstudent på eiendomsutviklingslinjen ved Norges Miljø- og Biovitenskapelige Universitet, NMBU. Studiet er en toårig master, og jeg startet ved NMBU høsten 2014 etter først å ha vært student i tre år ved Høgskolen i Bergen. Oppgaven har et omfang på 30 studiepoeng, og arbeidet har i hovedsak blitt gjort vårsemesteret 2016. Veileder gjennom arbeidet har vært professor Per Kåre Sky.

Jeg ønsker å takke alle som i løpet av skriveprosessen har tatt seg tid til å stille opp til intervjuer, uten dere ville ikke denne oppgaven vært mulig å gjennomføre.

Takk til Per Kåre Sky for god veiledning, konstruktive innspill og for at jeg gjennom hele prosessen har fått svar på de spørsmål jeg har hatt, morgen som kveld, i ukedager, helger og i ferier.

Ås, 16.05.2016

Pål Vigdal

Sammendrag

Tema for oppgaven er eiendomsutvikling sett i sammenheng med utvidelsen av E6 og to av veiens kryss i Vestby og i Sarpsborg. Jeg har undersøkt hvilken effekt utvidelser av E6 har hatt for eiendomsutvikling i områdene rundt Lekevollkrysset i Sarpsborg kommune og krysset Vestby nord i Vestby kommune. Hovedproblemstilling for oppgaven er:

Hvordan har utvidelsen av E6 og veiens toplanskryss påvirket eiendomsutvikling i nærheten av krysset Vestby nord og Lekevollkrysset i Sarpsborg? Oppgaven har også to underproblemstillinger, og de er som følger: 1) Hvordan har kommunene bidratt til utvikling av områdene? 2) Hvordan har grunneierne bidratt til utvikling av områdene?

For å finne svar på problemstillingene har jeg intervjuet representanter fra både Sarpsborg og Vestby kommune og private utbyggere og grunneiere som på forskjellige måter har vært en del av utviklingen rundt de utvalgte kryssene. Oppgaven viser at effekten av utvidelsene på E6 og veiens kryss med tanke på eiendomsutvikling rundt kryssene varierer, og at lokale forhold og kommunenes egne planer for arealbruk er viktige faktorer i utviklingsarbeidet. Samtidig er private utbyggere og et godt samspill mellom utbygger og kommune helt avgjørende for at nye eiendomsprosjekter rundt kryssene skal kunne gjennomføres.

Abstract

The topic of this master thesis is real estate development in the context of the enlargement of the E6 and two of the road's intersections in Vestby and Sarpsborg. I have studied the effect extensions of E6 have had for real estate development in areas around Lekevollkrysset in Sarpsborg municipality and the Vestby north intersection in Vestby municipality. The main research question for the thesis is:

How has the expansion of the E6 and the intersections of the road affected real estate development near the Vestby north intersection and Lekevollkrysset in Sarpsborg? The thesis also has two research sub-questions, and they are as follows: 1) How have the municipalities contributed to the development of the areas? 2) How has the landowners contributed to the development of the areas?

To find answers to these questions I have interviewed representatives from Sarpsborg and Vestby municipality and private developers and landowners who in different ways have been a part of the development around the selected intersections. The thesis shows that the effect of the extensions on E6 and the intersections of the road in terms of real estate development around the intersections varies, and that local conditions and the municipalities own plans for land use are important factors in the development. Meanwhile, private developers and good interaction between the developer and the municipality are essential for the new real estate projects around the crosses to be carried out.

Innhold

KAPITTEL 1 – INNLEDNING	3
1.1 BAKGRUNN FOR VALG AV OPPGAVE	3
1.2 AVGRENSNINGER OG VALG AV PROBLEMSTILLING	3
1.3 KORT OM FREMGANGSMÅTEN.....	4
1.4 OPPBYGGING AV OPPGAVEN	5
KAPITTEL 2 - METODE	6
2.1 INNLEDNING.....	6
2.2 METODEVALG	6
2.3 CASESTUDIE OG DOKUMENTSTUDIER	7
2.4 INTERVJU	7
2.4.1 Intervjuguide	8
2.5 VALG AV KRYSS OG INTERVJUOBJEKTER.....	9
2.5.1 Innledning.....	9
2.5.2 Valg av kryss	9
2.5.3 Valg av intervjuobjekter	12
KAPITTEL 3 - TEORI	13
3.1 MONOSENTRISK BYMODELL.....	13
3.1.1 Von Thünen-modell.....	14
3.2 EIENDOMSREGIMET OG REGULERINGSREGIMET.....	19
KAPITTEL 4 - PRESENTASJON AV CASENE	23
4.1 VESTBY NORD	23
4.1.1 Kort oversikt	23
4.1.2 Planer og regulering i området.....	26
4.1.3 Grunneiere i området.....	27
4.2 LEKEVOLLKRYSSSET	28
4.2.1 Kort oversikt	28
4.2.2 Planer og regulering i området.....	29
4.2.3 Grunneiere i området.....	30
KAPITTEL 5 - EMPIRI MED TILHØRENDE DRØFTING OG ANALYSE	31
5.1 INNLEDNING.....	31
5.2 INTERVJUER OG DRØFTELSE	32
5.2.1 Intervju med Hege Hornnæs – oversiktsplanlegger i Sarpsborg kommune.....	32
5.2.2 Drøftelse av intervju med Hege Hornnæs	34
5.2.3 Intervju med Lars Grimsgaard – plansjef i Vestby kommune	36
5.2.4 Drøftelse av intervju med Lars Grimsgaard.....	39
5.2.5 Intervju med Einar Sørland – daglig leder Norwegian Outlet.....	40
5.2.6 Drøftelse av intervju med Einar Sørland.....	42
5.2.7 Intervju med Jens Andreas Randem – grunneier i Vestby.....	43
5.2.8 Drøftelse av intervju med Jens Andreas Randem.....	46
5.2.9 Intervju med Jostein Lensebråten (Tune Eiendom og Tune Senter)	47
5.2.10 Drøftelse av intervju med Jostein Lensebråten	50
5.3 FELLES ANALYSE OG DRØFTELSE AV INTERVJUENE	51
5.3.1 Innledning.....	51
5.3.2 Kommunenes rolle i utviklingen.....	51
5.3.3 Private aktørers rolle i utviklingen.....	53
5.3.4 Konkluderende drøftelse - hvordan har utvidelsen av E6 og veiens kryss påvirket utviklingen?.....	54

KAPITTEL 6 – AVSLUTNING	56
6.1 INNLEDNING.....	56
6.2 ETTERVURDERING AV METODE	56
6.3 AVSLUTTENDE REFLEKSJONER	57
KILDER.....	59
VEDLEGG	61

Figurliste:

Figur 1 - Liste over toplanskryss på E6 sør for NMBU	9
Figur 2 - Flyfoto over Vestby nord fra 2003 Kilde: finn.no kart	10
Figur 3 - Flyfoto over Vestby nord fra 2013 Kilde: finn.no kart.....	10
Figur 4 - Flyfoto over Lekevollkrysset fra 2003 Kilde: finn.no kart.....	11
Figur 5 - Flyfoto over Lekevollkrysset fra 2013 Kilde: finn.no kart.....	11
Figur 6 - Forholdet mellom avstand til markedet M og maks leiepris per mål (McCann 2001 s.95).....	15
Figur 7 - Effekten av økt markedspris for en gitt vare i Von Thünen-modellen (McCann 2001 s.96).....	17
Figur 8 - Reduksjon i transportkostnader på en gitt vare i Von Thünen-modellen (McCann 2001 s.97).....	18
Figur 9 - Regimene og arealbruk (Sevatdal & Sky 2003 s.37).....	21
Figur 10 - Regimene og eiendomsforhold (Sevatdal & Sky 2003 s.38).....	21
Figur 11 - Krysset Vestby nord markert med rød ring (kilde: norgeskart.no).....	23
Figur 12 - Utsnitt flyfoto over krysset Vestby nord i 2013 (Kilde: follokart.no)...	25
Figur 13 - Utsnitt fra teknisk kart over krysset Vestby nord fra 1984–1989 (Kilde: follokart.no).....	25
Figur 14 - Tidslinje som viser viktige hendelser i utviklingen av Vestby nord.....	26
Figur 15 - Krysset markert med rød ring, nordvest for Sarpsborg sentrum (Kilde: norgeskart.no).....	28
Figur 16 - Tidslinje som viser noen viktige hendelser i utviklingen av området rundt Lekevollkrysset.....	29

Kapittel 1 – Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av oppgave

Siden høsten 2011 har jeg vært student, først ved høgskolen i Bergen og deretter ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet på Ås. Gjennom studiene har jeg fått kjennskap til mange forskjellige fagfelt innenfor eiendomsbransjen, alt fra oppmåling av tomter og produksjon av digitale kart til arealplanlegging og juridiske og økonomiske eiendomsfag. Fag og forelesninger jeg har deltatt i gjennom to år på eiendomsutviklingsstudiet ved NMBU har blant annet bidratt til å øke min interesse for eiendoms- og byutvikling, og jeg ønsket derfor å skrive en oppgave innenfor dette temaet.

Det er ikke tidligere skrevet noen masteroppgave som omhandler de problemstillingene jeg ønsker å ta opp. Dette gjelder ikke bare kryssene i Vestby og Sarpsborg spesielt, men eiendomsutvikling rundt kryss på større norske motorveier generelt (Fredrik Staubo Jensen skriver parallelt med meg en oppgave om utvikling av Ringdalskogen i Larvik der mange av de samme temaene som i denne oppgaven blir tatt opp, "Hvordan utviklingen av Ringdalskogen næringsområde har foregått"). Temaet for oppgaven er derfor meget aktuelt, og resultatene jeg kommer frem til vil forhåpentligvis være interessante for både kommuner og grunneiere som ønsker å utvikle eller etablere seg eller i områder tilknyttet slike kryss. Personlig synes jeg eiendomsutvikling er et meget spennende tema, og noe jeg håper på å kunne jobbe med etter endt masterstudie ved NMBU. Masteroppgaven kan bidra til å gi et innblikk i eiendomsbransjen, og gi kunnskap om hvordan utvikling fungerer i praksis i det virkelige liv.

1.2 Avgrensninger og valg av problemstilling

Oppgaven er avgrenset ved at jeg har valgt å fokusere på to kryss tilknyttet E6 sør for Oslo, og bruke disse som case i et casestudie. Avgrensingen er gjort på

bakgrunn av en vurdering av hvor store mengder data det vil være hensiktsmessig å hente inn i forhold til tiden man har til rådighet i løpet av et semester. Begrensninger med tanke på antall intervjuobjekter i oppgaven ble også nødvendig, og for å få innhentet tilstrekkelig informasjon har jeg valgt å fokusere på noen få dybdeintervjuer fremfor mange korte intervjuer. Prosessen blir nærmere beskrevet i kapittel 2.

Jeg har valgt å fokusere på hvordan forholdene rundt de to utvalgte kryssene har endret seg med tanke på eiendomsutvikling etter at E6 og veiens kryss har blitt ombygget og/eller utvidet. Oppgaven har en hovedproblemstilling, og to underproblemstillinger som skal bidra til å danne et bilde av hvordan ulike aktører har påvirket utviklingen. Oppgavens hovedproblemstillinger som følger:

Hvordan har utvidelsen av E6 og veiens toplanskryss påvirket eiendomsutvikling i nærheten av krysset Vestby nord og Lekevollkrysset i Sarpsborg?

For å få en bestemt vinkling på oppgaven har jeg valgt å fokusere både på kommunenes arbeid med utvikling rundt kryssene, og grunneiere og private aktørers rolle i utviklingen. Underproblemstillingene er derfor som følger:

Hvordan har kommunene bidratt til utvikling av områdene?

Hvordan har grunneierne bidratt til utvikling av områdene?

Sammenhenger mellom kommunenes rolle og grunneiere og private utbyggers rolle vil også være sentral i drøftelsene i kapittel 5 – empiri, med tilhørende drøfting og analyse.

1.3 Kort om fremgangsmåten

Første steg i skriveprosessen var å bestemme hvor mange, og hvilke kryss jeg ønsket å fokusere på. Jeg studerte flyfotografier av alle toplanskryss på E6 sør for Oslo fra ulike tidsperioder, og så dermed hvor de største synlige forandringene hadde skjedd de siste årene. Da to kryss var valgt ut begynte jeg å samle inn

relevant informasjon i form av kommuneplaner, reguleringsplaner, avisartikler og annet for å få en oversikt over dagens situasjon og den historiske utviklingen rundt kryssene. Neste steg var å avtale og gjennomføre intervjuer, og deretter bearbeide all informasjonen jeg samlet inn gjennom intervjuprosessen. Arbeid med teori har pågått parallelt med annet arbeid. Beskrivelse av arbeidsmetodene blir mer grundig beskrevet i kapittel 2 – metode.

1.4 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven er bygd opp av til sammen seks kapitler. Jeg vil nå gi en kort oversikt over de ulike kapitlene og hva de inneholder. Kapittel en er oppgavens innledning der jeg gjør rede for bakgrunn, problemstillinger, avgrensninger og oppbygning av oppgaven.

I kapittel to beskrives metoden jeg har benyttet for å finne svar på oppgavens problemstillinger, og valg av metode og case blir begrunnet.

I Kapittel tre blir relevant teori jeg har benyttet meg av i oppgaven presentert. Monosentrisk teori blir i første delkapittel kort beskrevet, og Von Thünen-modellen blir deretter nøye forklart. Teori om eiendoms- og reguleringsregimet avslutter kapittelet.

I kapittel fire samles relevant bakgrunnsinformasjon om de to casene slik at leseren før empirien presenteres har tilstrekkelig kunnskap om områdene som beskrives.

Kapittel fem er oppgavens empirikapittel, der intervjuene som er foretatt blir presentert og deretter drøftet med bakgrunn i problemstillinger og teori. Empiri, analyse og drøftelser er lagt inn i samme kapittel, da det i denne oppgaven føles som den mest ryddige måten å presentere det på.

Kapittel seks er avslutningskapittelet der vurdering av metode, avsluttende refleksjoner og forslag til videre forskning blir presentert.

Kapittel 2 - Metode

2.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg beskrive hvordan jeg har gått frem for å prøve å finne svar på problemstillingene som ble beskrevet i kapittel 1.2. Jeg har i løpet av en lang periode med oppgaveskriving måttet gjøre en rekke avgjørelser med tanke på valg av metode og fremgangsmåte, noe jeg her vil utdype nærmere.

Valg av metode kan være avgjørende for hvor godt man er i stand til å finne svar på de problemstillinger oppgaven stiller. Det er et alminnelig krav i forskning at forskere gjør rede for metoden som ligger til grunn for analysene. Bakgrunnen for dette er at det kun er mulig å forstå og å etterprøve funnene dersom leseren kjenner fremgangsmåten som er brukt (Tuseth & Winge 2014 s.53). For meg var det viktig å ha en god plan for hvordan informasjon skulle innhentes før arbeidet med empirien skulle settes i gang. Valg av metode ble gjort i samråd med veileder, og den planlagte fremgangsmåten for oppgaven har kun fått noen små endringer underveis i arbeidet.

2.2 Metodevalg

Ettersom både hovedproblemstilling og underproblemstillingene åpner for helt ulike svar basert på hvem man spør er det naturlig å benytte kvalitativ metode i denne oppgaven. Kvalitativ metode passer best dersom man ønsker å gå i dybden på et mindre tema, og ikke nødvendigvis ønsker å samle inn informasjon i form av tallfestede data eller ved å gjennomføre store spørreundersøkelser og lignende (kvantitativ metode). I et kvalitativt forskningsarbeid er det vanlig å utføre intervjuer, observasjoner og/eller dokumentstudier og på den måten tilegne seg kunnskap om hvordan intervjuobjektene eller de som har utarbeidet dokumentene stiller seg til problemstillingene oppgaven reiser (Andersen 2010).

2.3 Casestudie og dokumentstudier

Oppgaven er å betrakte som et casestudie der Lekevollkrysset i Sarpsborg og krysset Vestby nord er valgt ut som to aktuelle case som brukes for å finne svar på problemstillingene oppgaven reiser. Ved å bruke de to veikryssene som case får jeg forhåpentligvis inngående kunnskap om både områdeutvikling og andre forhold knyttet til kryssene og E6, og veiutvidelsens betydning for området i et eiendomsutviklingsperspektiv.

I tillegg til å undersøke selve området rundt de utvalgte kryssene har det vært nødvendig å gjøre en del dokumentstudier for å innhente nødvendig informasjon. Dokumenter i form av kommuneplaner, kommunedelplaner, forskjellige reguleringsbestemmelser og dokumenter knyttet til aktuelle reguleringsplaner har vært viktige kilder til kunnskap om de utvalgte kryssene i Sarpsborg og Vestby. Dokumentstudiene var særlig viktig i oppgaveskrivingens første fase da de aktuelle veikryssene skulle plukkes ut. Undersøkelser av kommuneplaner og kommunedelplaner i kombinasjon med undersøkelser av eldre oversiktsbilder og flyfoto var en viktig del av prosessen med å finne ut hvor utviklingen langs E6 i størst grad har foregått de siste årene.

2.4 Intervju

Det ble tidlig klart for meg at jeg ønsket å benytte personintervjuer som en del av de kvalitative undersøkelsene problemstillingene la opp til. Ved å intervjuer ulike parter med forskjellige interesser og roller i utviklingen håpet jeg på å få et nyansert bilde på hvordan utvidelse av E6 og veiens kryss har påvirket de områdene jeg har undersøkt. Intervju er en god metode dersom man ønsker å skaffe seg mye informasjon på kort tid fra en førstehånds kilde, men kan også by på visse utfordringer. Jeg sørget for å forberede meg nøye før intervjuene og skrive ned spørsmål jeg ønsket svar på. Samtidig ønsket jeg å legge opp til at intervjuobjektene kunne snakke fritt, og gjøre intervjuet til en samtale mer enn kun opplesning av forhåndsskrevne spørsmål. I tilfelle jeg i etterkant skulle finne ut at spørsmål hadde blitt utelatt eller at svarene jeg fikk ikke var klare nok

sørget jeg for å spørre om jeg kunne ta kontakt med intervjuobjektene og stille flere spørsmål i etterkant, gjerne via e-post. Alle intervjuene ble tatt opp digitalt og skrevet ned i et dokument i etterkant.

Siden det i forbindelse med denne oppgaven hentes inn personopplysninger om de som intervjues (navn, arbeidssted osv.) er prosjektet meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Dette medfører blant annet at visse regler for behandling av personopplysninger må følges, deriblant regler om oppbevaring og sletting av disse opplysningene. Skjema fra Norsk senter for forskningsdata, personvernombud for norsk forskning, ligger vedlagt bakerst i oppgaven (se vedlegg).

2.4.1 Intervjuguide

Før prosessen med intervjuer av ulike aktører startet utarbeidet jeg en intervjuguide som hjelpemiddel. Dette ble gjort delvis fordi personvernombudet som nevnt krever en vedlagt intervjuguide når man melder inn et forskningsarbeid, men den var uansett et nyttig verktøy når intervjuene faktisk skulle utføres.

Ettersom kommuner, private utbyggere og grunneiere enkelte ganger kan svare på spørsmål andre ikke har svaret på ble det nødvendig å utforme forskjellige intervjuguider til hvert av intervjuene. Eksempelvis kan ikke en privat grunneier svare på kommunens strategi med tanke på reguleringsarbeid, og kommunen vet ikke hva grunneieren tenker om utviklingsmuligheter på sin egen tomt. Samtidig som spørsmålene varierte var det viktig å hele veien forholde seg til problemstillingene og stille de spørsmålene som kunne bidra til å finne svar på hvordan utvidelsen av vei og kryss har påvirket utviklingen.

Som tidligere nevnt ønsket jeg at intervjuobjektene skulle snakke fritt og på den måten kunne tilegne meg mer kunnskap enn jeg ville gjort ved et standard spørsmål/svar intervju. Tanken var at man ved å legge opp til samtale vil kunne få svar på ting man på forhånd ikke visste man burde spørre om, men som likevel

kunne være av interesse for oppgaven. Dette medfører mer arbeid i form av gjennomgang av notater og lydopptak, men kan samtidig bidra til at mengden nyttig informasjon blir mye større. I hvor stor grad intervjuobjektene lar samtalen flyte vil selvsagt variere. Noen har mer på hjertet enn andre, og dersom intervjuet gjøres i løpet av en hektisk arbeidsdag kan også mangel på tid spille inn.

2.5 Valg av kryss og intervjuobjekter

2.5.1 Innledning

I dette kapittelet vil jeg forklare hvordan jeg har gått frem for å velge ut aktuelle case, og deretter begrunne valg av intervjuobjekter jeg har snakket med i forbindelse med mine undersøkelser.

2.5.2 Valg av kryss

Det å velge ut hvilke kryss på E6 man skulle undersøke for å kunne svare på oppgavens problemstilling var en relativt tidkrevende prosess, og mange ulike vurderinger måtte gjøres før jeg bestemte meg for å se på nærmere Lekevollkrysset og krysset Vestby nord.

Jeg startet først med å kartlegge samtlige toplanskryss på E6 mellom Ås (Korsegården) og sydover mot den norsksvenske riksgrensen. Jeg brukte i hovedsak flyfotografier fra Norge i bilder og fulgte E6 sydover

Toplanskryss på E6 sør for NMBU			
	Navn	Kommune	Fylke
1	Korsegården	Ås	Akershus
2	Vestby N	Vestby	Akershus
3	Vestby S	Vestby	Akershus
4	Son	Vestby	Akershus
5	Moss	Moss	Østfold
6	Årvoll	Rygge	Østfold
7	Rygge	Rygge	Østfold
8	Råde	Råde	Østfold
9	Åsgård	Råde	Østfold
10	Solli	Sarpsborg	Østfold
11	Kalnes	Sarpsborg	Østfold
12	Lekevoll	Sarpsborg	Østfold
13	Sarpsborg	Sarpsborg	Østfold
14	Årum	Sarpsborg	Østfold
15	Solberg	Sarpsborg	Østfold
16	Ingedal	Sarpsborg	Østfold
17	Halden N	Halden	Østfold
18	Langkas	Halden	Østfold

Figur 1 - Liste over toplanskryss på E6 sør for NMBU

og så dermed hvor kryssene lå. For å få med ulikheter i kommuneplanene som et element i oppgaven var det et viktig poeng å velge minst to kryss i to ulike kommuner. Jeg satte derfor opp en tabell med oversikt over alle aktuelle kryss fra nord mot sør, og fikk på den måten en grei oversikt over de ulike kryssene og i hvilken kommune de ligger. Tabellen (figur 1) ser man på forrige side.

Neste steg var å undersøke hvilke områder (nært de aktuelle kryssene) som hadde hatt en tydelig utvikling de siste årene, og dermed ville egne seg som case i oppgaven. Igjen brukte jeg flyfoto i undersøkelsene, og ved å studere fotografier av det samme området fra ulike tidsperioder var det enkelt å se om det gjennom årene hadde vært noen fysiske forandringer i terrenget i form av ny bebyggelse, nye veier eller lignende. Både krysset Vestby nord og Lekevollkrysset skilte seg ut som kryss i områder der det tydelig hadde foregått en utvikling de siste tiår, og valget falt derfor på disse to. Under ser man to flyfotografier av Vestby nord, ett fra 2003 (venstre) og ett fra 2013 (høyre). Forskjellene er tydelige.



Figur 2 – Flyfoto over Vestby nord fra 2003
Kilde: finn.no kart

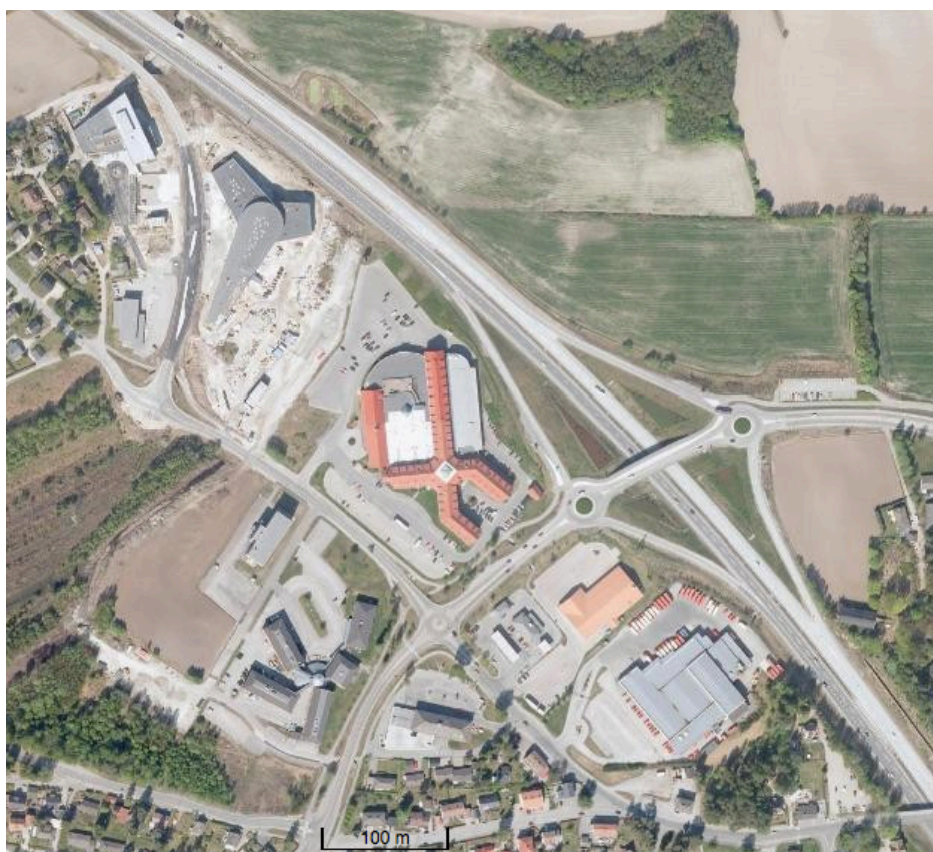


Figur 3 – Flyfoto over Vestby nord fra 2013
Kilde: finn.no kart

Også rundt Lekevollkrysset er forskjellene tydelige dersom man sammenligner flyfotoet fra 2003 (øverst) og 2013 (nederst):



Figur 4 – Flyfoto over Lekevollkrysset fra 2003 Kilde: finn.no kart



Figur 5 – Flyfoto over Lekevollkrysset fra 2013 Kilde: finn.no kart

2.5.3 Valg av intervjuobjekter

For å best mulig kunne svare på oppgavens problemstilling kom jeg som nevnt i 2.4 frem til at det ville lønne seg å intervjuje ulike aktører både i Vestby og i Sarpsborg. For å gjøre valg av intervjuobjekter enklere ønsket jeg å intervjuje en representant fra hver av de to kommunene først, slik at de kunne gi tips om hvilke private aktører de mente hadde vært viktige i utviklingen rundt kryssene. Kommunene var derfor de første jeg kontaktet og avtalte intervjuer med. Både Sarpsborg og Vestby kommune hadde flere forslag til hvem jeg burde snakke med videre, deriblant Tune Eiendom i Sarpsborg og Norwegian Outlet i Vestby. Jeg valgte å følge disse rådene og tok dermed kontakt med personer i de nevnte bedriftene for å avtale nye intervjuer. I tillegg til disse har jeg også intervjuet en privat grunneier på Vestby. Grunnen til at jeg tok kontakt med personen var at han sto som eier av en ubebygd tomt liggende helt inntil E6 og krysset Vestby nord, og jeg ønsket å finne ut av hva som var grunnen til at tomten ikke var bebygd.

Kapittel 3 - Teori

Problemstillingene jeg ønsker å finne svar på i denne oppgaven omhandler en del spesifikke temaer det ikke tidligere er gjort noe kjent forskning på. Eiendomsutvikling rundt E6, den enkelte kommunes rolle i dette og grunneiernes tanker og planer er eksempler på dette. På tross av dette finnes det teori som kan benyttes på et generelt grunnlag, og som dermed også kan knyttes opp mot problemstillingene i oppgaven.

3.1 Monosentrisk bymodell

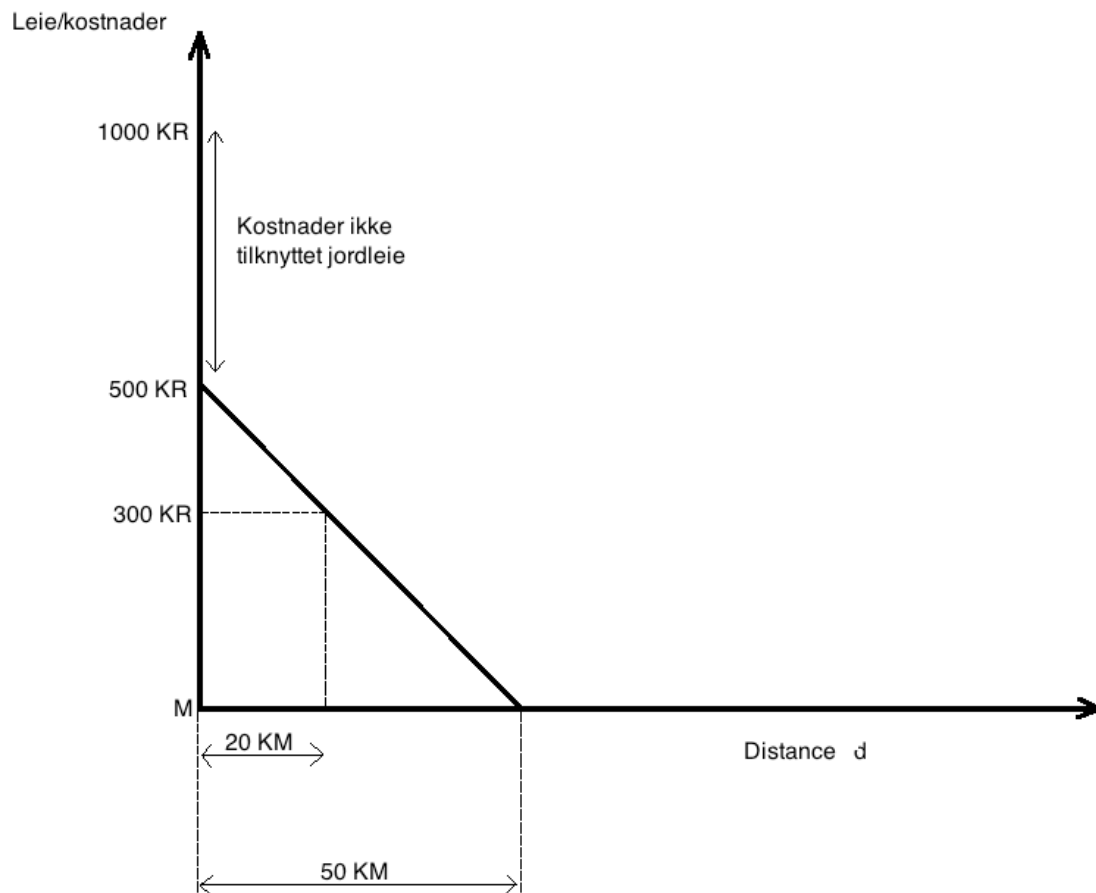
For bedre å kunne forstå økonomiske prinsipper og mekanismer knyttet til eiendommers verdi finnes det en teoretisk modell kalt monosentrisk bymodell. Modellen forenkler de virkelige byenes kompliserte form og gjør den mer abstrakt, men kan likevel være med å gi en forklaring på hvorfor utbyggere velger å plassere prosjektene sine der de gjør. I en monosentrisk bymodell tar man utgangspunkt i ett sentralt punkt i sentrum av byen, og tenker seg at resten av byen utvider seg ut i fra dette punktet (Geltner et al. 2013 s.67). Når befolkningen og inntektene i byen gradvis øker vil også avstanden fra sentrum til byens ytterkant bli større. Etter hvert som byens befolkning og radius vokser, vil også etterspørselen og dermed leieprisene på eiendom øke. Samtidig fører høyere inntekter og større boligbehov til bygging av bedre veier og kollektivnett. Dette gjør byens ytterkant mer sentral, og fører til at prisforskjellene på leie av eiendom i sentrum av byen og i periferien reduseres (Geltner et al. 2013 s.74). Det finnes mange ulike enkeltmodeller som følger monosentriske prinsipper, men jeg vil her fokusere på det som er den mest grunnleggende, Von Thünen-modellen.

3.1.1 Von Thünen-modell

Den mest grunnleggende modellen i monosentrisk teori er en endimensjonal modell skapt av tyskeren Johan Heinrich Von Thünen i 1826. Von Thünen-modellen beskriver forholdet mellom beliggenhet og arealbruk, og blir ofte brukt som et utgangspunkt for mer avanserte modeller.

Von Thünen-modellen tar utgangspunkt i at det finnes ett sentralt punkt M i en tenkt by der alle landbruksvarer selges. Samtidig leier bøndene som driver jordbruk utenfor bykjernen arealene sine av grunneiere som ikke bruker tomtene selv. Videre tar man utgangspunkt i at alle bøndene produserer den samme varen, bruker den samme metoden for å produsere varen, at all jorden er av samme kvalitet, og at alle bøndene har fri tilgang til å selge varene sine i sentrum av byen. Man kan da anta at alt areal som gir en økonomisk profitt vil utnyttes (McCann 2001 s.94). Se eksempel nedenfor:

Dersom en bonde kan dyrke et tonn havre på ett mål tomt ved å kombinere det ene målet av tomten med én enhet arbeidskraft (i dette eksempelet en kombinasjon av alle faktorer som ikke har med jorda å gjøre, for eksempel arbeid utført av mennesker eller dyr, maskiner, annet produksjonsutstyr osv.) blir det enkelt å beregne hvor mye leie bonden er villig til å betale for ett mål tomt avhengig av hvor den ligger. Dersom vi antar at et tonn havre selges på markedet for 1000 kroner og at kostnaden ved å frakte havren er 10 kroner per mil for ett tonn kan vi beregne hvilken leiepris bonden kan betale for jorda avhengig av hvor langt unna markedet den ligger (se graf på neste side).



Figur 6 - Forholdet mellom avstand til markedet M og maks leiepris per mål (McCann 2001 s.95)

Som figuren viser vil bonden som bor i umiddelbar nærhet til markedet M slippe å transportere varene, og vil derfor kunne betale 500 kroner i leie per mål og fortsatt ikke tape penger på salget av havre. Grafen viser videre at jo lenger unna punktet M bonden holder til, desto høyere blir transportkostnadene, noe som igjen fører til at leien av jorda må senkes. Skal havre i dette eksempelet produseres 20 kilometer fra markedet M, må leie av ett mål jord ikke koste mer enn 300 kroner dersom bondens utgifter skal dekkes og salget av havre skal gå i null.

Modellen kan også settes opp som en matematisk formel $R=Y(p-c)-Yfm$ der:

R = leie per enhet jord

Y = avkastning (i tonn per mål)

p = markedspris (per tonn)

c = kostnader (ikke tilknyttet jordleie)

m = avstand fra markedet

f = fraktkostnad (per tonn/mål)

I et eksempel der bonden bor i umiddelbar nærhet til markedet blir det da:

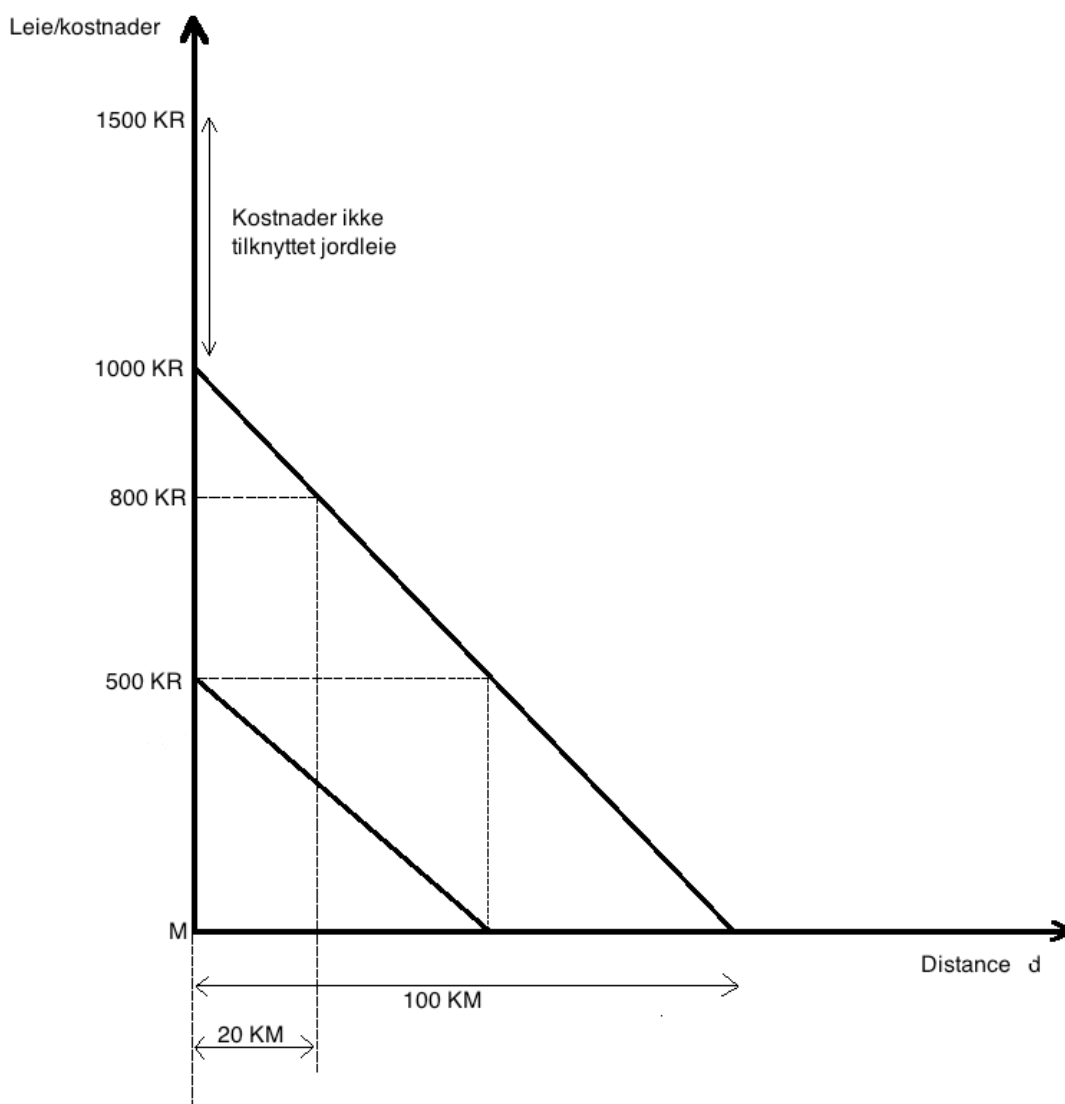
$R = 1(1000-500) - 1 * 0 * 0 = 500$ -> Maksimum leie for jorda er 500 kroner per mål.

Produserer bonden derimot havre 20 km fra markedet (se figur), og de andre faktorene forblir uendret, blir utregningen slik:

$R = 1(1000-500) - 1 * 10 * 20 = 300$ -> Maksimum leie for jorda er 300 kroner per mål.

Endringer i markedsprisen

Von Thünen-modellen kan også benyttes til å se hvilke konsekvenser en økning i markedsprisen for en gitt vare vil ha med tanke på bøndernes betalingsvillighet for jorda i forhold til dens beliggenhet:



Figur 7 - Effekten av økt markedspris for en gitt var i Von Thünen-modellen (McCann 2001 s.96)

Dersom man tenker seg at markedsprisen for ett tonn havre øker fra 1000 kroner slik det var i det forrige eksempelet til 1500 kroner i dette eksempelet, ser man av figuren at dette i stor grad påvirker hvor langt unna markedet M varen kan produseres uten at bonden taper penger. Med en økning i pris på 500

kr per tonn vil bonden kunne drive landbruk 100 kilometer unna markedet uten å tape penger. samtidig kan bonden som bor i umiddelbar nærhet til markedet kunne betale 1000 kroner per mål jord uten å gå i minus.

Regnestykket vil da se slik ut for bonden som produserer like ved markedet:

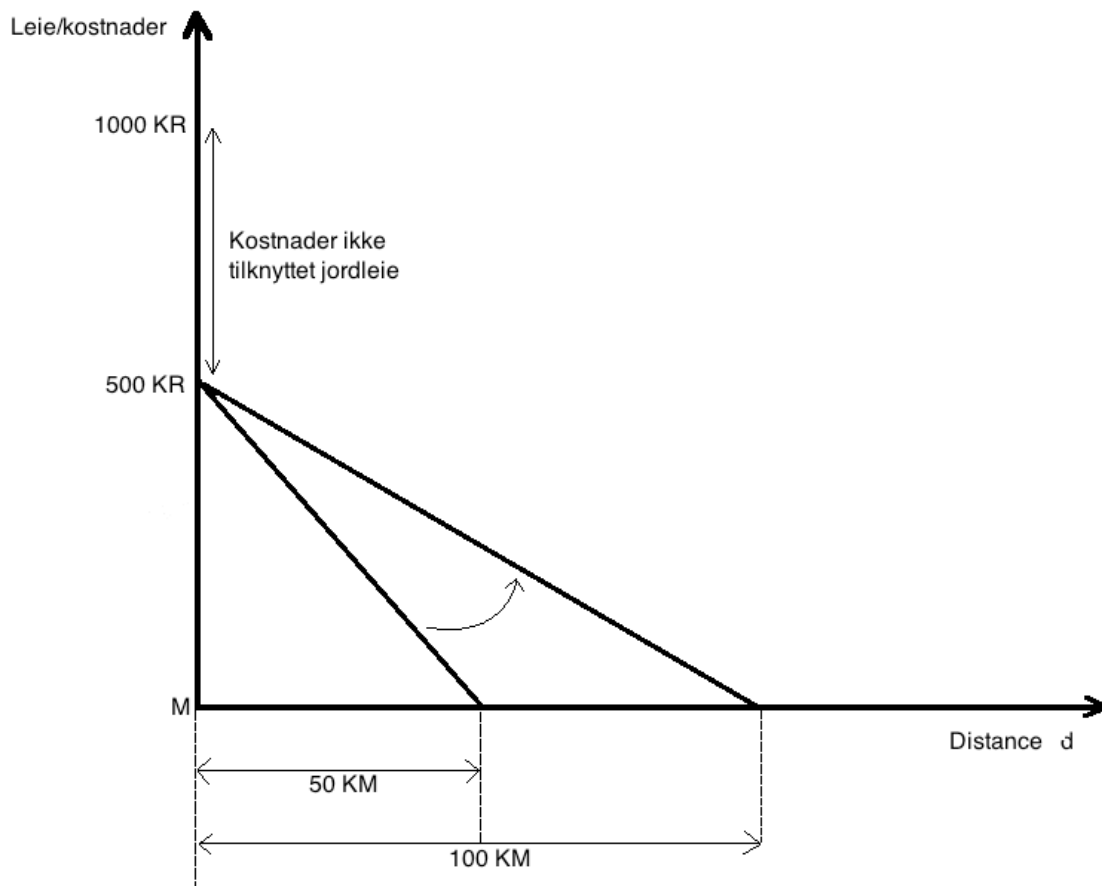
$R = 1(1500-500) - 1 * 0 * 0 = 1000$ -> Maksimum leie for jorda er 1000 kroner per mål.

For bonden som dyrker havre 20 km fra markedet blir regnestykket følgende:

$R = 1(1500-500) - 1 * 10 * 20 = 800$ -> Maksimum leie for jorda er 800 kroner per mål.

Endringer i transportkostnadene

Dersom kostnadene for å transportere en vare fra der den blir produsert og inn til markedet M minker, viser Von Thünen-modellen at også dette påvirker hvor langt unna markedet M det er lønnsomt å produsere varen:



Figur 8 - Reduksjon i transportkostnader på en gitt vare i Von Thünen-modellen (McCann 2001 s.97)

Grafen viser hvilken effekt reduserte transportkostnader har med tanke på hvor langt unna markedet varen kan produseres, gitt de samme forutsetningene som i de tidligere eksemplene. Synker transportkostnaden for havre fra 10 kroner per mil for et tonn til 5 kroner per mil for et tonn og de andre faktorene forblir uendret, betyr det at tålegrensen for hvor langt unna det er lønnsomt å produsere havre øker fra 50 kilometer til 100 kilometer fra markedet. Utregningen ser man under:

$R = 1(1000-500) - 1 * 5 * 100 = 0$ -> Bonden vil kunne betale leie for jord som ligger inntil 100 kilometer fra markedet.

3.2 Eiendomsregimet og reguleringsregimet

I dagens eiendomsbransje er det mange aktører med ulike roller å forholde seg til, både med tanke på hvem som sitter med makten, hvem som opprettholder regelverket og hvem som har rettigheter knyttet til bruken av forskjellige eiendommer. Dette gjelder også for utviklingen av områdene rundt Lekevollkrysset og krysset Vestby nord. For å gi en bedre forståelse av systemet vil jeg nå gjøre rede for det som kalles eiendomsregimet og reguleringsregimet på eiendomsfagsspråket og i arealplanleggingen. Det finnes også et tredje regime i denne sammenhengen, det jordpolitiske regimet. Jeg kommer ikke til å gå noe nærmere inn på dette regimet, da det ikke er av særlig relevans for oppgavens problemstilling.

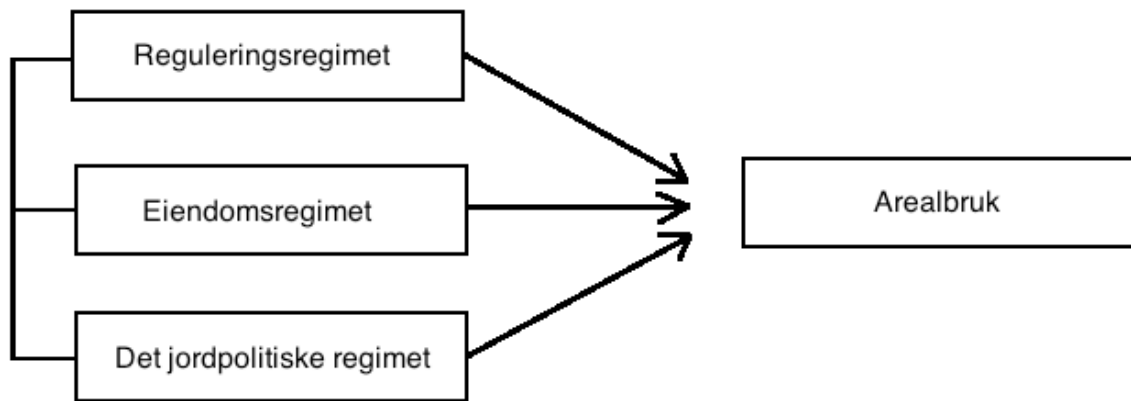
Definisjonen av ordet "regime" er i denne sammenhengen "*en aktør pluss en bestemt gruppe av institusjoner i tilknytning til denne aktøren, nemlig de institusjonene som gir maktbasis, handlingsrett og handlingsmakt til vedkommende aktør.*" Aktøren kan være både en enkeltperson eller en organisasjon, privat eller offentlig (Sevatdal & Sky 2003 s.33).

Eiendomsregimet består først og fremst av eiendomsretten og de formelle lovene med bestemmelser om den, pluss andre rettigheter basert på eller avledet fra eiendomsretten. I tillegg kommer uformelle regler, normer, kultur og tradisjoner. Aktørene i eiendomsregimet er grunneiere, de som leier eiendom, andre rettighetshavere, og ellers andre som har en form for rettighet på eid eller leid eiendom. To viktige prinsipper i eiendomsregimet er kontraktsfriheten og prinsippet om at kontrakter er bindende (Sevatdal & Sky 2003 s.35).

Reguleringsregimet er de lovregler som gir offentlige styresmakter og tjenestemenn rett til å styre arealbruk. Reguleringsregimet består av formelle og uformelle lover og regler, normer, kultur og tradisjoner, og offentlige organer etablerte med hjemmel i loven. Aktørene i regimet er utførende tjenestemenn, etater og organer som agerer og har beslutningsmakt med hjemmel i plan- og bygningsloven. Aktørene sammen med plan- og bygningsloven og tilhørende forskrifter utgjør sammen reguleringsregimet (Sevatdal & Sky 2003 s.34).

De to nevnte regimene utgjør sammen med det jordpolitiske regimet et fundament i eiendomsfaget.

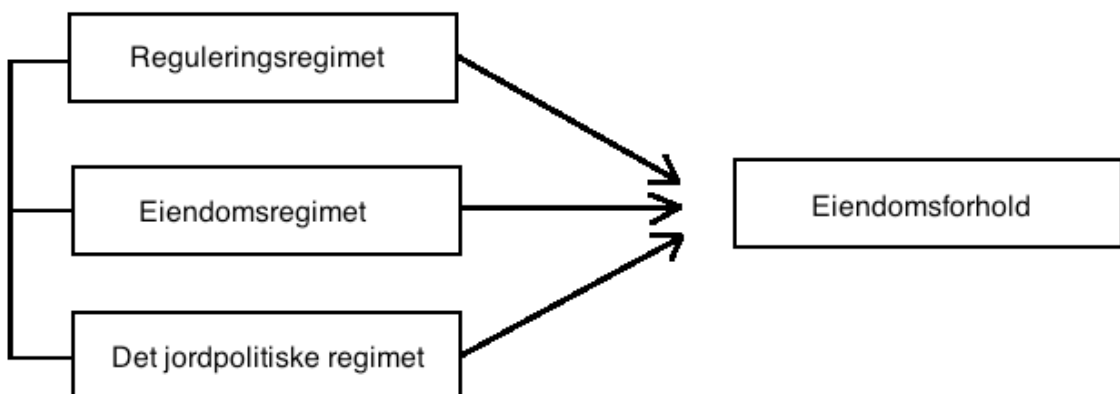
Regimenes samspill kan et stykke på vei forklares gjennom figuren øverst på neste side. Den gir et forenklet bilde på hvordan regimene hver for seg påvirker arealbruk, samtidig som de har et samspill seg i mellom. Innenfor regimene er det ulike "spilleregler" for adferd og utføring av oppgaver, basert på hvilke lover og regler man forholder seg til. Reguleringsregimet er eksempelvis blant annet bundet av forvaltningsretten, og eiendomsregimet av kontraktsretten. Sammen setter regimene rammer for arealbruken i Norge.



Figur 9 - Regimene og arealbruk (Sevatdal & Sky 2003 s.37)

Et enkelt organ eller en person kan i teorien være aktør i alle de nevnte regimene. Et eksempel på dette vil være en kommune som opererer som både grunneier, ansvarlig for reguleringsplan og som samtidig spiller en rolle i arbeid med ekspropriasjon av grunneiendom (Sevatdal & Sky 2003 s.36).

Eiendomsforhold og endringer i eiendomsforhold kan i likhet med arealbruk også ses på som en funksjon av de tre regimene, både hver for seg i samspill med hverandre. Med eiendomsforhold menes her eiendomsstruktur, eierstruktur og rettighetsstruktur.



Figur 10 - Regimene og eiendomsforhold (Sevatdal & Sky 2003 s.38)

Aktørene i eiendomsregimet kan på mange ulike måter påvirke eiendomsforhold på eiendom de selv råder over, for eksempel ved salg. Det jordpolitiske regimet kan legge føringer for disse aktørene, i tillegg til å påvirke eiendomsforhold gjennom ekspropriasjon. Forholdet mellom reguleringsregimet og eiendomsforhold er stort sett indirekte, og reguleringsregimets påvirkning skjer som oftest gjennom de andre regimene. Et eksempel på dette kan være en vedtatt reguleringsplan som gir automatisk ekspropriasjonshjemmel, eller en verneplan for skog som i praksis gjør en hogstrett i skogen verdiløs. Beslutninger i reguleringsregimet gir føringer for arealbruk, og dermed også for verdien av ulike utnyttelsesmåter og utnyttelsesrettigheter. Dermed legger det føringer for transaksjoner med rettigheter (Sevatdal & Sky 2003 s.39).

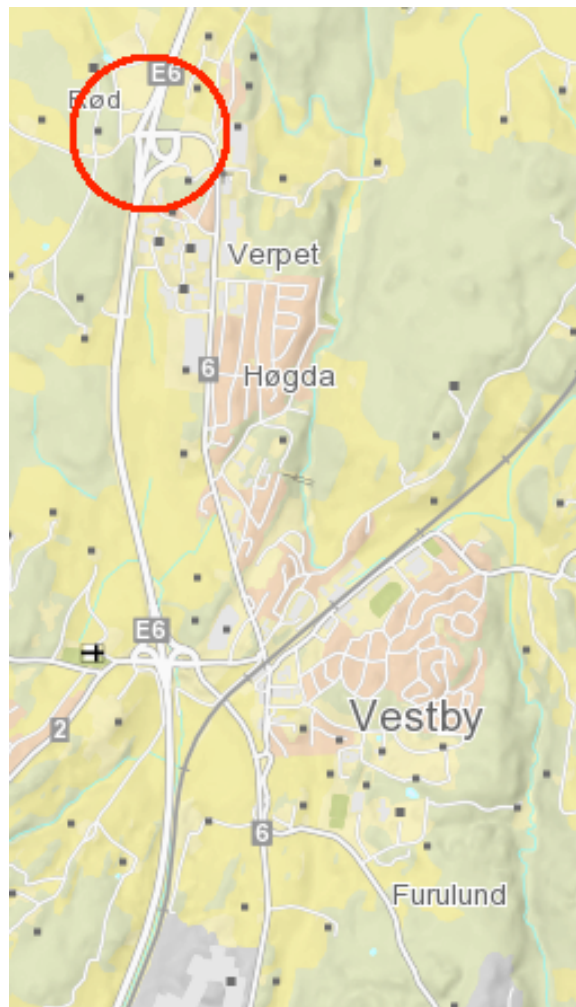
Kapittel 4 - Presentasjon av casene

4.1 Vestby nord

Jeg vil i dette kapittelet gi en kort beskrivelse av området Vestby nord.

4.1.1 Kort oversikt

Vestby er en kommune i Akershus fylke, og er en del av Follodistriktet. Toplanskrysset i Vestby nord ligger omtrent 2,5 kilometer nord for Vestby sentrum, der Drøbakveien går over i Vestbyveien og krysser E6. I umiddelbar nærhet til området rundt krysset finner man i dag en del boliger, næringsbygg, jordbruksarealer og arealer avsatt til veiformål.



Figur 11 - Krysset Vestby nord markert med rød ring (kilde: norgeskart.no)

Allerede i 60- og 70-årene ble det nord i Vestby nord dannet en ny sentrumsbebyggelse med diverse forretninger, bensinstasjon og hotell (Vestby-Kommune 2013 kommunedelplan Vestby nord s. 7). I de senere år har man sett en stor vekst i næringsutvikling i området, og flere store varehus, deriblant Bauhaus og Norwegian Outlet har etablert seg i området. Begge disse handelsbedriftene har flyttet inn i nye store næringsbygg øst for E6 med enkel adkomst fra toplanskrysset på E6. Også vest for krysset har noe næring blitt etablert, deriblant en bensinstasjon, McDonalds og Vestby Gjestegård og hyttepark.

Den delen av E6 som i dag går gjennom Vestby nord ble sist utvidet på midten av nittitallet, med hjemmel i en reguleringsplan som trådte i kraft 25.10.1993. Utvidelsen gav veien to kjørefelt i hver retning, både nordover mot Oslo og sørover mot Moss. Før denne utvidelsen var veitraseen allerede flyttet vestover fra det vi i dag kjenner som gamle Mossevei, og den nye traseen ble forbundet med den gamle ved krysset Vestby nord. Bildene på neste side viser hvordan veitraseen ble flyttet. Det øverste bildet er utklipp av et flyfoto tatt i 2013, og den nederste et utsnitt av et teknisk kart fra perioden 1984 – 1989. De to utsnittene viser det samme området, men på det tekniske kartet ser man at hovedveien ligger til høyre for dagens trasse, gjennom arealer der det på fotoet fra 2013 er både bygninger og grøntområder. Veisituasjonen på bildet fra 2013 samsvarer med situasjonen slik den er i dag.



Figur 12 – Utsnitt fra flyfoto over krysset Vestby nord i 2013 (Kilde: follokart.no)



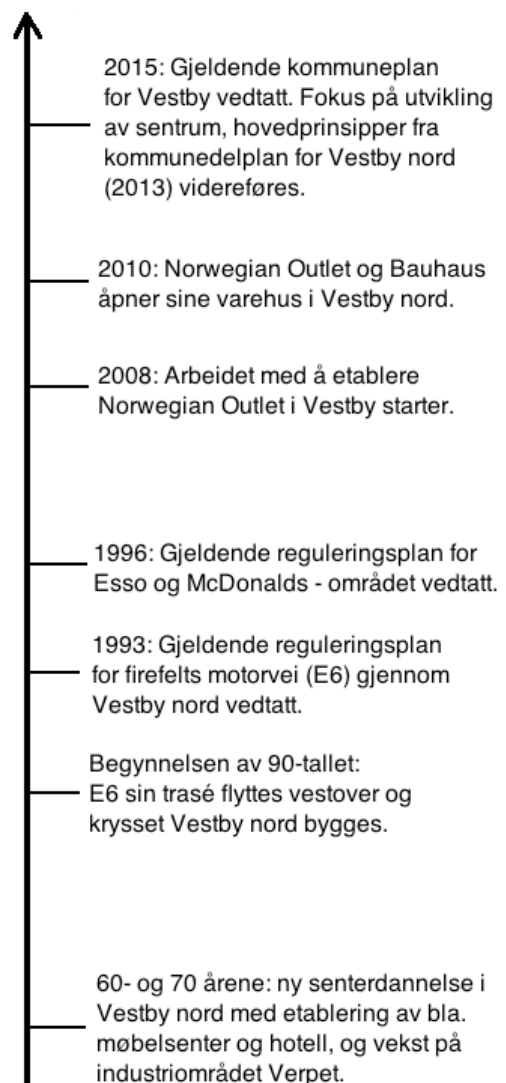
Figur 13 – Utsnitt fra teknisk kart over krysset Vestby nord fra 1984–1989 (Kilde: follokart.no)

4.1.2 Planer og regulering i området

Gjeldende kommuneplan for Vestby dekker hele kommunen, deriblant Verpet som ligger nord i planområdet. Planen trådte i kraft 20.04.2015, men har utsatt rettsvirkning grunnet innsigelser. Den fører videre hovedprinsippene fra kommunedelplan for Vestby nord som ble opphevet da ny kommuneplan trådte i kraft (Wangen 2014). Kommuneplanens arealdel legger føringer for videre utvikling og arealbruk i kommunen.

I 1985 vedtok kommunestyret i Vestby reguleringsplan for Det Norske Møbelsenter på Verpet. Dato for ikrafttredelse var 28.10.1985. Møbelsenteret ble etter hvert etablert, og lokalene står på samme stedet i dag med blant annet plantasjen som leietakere. I samme reguleringsplan som omfatter møbelsenteret ble det satt av et større areal nord i planområdet for fremtidig planlagt byggesone. Dette området er der lokalene til Norwegian Outlet står i dag. Det ligger nå ute forslag til ny detaljregulering for denne tomten, da Norwegian Outlet ønsker å utvide lokalene ytterligere.

En annen stor utbygging som på Verpet og i Vestby har gjort seg godt bemerket er etableringen av varehuset Bauhaus. Reguleringsplanen for området trådte i kraft 16.06.2008, og åpnet for såkalt plasskrevende næringsvirksomhet med et varehus på 22.000 kvadratmeter og tilhørende parkeringsarealer. Området var inntil da



Figur 14 - Tidslinje som viser noen viktige hendelser i utviklingen av Vestby nord

dyrket mark. Industriområdet på Verpet (mellom E6 og Vestbyveien) består av en rekke ulike bedrifter og ble etablert på 70-tallet. Gjeldende plan for område trådte i kraft 07.02.1978 og har kun hatt mindre endringer siden den gang.

4.1.3 Grunneiere i området

For å danne meg et bilde av hvem som eier hva når det kommer til eiendommer i området rundt krysset Vestby nord har jeg gjennom søk i grunnboken via Kartverkets eiendomstjeneste seeiendom.no kartlagt hvem som har hjemmel til grunn på de største eiendommene rundt krysset.

Flere av tomtene nærmest krysset virker til å være kjøpt opp av ulike eiendomsutviklere eller investorer, og ligger per i dag ubebygd. De tre eiendommene som til sammen omkranser tomten Statoilstasjonen står på er eid av tre forskjellige firmaer, Verpet Næringspark AS, Eagle Sharp Eiendom AS og Rød 41 AS (se kildeliste for link til informasjon). Ingen av disse selskapene har gjennom offentlige tall på sider som proff.no noen aktivitet å vise til de siste årene.

Norwegian Outlet eier selv tomten kjøpesenteret står på gjennom Norwegian Outlet Vestby AS. Tomten ble overtatt gratis i november 2008.

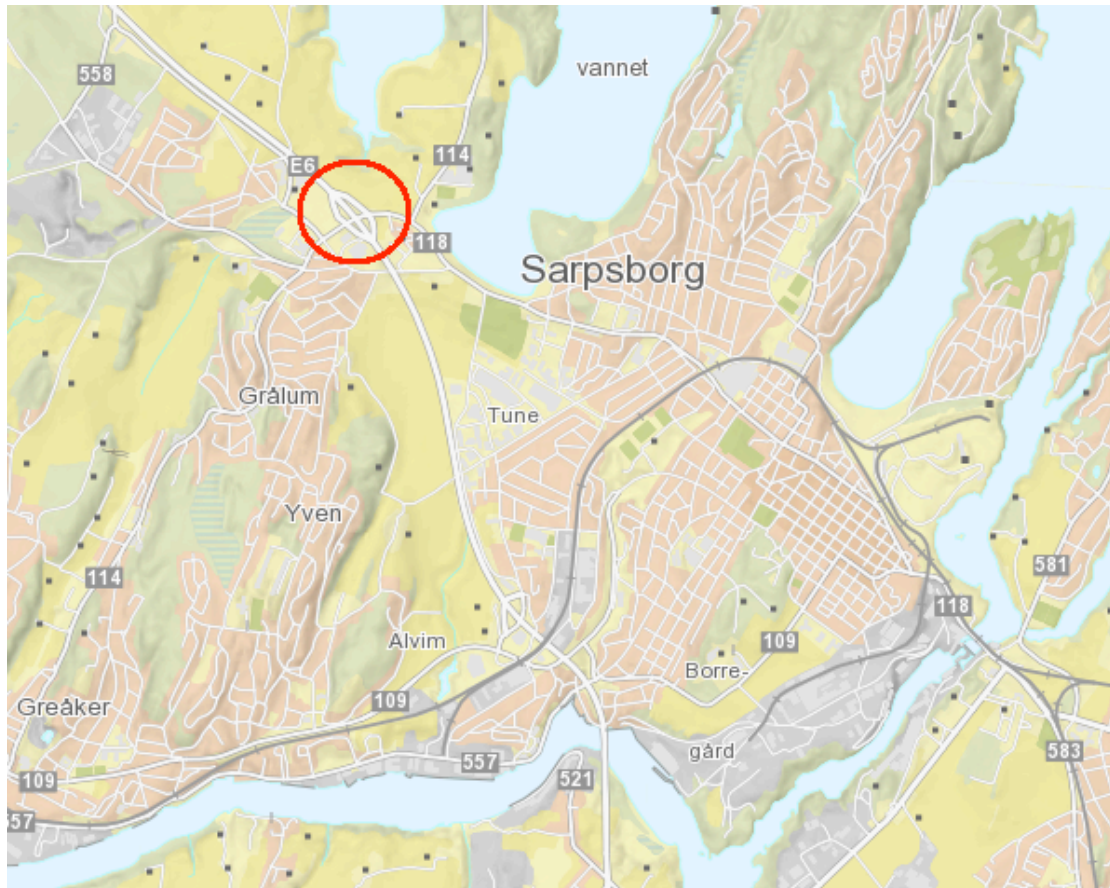
Ellers består området av mange privateide jordbruksarealer der det tilsynelatende fortsatt er drift, og mange mindre tomter (særlig på Verpet industriområde) med industri og ulike former og næringsvirksomhet, og mange forskjellige grunneiere.

4.2 Lekevollkrysset

Jeg vil i dette kapitlet gi en kort beskrivelse av områdene rundt Lekevollkrysset.

4.2.1 Kort oversikt

Lekevollkrysset ligger i området Grålum i Sarpsborg kommune, i Østfold fylke, omtrent 3 kilometer nordvest for Sarpsborg sentrum. Arealene nord for krysset består per i dag av dyrket mark, og øst for krysset noe finner man blant annet noe rekkehusbebyggelse og Tunevannets sørlige bredde. Sør og vest for krysset nærmest E6 ligger diverse næringsbygg, deriblant Quality Hotell Sarpsborg (med tilhørende badeland), Tune Seter, et større logistikkbygg og nye Inspiria Science Center. Hotellet ble åpnet i år 2000, og har siden den gang blitt utvidet flere ganger. Flere av næringsbyggene på Grålum ligger slik til i terrenget at de er synlige fra E6.



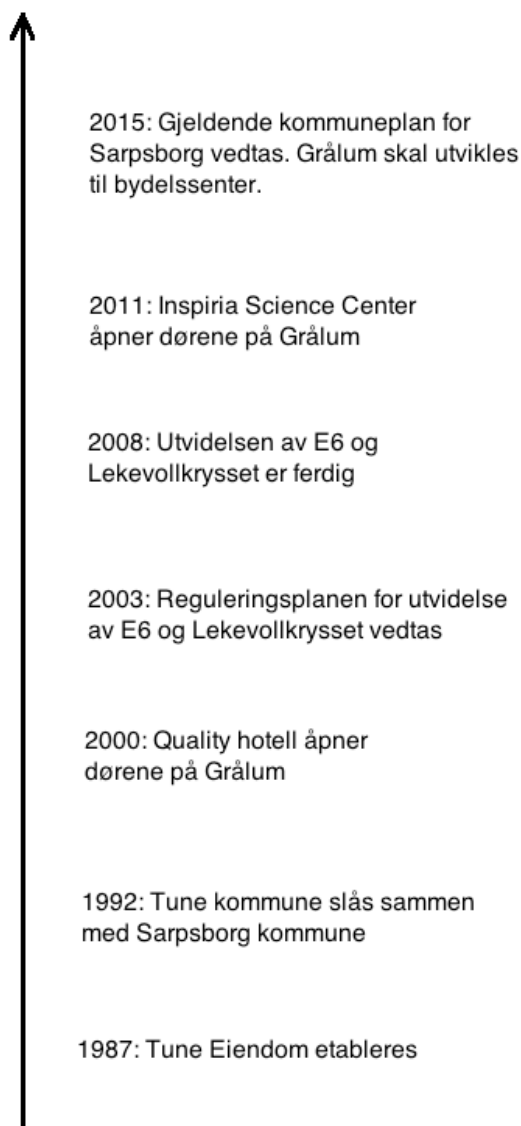
Figur 15 – Krysset markert med rød ring, nordvest for Sarpsborg sentrum (Kilde: norgeskart.no)

Området rett syd for krysset skal i følge Sarpsborg kommuneplans arealdel fungere som bydelssenter for Grålum. Dette betyr at området skal ha en høy konsentrasjon av både boliger og næring, og at det skal dekke flere servicetilbud for mennesker som ønsker å bo sentralt, men ikke urbant (Sarpsborg-kommune 2015 s. 25).

4.2.2 Planer og regulering i området

Området dekkes ikke av noen egen kommunedelplan, og faller derfor under Sarpsborg kommunes generelle kommuneplan som ble vedtatt 18. Juni 2015. Fra denne planen kan det blant annet nevnes at kommunen ønsker å legge til rette for at Grålum utvikler seg som utstillingsvindu og område for kunnskapsbedrifter. Det nevnes spesielt at dette gjelder for reisende som kan se området svært godt fra E6 (Sarpsborg-kommune 2015 s.32).

For arealene rundt krysset finnes det mange ulike gjeldende reguleringsplaner. Blant disse vil jeg trekke frem reguleringsplan for Kalnesveien 1, 3 og 5 som ble vedtatt av kommunene juni 2013. Den åpner for at Kalnes Eiendom AS (som for øvrig eier flere av tomtene i området rundt krysset) får bygge nye næringslokaler noen hundre meter nordvest for Lekevollkrysset.



Figur 16 - Tidslinje som viser noen viktige hendelser i utviklingen av området rundt Lekevollkrysset.

Allerede i reguleringsplan for del av Bjørnstad, Store og lille Tune datert 17. desember 1992 var området sør for Lekevollkrysset regulert til Næringsformål. Dette var altså før E6 og krysset ble utvidet rundt 2008.

4.2.3 Grunneiere i området

For å danne meg et bilde av hvem som eier hva når det kommer til eiendommer i området rundt Lekevollkrysset har jeg også her gjennom søk i grunnboken via Kartverkets eiendomstjeneste seeiendom.no kartlagt hvem som har hjemmel til grunn på de største eiendommene rundt krysset.

Sarpsborg kommune eier gjennom sitt heleide eiendomsselskap Borg Næring og Eiendom flere sentrale eiendommer på Grålum. Disse eiendommene er tilsynelatende enten leid ut gjennom festeavtaler (eksempelvis Inspiria science center ved Inspiria Utvikling) eller de står per dags dato ubebygde.

En annen stor aktør på Grålum er Tune Eiendom AS. Selskapet eier flere store tomter i området, både bebygde og ubebygde. Selskapets tomter var i utgangspunktet privateide av grunneiere på Grålum, blant annet av familien Skjelle som i dag gjennom Skjelle Invest eier 50% av Tune Eiendom AS (proff.no).

Block Watne kjøpte i 2014 en 77 mål stor tomt på Bjørnstad/Grålum omtrent 600 meter fra Lekevollkrysset. Arealet var på det tidspunktet å regne som dyrket mark. Selskapet planlegger å bygge opp mot 200 nye boliger på tomten, og utbyggingen har så vidt startet. Da Block Watne kjøpte tomten var den allerede regulert til boliger, dette skjedde i 2013 (Andersen 2014). Også andre grunneiere, deriblant Kamperaug Boligutvikling, bygger nye boliger i området som omfattes av nevnte reguleringsplan fra 2013.

Eiendommene nord for E6 står i grunnboken oppført med privatpersoner som hjemmelshavere. Jeg har ikke undersøkt dette noe nærmere da Sarpsborg kommune ikke ønsker utbygging på Grålum nord for E6 (Hornnæs 2016).

Kapittel 5 - Empiri med tilhørende drøfting og analyse

5.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg presentere empirien i oppgaven. Empirien er innhentet gjennom intervjuer og observasjoner, og skal gjennom analyse og drøftelser brukes til å gi svar på oppgavens problemstillinger.

Opgavens hovedproblemstilling er altså:

Hvordan har utvidelsen av E6 og veiens toplanskryss påvirket eiendomsutvikling i nærheten av krysset Vestby nord og Lekevollkrysset i Sarpsborg?

Jeg vil presentere de ulike intervjuene i hvert sitt delkapittel. Hvert enkelt intervju vil i sitt respektive delkapittel også analyseres gjennom drøftelser av de svarene som ble gitt. Spørsmålene som ble stilt var i alle intervjuene av relevans for både hoved- og underproblemstillingene, selv om de varierte fra intervju til intervju. Hvert kapittel vil derfor bli litt forskjellig, ikke bare med tanke på innholdet, men også med tanke på oppsett og struktur. Dette er en konsekvens av at det i intervjusituasjonen ble lagt opp til en løpende samtale mer enn kun opplesning av spørsmål, og at jeg valgte å bruke litt ulike intervjuguider i hvert intervju.

5.2 Intervjuer og drøftelser

5.2.1 Intervju med Hege Hornnæs – oversiktsplanlegger i Sarpsborg kommune

Hege Hornnæs jobber som arealplanlegger i Sarpsborg kommune, og bidro med innsikt i både kommunens arealplaner og de fleste eiendomsrelaterte problemstillinger i områdene rundt Lekevollkrysset og i kommunen generelt.

Hvordan har utvidelsen av E6 påvirket utviklingen av områdene rundt Lekevollkrysset og på Grålum, og hvordan har kommunen lagt til rette for utviklingen?

Hornnæs kunne fortelle at utviklingen rundt Lekevollkrysset slik vi ser den i dag startet på 90-tallet, da eiendomsutviklingen i kommunen generelt var inne i en tørkeperiode. Hotelleier og eiendomsutvikler Arthur Buchardt tok på et tidspunkt kontakt med ledelsen i Sarpsborg kommune og presenterte planer for et nytt hotell lokalisert i nær tilknytning til E6 nær Lekevollkrysset. Disse planene ble godkjent, og hotellet ble bygget og heter i dag Quality Hotel Sarpsborg. Hornnæs mener hotellet har vært en katalysator for videre utvikling av området det ligger i, og at eksponering mot E6 er en viktig faktor for at også andre bedrifter ønsker å etablere seg på nabotomtene. Hun påpekte også at det flate terrenget i området legger til rette for god eksponering av bedrifter mot E6 og veiens mange trafikanter.

Sarpsborg kommune har klare tanker for den fremtidige utviklingen av Grålum, området Lekevollkrysset kan sies å være en del av. Hornnæs fortalte at kommunen har satt en klar byggegrense på Grålum langs E6, og at de ikke ønsker utbygging av jordbruksarealene nord for europaveien. Kommunen vil samtidig prøve å forhindre at Sarpsborg blir "en by som ligger langs en hovedvei," og har derfor satt en grense for utbygging ved Kalnesbrekka, en vei som allerede i dag markerer skillet mellom bebygde områder på Grålum og ubebygde natur nordvest for området. Selv om Sarpsborg kommune ønsker at størsteparten av fremtidens befolkningsvekst (50 %) skal skje innenfor en radius av 2 kilometer fra torget i sentrum, så ønsker kommunen utvikling på Grålum og i områdene rundt velkommen. Når det gjelder de ubebygde arealene

som ligger nærmest E6 og Lekevollkrysset, kunne Hornnæs fortelle at det særlig er kunnskapsbasert næringsvirksomhet og kontorarbeidsplasser man ønsker å legge til rette for på disse tomtene. Flere slike prosjekter er allerede ferdigstilt, deriblant Infoland sine nye lokaler i Kalnesveien 5. Også når det kommer til nye bygningers form og utseende sa Hornnæs at kommunen har sine tanker om hva som bør godkjennes. "Fremtidsvisjonene for området er at det skal utvikle seg til et kompakt område som har et særlig fokus på estetikk". Hun trakk frem Inspiria Science Center som et eksempel på hvordan dette kan løses i praksis. Videre så skal fremtidige reguleringsplaner for næring ha en utnyttelse på minst 75% slik at området ikke eser ut, men utvikler seg til å bli mer kompakt innenfor de byggegrensene som er satt i dag. Store utendørs parkeringsarealer preger i dag mange av uteområdene rundt Lekevollkrysset. Gode parkeringsmuligheter har i følge Hornnæs gjort området attraktivt for en del av de bedriftene som har valgt å leie lokaler der. Sarpsborg kommune har som mål å stanse økningen i personbiltrafikken, og sånn sett er ikke store parkeringsplasser på Grålum noe kommunen i utgangspunktet ønsker. Hornnæs fortalte videre at kommunen vil starte et områdereguleringsarbeid på Grålum med fokus på gående, syklende og kollektivtrafikk. Parkeringsarealene skal da minskes, og dermed vil nye bygninger kunne plasseres på arealer som tidligere kun er brukt til parkering.

Dersom man ser på de arealene på Grålum som ikke ligger så nært E6 og Lekevollkrysset som hotellet og de nevnte nye næringslokalene finner man også en god del boligbebyggelse, og mange flere boliger er også planlagt. Hornnæs mener Grålum i dag er et attraktivt boligområde, og kan fortelle at det er flere boligutbyggere, deriblant Block Watne, som er i gang med utvikling av nye boligfelt på Bjørnstad, bare noen hundre meter vest for Lekevollkrysset. Jeg hadde i forkant av intervjuet undersøkt gjeldende kommuneplan for Sarpsborg, og der lest om et nytt begrep de kaller bydelssenter. Da jeg spurte om hva dette begrepet innebærer kunne Hornnæs fortelle at man i kommuneplanens arealdel definerer både Grålum som ligger vest for sentrum, og Borgen som ligger øst for sentrum, som bydelssentre. Dette innebærer blant annet at det på Grålum er krav om et bedre tilbud på handel og tjenester, deriblant lege, tannlege, apotek etc., enn det normalt vil være i et bydelssenter i Sarpsborg kommune. Handel i

bydelssentrene skal ikke gå på bekostning av handel i sentrum, men gi innbyggerne i utkanten av byen mulighet til å gjennomføre dagligdagse gjøremål uten å måtte dra inn til byen. Kommunen tror dette kan bidra til mindre biltrafikk, og dermed mindre press på veinettet som forbinder Grålum med Sarpsborg sentrum. Størsteparten av denne trafikken går via Lekevollkrysset.

Jeg hadde i intervjuguiden også med spørsmål om hvilke private utbyggere som har vært med å bidra til utvikling i det aktuelle området. Her trakk Hornnæs frem Tune Eiendom som en sentral aktør, både som grunneier og som ansvarlig for utviklingen av Tune senter. Hun gjorde det videre klart at private aktører er meget viktig for utviklingen av området, og at kommunen er avhengige av at private utbyggere engasjerer seg dersom arealplaner skal kunne realiseres. Kommunen eier selv flere tomter i området gjennom Borg Næring og Eiendom, et eiendomsselskap heleid av Sarpsborg kommune. Kommunen driver i svært liten grad selv med utbygging av ubebygde tomter, men legger til rette for utbygging gjennom godkjenning av reguleringsplaner og utarbeidelse av andre overordnede planer. Sarpsborg kommune er avhengige av et samarbeid med næringslivet for å få til den utviklingen som arealplanlegging legger til rette for. Hornnæs mener derfor man må sikre en balanse mellom de interesser kommunen skal ivareta, og hensyn til marked, politikk og fag. "Vi kan lage en så idealistisk plan vi vil, men den blir ikke brukt, for Sarpsborg kommune bygger ikke."

5.2.2 Drøftelse av intervju med Hege Hornnæs

Intervjuet med Hege Hornnæs gav informasjon om hvordan Sarpsborg kommune jobber med utviklingen av området rundt Lekevollkrysset og på resten av Grålum, særlig sett i sammenheng med denne oppgavens to delproblemstillinger. Noe av det som kom tydeligst frem var at kommunen faktisk har en konkret plan for områdets framtid, og at de ser på de ubebygde arealene som en ressurs som kan utnyttes til kommunen og dens beboeres fordel.

Samtidig som Sarpsborg kommune ønsker å legge til rette for eiendomsutvikling også utenfor sentrum av byen, har de satt tydelige grenser for hvor langt fra sentrum de ønsker å la den tettbebyggede bystrukturen strekke seg. I henhold antakelsene i Von Thünen-modellen som ble nevnt i kapittel 3 så har Sarpsborg et bysentrum som den omkringliggende byen har vokst seg ut fra. Utenfor de tettbygde urbane områdene er det landbruksarealer og uberørt eller produktiv skog som dominerer, og kommunen har satt en byggegrense som sørger for at dette skillet opprettholdes også i fremtiden. Hornnæs begrunner byggegrensen på Grålum med at kommunen ikke ønsker at Sarpsborg blir en by som ligger langs en hovedvei, og at man ønsker en høyere grad av utnyttelse på de arealene som allerede er utbygd. Kommunen har med andre ord ikke til hensikt å la utviklingen gå sin egen gang, men tar aktivt del i planarbeidet for å sikre de kvaliteter som ønskes gjennom den vedtatte kommuneplanen. I dette tilfellet betyr det at servicetilbud, kollektivtilbud og fagmiljøer rundt Lekevollkrysset skal styrkes, blant annet ved å gjøre Grålum til et såkalt bydelssenter.

Det virker som at Sarpsborg kommune ønsker å spille på lag med private utbyggere. Hornnæs påpekte at kommunen er helt avhengige av de private aktørene dersom reguleringsplaner og arealplaner skal kunne realiseres. Et godt samspill mellom aktørene i reguleringsregimet og aktørene i eiendomsregimet er altså viktig for å få til den utviklingen man ønsker. Gjennom sitt heleide eiendomsselskap Borg Næring og Eiendom har Sarpsborg kommune også en rolle som aktør i eiendomsregimet. Denne dobbeltrollen kan i teorien by på noen etiske utfordringer for kommunen, da de sitter med ansvar for både regulering og salg av en rekke tomter. Jeg tror likevel ikke dette er et problem i Sarpsborg, da kommunen selv i svært liten grad driver med utbygging og dermed må inngå samarbeid med selvstendige utbyggere for å realisere prosjekter på egne tomter. At en "utenforstående" aktør kommer inn og spiller en rolle i slike prosesser tror jeg sørger for at kommunens makt med tanke på utvikling ikke blir for stor, samtidig som at Sarpsborg blir mer attraktivt for private aktører som ønsker å bygge i kommunen.

Betydningen av de utvidelsene E6 og Lekevollkrysset fikk for omkring ti år siden ble ikke hovedfokuset i dette intervjuet. Informasjon som kan bidra til å gi svar på oppgavens underproblemstillinger fikk jeg derimot mye av, og det vil også være med å kaste lys over oppgavens hovedproblemstilling. Det er på tross av dette ingen tvil om at beliggenheten nær E6 og krysset og den eksponeringen dette gir er en viktig faktor i valg av beliggenhet for mange av bedriftene på Grålum. Hornnæs forklarte at nye prosjekter planlegges med tanke på at byggenes fasader skal ses fra motorveien, og Lekevollkrysset gir enkel adgang til området med direkte avkjøring fra E6.

Jeg konkluderer med at det ut i fra intervjuet med Hornnæs ikke er tvil om at Grålum er et område Sarpsborg kommune ønsker å satse på. Området er populært både med tanke på bolig- og næringsutvikling, og for næringsbyggenes del er beliggenheten inntil E6 og Lekevollkrysset en viktig faktor for valg av plassering. Kommunen ønsker å være med å utvikle området, men er avhengige av at private aktører engasjerer seg for å kunne realisere planene sine.

5.2.3 Intervju med Lars Grimsgaard – plansjef i Vestby kommune

Etter først å ha vært i samtale med en annen arealplanlegger i Vestby kommune ble jeg satt i kontakt med en som har full kontroll på planer i Vestby, plansjefen i kommunen, Lars Grimsgaard. Grimsgaard var behjelpelig og kunne svare på alle spørsmålene jeg hadde forberedt, og brukte i tillegg kommunens karttjeneste for å forklare hvor E6 tidligere har gått og for å vise frem aktuelle eiendommer og reguleringsplaner.

Hvordan har utvidelsen av E6 påvirket utviklingen av områdene rundt krysset Vestby nord og på Verpet, og hvordan har kommunen lagt til rette for utviklingen?

Grimsgaard startet med å forklare hvordan E6 har utviklet seg i det aktuelle området gjennom mange år, og kunne fortelle at veien tidligere gikk gjennom arealer som i dag er dyrket mark. Veistrekket som nå strekker seg fra rundkjøringen på Verpet og sydover mot Vestby sentrum er en del av den gamle

E6-traseen som ble erstattet av ny vei på 90-tallet. Hovedveien sydover fra Oslo skal ha gått gjennom dette området i flere hundre år, og var tidligere kjent som den Fredrikhaldske kongevei. Reguleringsplanen for det stykket av E6 som passerer Verpet samt krysset Vestby nord slik det fremstår i dag trådte i kraft i 1993. Veien ble ferdigstilt noen år etter dette.

Jeg ønsket å finne ut hvordan Vestby kommune har bidratt til utvikling av områdene rundt krysset Vestby nord, og om kommunen har noen ønsker eller planer for fremtidens utvikling av områdene. Grimsgaard kunne fortelle at Vestby kommune for tiden har sitt hovedfokus på utvikling av sentrum, og at høy grad av utvikling på Verpet, da særlig i form av nyetablering av butikker, vil kunne ha en negativ påvirkning for dette arbeidet. De gjeldende reguleringsplanene i området er for det meste flere tiår gamle, og enkelte nye prosjekter er bygget men hjemmel i slike gamle planer. Et eksempel på dette er Norwegian Outlet som i utgangspunktet ble godkjent og bygget på grunnlag av en reguleringsplan fra 1985. De har for øvrig akkurat fått godkjent en ny reguleringsplan da det er planer om å utvide lokalene utover det planen fra 1985 tillot.

Grimsgaard påpekte at det per i dag ligger flere ubebygde tomter på Verpet som i de senere år flere ganger har vært omsatt, og der store aktører innen varehandel har fremmet ønske om å etablere seg. Problemet er at tomtene er regulert til industriformål, og krever dermed omregulering for å kunne benyttes til handel. Vestby kommune vil i utgangspunktet ikke godkjenne planer for handel som vil gå på bekostning av handel i sentrum. Dersom en privat aktør ønsker å bygge nye industrilokaler nært tilknyttet E6 på disse tomtene vil det derimot være mulig med dagens reguleringssituasjon. jeg ønsket å finne ut mer om etableringen av Bauhaus som åpnet like syd for industriområdet på Verpet i 2010, og spurte om kommunens rolle i saken. Grimsgaard fortalte at det i prosessen hadde blitt utarbeidet en ny reguleringsplan, og at denne ble godkjent i kommunen. Kommunen godkjente også søknad om oppføring av ny Elkjøp på nabotomten, men i den saken stoppet fylkesmannen initiativet. Videre mente Grimsgaard at det ikke var politikerne i Vestby, men overordnede myndigheter som fylkeskommune og fylkesmann som ofte setter begrensinger for mange

prosjekter i kommunen.

På spørsmål om det vil skje en utvikling av nye boligfelt på Verpet svarte Grimsgaard at det er lite sannsynlig. Han la til at det i dag ligger noen boliger klemte mellom industriområdet Verpet og de ubebygde næringstomtene sør for Statoil, men at det på et generelt grunnlag er utfordrende å bygge boliger så nært et næring- eller industriområde. Kommunen forventer en stor vekst i boligutbyggingen, og legger opp til at det skal bygges rundt 3000 nye boliger i sentrum de nærmeste årene. Boliger skal bygges med god tilgjengelighet til Vestby stasjon, og områdene rundt krysset Vestby nord er derfor ikke aktuelle med tanke på denne utbyggingen. Utbygging av Follobanen vil gjøre nye boligers nærhet til togstasjonen enda viktigere.

Når det gjelder de ubebygde arealene vest for E6 og krysset Vestby nord kunne Grimsgaard fortelle at kommunen ikke har noe ønske om utvikling av dette området. I dag ligger Esso, McDonalds og hytteparken der, og det er ikke lagt opp til noe mer utvikling utover dette.

Da jeg spurte om hvem som kunne være interessante å intervjuer i forbindelse med oppgaven, pekte Grimsgaard med en gang på Norwegian Outlet som en sentral aktør som har vært viktig for utviklingen rundt krysset Vestby nord. Senteret trekker mange mennesker, men bidrar samtidig til økt omsetning for andre bedrifter i området, mener han. Et eksempel på dette er hytteparken på andre siden av E6, der folk leier rom i forbindelse med turer til Norwegian Outlet. Hytteparken er bygget på grunnlag av en reguleringsplan fra 2011, og har enda ikke utnyttet planen maksimalt med tanke på grenser for utbygging. Grimsgaard kunne også opplyse om at Statoilstasjonen på østsiden av E6 er den Statoilstasjonen som selger mest diesel i løpet av et år i Norge.

Jeg spurte avslutningsvis om kommunen hadde noen klar fremtidsvisjon for området jeg undersøker i oppgaven. Grimsgaard henviste til kommunens planer, og sa at kommunens formelle tanker om fremtiden er det som er regulert i reguleringsplaner og det kommuneplanen viser. Den viser at deler av området skal brukes til næring, og at noen små deler skal være boligarealer.

5.2.4 Drøftelse av intervju med Lars Grimsgaard

Vestby kommune har for tiden sitt hovedfokus på sentrum når det gjelder arealplanlegging og eiendomsutvikling i kommunen. Ønsket om flere nyetableringer og høyere aktivitet i sentrum kan gå på bekostning av planer som blir lagt for andre områder i Vestby, deriblant Verpet og området rundt krysset Vestby nord. Grimsgaard la ikke skjul på dette i intervjuet, og fortalte blant annet at kommunen hadde fått inn søknader om etablering av nye handelslokaler på Verpet som ble avslått med grunnlag i ønsket om at handel i større grad skal foregå i sentrum. Aktører i den type handel kommunen ikke ønsker å ha i sentrum, som arealkrevende og bilbasert handel, vil derimot kunne satse på å etablere seg utenfor Vestby sentrum. Et eksempel på dette er Bauhaus, det store varehuset som ble åpnet mellom Verpet og Vestby sentrum i 2010. Denne praksisen har ført til at de fleste reguleringsplanene i området rundt krysset Vestby nord er flere tiår gamle, og for det meste legger til rette for industrivirksomhet.

Ser man på Vestby i forhold til teoriene i Von Thünen-modellen mener jeg det mest naturlige er å se på Oslo sentrum som det sentrale punkt M, i og med at Vestby ikke er en stor by, men et lite sentrum omringet av jordbruksarealer og skog. Samtidig er kommunen en del av Osloregionen, og E6 og toglinje har gjort Oslo sentrum lett tilgjengelig for kommunens innbyggere. Vestby vil i fremtiden bli mer sentralt ettersom Oslo fortsetter å vokse og radiusen mellom sentrum og utkanten av byen øker. Fokus på god tilgjengelighet med Oslo via jernbanen er også viktig i kommunens fremtidsplaner for boligutbygging .

Samspillet mellom aktørene i reguleringsregimet og aktørene i eiendomsregimet, i dette tilfellet de private utbyggerne og grunneiere, virker i Vestby godt, men ikke problemfritt. Fylkeskommunen som overordnet planmyndighet har i følge Grimsgaard satt en stopper for flere prosjekter Vestby kommune i utgangspunktet har stilt seg positive til. Samtidig har det vist seg vanskelig for private aktører i eiendomsregimet å omregulere og dermed utnytte eiendommer på Verpet til ønskelig bruk dersom denne bruken kan gå på bekostning av sentrumsutviklingen.

Utvidelsen av E6 i Vestby nord på 90-tallet førte med seg en del ny bebyggelse i området, blant annet Statoilstasjonen, McDonalds og Esso, Vestby hyttepark og i senere tid Norwegian Outlet. På tross av dette er mesteparten av industribebyggelsen og store deler av handelslokalene på Verpet først og fremst tilknyttet den gamle veitraseen, og utviklingen i området har gått sakte. Det virker som om Vestby kommune per i dag ikke har noen klar plan for videre utvikling i Vestby nord. Man har gjennom kommuneplanens arealdel bestemt hvilke arealformål området skal ha, men det foreligger få planer på detaljnivå for videre utvikling. Jeg tror Vestby kommune står overfor et dilemma der man på den ene siden ønsker mer næringsutvikling og ser positivt på de fordelene dette medfører i form av økt handel, skatteinntekter osv., samtidig som fokus et økt på sentrumsutvikling medfører at enkelte aktører som ønsker å etablere seg i kommunen ikke får godkjent sine planer.

5.2.5 Intervju med Einar Sørland – daglig leder Norwegian Outlet

Etter å ha intervjuet plansjefen i Vestby kommune bestemte jeg meg for å ta kontakt med Norwegian Outlet og spørre om de som en ledende utviklingsaktør i området hadde en representant som ønsket å stille til intervju. Jeg ble satt i kontakt med daglig leder Einar Sørland, og et intervju ble avtalt kort tid etterpå.

Innledningsvis kunne Sørland fortelle at arbeidet med å etablere Norwegian Outlet på Vestby startet i 2008, lenge etter at E6 og krysset Vestby nord var ferdig utbygget. Plasseringen av Norwegian Outlet i forhold til E6 og krysset er i følge Sørland helt avgjørende. Han påpekte at outletsentere vanligvis ligger plassert slik at de er mer eller mindre synlige fra en hovedvei, og at de samtidig er lokalisert et stykke utenfor en stor by. Jeg ønsket videre å finne ut av hvorfor akkurat Vestby nord ble valgt som lokasjon for senteret, og Sørland forklarte at de hadde vurdert flere andre plasser, deriblant Gardermoen og Liertoppen, før de til slutt bestemte seg for å satse på Vestby. Det at E6 er hovedveien for handleglade nordmenn på vei til og fra Sverige var en av faktorene som spilte inn på valget. Fra krysset Vestby nord tar det omtrent 40 minutter å kjøre til

Svenskegrensen ved Svinesund. Initiativtakerne bak Norwegian Outlet hadde før etableringen noen tanker om at folk på vei til eller fra svenskegrensen gjerne ville stoppe innom senteret på veien dersom det lå lett tilgjengelig fra E6. På spørsmålet om det ville vært aktuelt å legge senteret til Vestby nord dersom E6 ikke så ut slik den gjør i dag svarte Sørland kontant nei.

Videre ville jeg vite om Norwegian Outlet selv har ønsker om hvordan nærområdet rundt senteret skal utvikles, og om de har noen klare planer eller tanker for fremtiden når det kommer til videre utvikling av området. Sørland tror det er et potensiale for mer handel i nærområdet, og at "handel driver handel," noe som betyr at etablering av flere butikker vil være positivt også for den eksisterende handelsnæringen på Verpet og i Vestby nord forøvrig. Norwegian Outlet skal selv utvide senteret, og Sørland påpekte at dette kanskje er den største endringen som vil skje i området den neste tiden. Videre forklarte han at senteret ønsker å befeste sin ledende posisjon, og at de vil utvikle destinasjonen til å bli mer komplett. I tillegg til dette ønsker de bedre muligheter for ekspressbusser som kjører på E6 til å stoppe i nærheten, med bussholdeplasser tilsvarende det man finner på Korsegården i Ås kommune. Sørland sa både busselskapene selv og Vestby kommune har vært positive til en slik holdeplass, men at statens veivesen foreløpig har satt en stopper for planene. De har vist interesse, men prosessen går veldig sakte.

Samarbeidet mellom Norwegian Outlet og Vestby kommune har i følge Sørland vært "fantastisk bra". Kommunen har vært en positiv bidragsyter fra dag én, og har vært næringsutviklingsorienterte og effektive med saksbehandling og lignende. På spørsmål om kommunen virker interesserte i at området skal utvikles svarte Sørland "helt klart." Han tror også at kommunens økte fokus på utvikling av Vestby sentrum er positivt for Norwegian Outlet. Han påpeker at befolkningsvekst kombinert med områdets attraktivitet bare vil styrke senterets beliggenhet.

Når det gjelder utfordringer knyttet til Norwegian Outlet sin plassering langs en hovedvei var det noen utfordringer med tanke på antall parkeringsplasser

Sørland trakk frem. Han mener flere parkeringsplasser tilstøtende senterområdet samt midlertidige parkeringsplasser for dager med ekstra stor trafikk er noe senteret trenger. Han nevnte også at bedre trafikkdirigering på dager med stor trafikk kan løse problemer med kø på avkjøringen fra E6.

5.2.6 Drøftelse av intervju med Einar Sørland

Intervjuet med Sørland styrket mitt inntrykk av Norwegian Outlet som en viktig utviklingsaktør i Vestby nord. Satsingen på et outletsenter utenfor Oslo ser ut til å ha vært vellykket, for nå skal senteret utvides med nye butikklokaler og dermed befestes sin posisjon som Norges ledende senter av denne typen. Sørland ønsker også andre butikker velkommen til Vestby nord, og tror mer næringsutvikling i området vil være positivt både for Norwegian Outlet og for andre aktører i området.

Utvidelsen av E6 gjennom Vestby nord har vært helt avgjørende for at Norwegian Outlet valgte å satse akkurat der. Sørland bekreftet at senteret ikke hadde kunnet ligge på Vestby dersom ikke E6 lå slik den gjør i dag. Samtidig er beliggenheten utenfor Oslo og inntil en hovedvei en viktig del av konseptet Norwegian Outlet har satset på. Jeg tror, uten at Sørland sa det i intervjuet, at reduserte tomtepriser i Vestby i forhold til i Oslo er avgjørende for et senter som Norwegian Outlet som har alle varer på salg til enhver tid (sett i forhold til veiledende priser i "vanlige" butikker) når avgjørelsen om senterets plassering skal tas. Ser man på Norwegian Outlet i en moderne sammenheng med teoriene i Von Thünen-modellen vil Oslo sentrum være det sentrale punktet M, og Norwegian Outlet vil ligge et stykke utenfor byen der leieprisene etter sigende er mye lavere. Samtidig gjør forbedringer av veier og kollektivsystem, i dette tilfellet E6 og jernbanen, at Vestby blir lettere tilgjengelig og arealene mer verdifulle for grunneiere som ønsker å leie ut arealer.

Utfordringer knyttet til parkering på ekstra populære handledager kan til tider skape problemer i trafikken i områdene rundt Norwegian Outlet. Jeg har selv

hørt om tilfeller der køen har stått gjennom krysset Vestby nord og ut på E6. Dette kan skape farlige situasjoner, både for de som står i køen og for de som skal passere køen. Sørland tror problemet kan løses med en kombinasjon av flere faste og midlertidige parkeringsplasser samt bedre dirigering av trafikken på dager med ekstra mange besøkende.

Samarbeidet mellom Norwegian Outlet og Vestby kommune har i følge Sørland vært meget godt, så samspillet mellom aktørene i eiendomsregimet og aktørene i reguleringsregimet kan i dette tilfellet sies å ha vært bra. Vestby kommune har ikke vært negative til en utvidelse av senteret, noe som overrasket meg litt med tanke på kommunens sentrumssatsing og filosofi om at butikker som kan etableres i sentrum ikke skal etableres andre steder.

Jeg tror Norwegian Outlet spiller en viktig rolle som utviklingsaktør i Vestby nord. Det at senteret har blitt et vellykket prosjekt kan være til inspirasjon for andre og bidra til å trekke andre aktører til området. Norwegian Outlet ønsker andre aktører velkommen, og Sørland har også fått inntrykk av at dette er av interesse for Vestby kommune.

5.2.7 Intervju med Jens Andreas Randem – grunneier i Vestby

Etter å ha studert ulike flyfoto over Vestby nord ville jeg undersøke hvorfor byggeaktiviteten på vestsiden av krysset har vært så lav. Ser man bort i fra bensinstasjonen, McDonalds og Vestby hyttepark har det ikke vært noen synlig form for eiendomsutvikling vest for E6 i Vestby nord etter at veien ble bygget. Jeg undersøkte derfor hvem som eide den ubebygde grunnen nærmest krysset, og tok kontakt med vedkommende. Grunneier var Jens Andreas Randem, bonde på Hvitsten gård i Vestby (gnr/bnr - 32/1) og ansatt på Vollebekk forsøksgård ved NMBU. Et møte ble avtalt, og Randem viste gjennom intervjuet stor lokalkunnskap om området Vestby nord.

Det første jeg ønsket å finne ut mer om var Randems tanker rundt utvidelsen av E6 og krysset Vestby nord, og hva den har hatt å si for utviklingen av

nærområdet. Han mener utvidelsene har vært med å åpne for mer trafikk og et større fokus på utbygging. For næringsutviklingen i området har det vært positivt, og hadde ikke krysset vært så stor ville verken Norwegian Outlet, Hytteparken, spisesteder eller bensinstasjoner i området ha vært bygget slik man ser det i dag. For myke trafikanter og fastboende i området tror Randem derimot at effekten har vært negativ.

Den delen av Randems eiendom som ligger nærmest E6 og krysset blir i dag, og har visst alltid vært brukt til skogdrift. Det er plantet skog der, og på området finnes også en tømmerlunneplass for tømmer som skal flises. Arealet er per i dag uregulert, og Randem har ikke selv noen andre planer for bruk av tomten. Han utelukker likevel ikke at den i fremtiden kan utnyttes på andre måter enn i dag. Dersom en aktør kommer på banen med tilbud om å kjøpe tomten for videre utvikling kan det være aktuelt. Den delen av eiendommen det her er snakk om ligger så langt unna selve gården at det ikke vil ha noen særlig stor påvirkning på gårdseiendommen som helhet. Randem påpekte dessuten at penger fra et eventuelt tomtesalg vil gå tilbake til gården i form av investeringer i gårdsdriften. Han er ikke i tvil om at tomtearealet nærmest E6 fremstår som attraktivt for utviklere, og kunnen fortelle om flere tilbud fra ulike aktører som har vist interesse for tomten. Enkelte aktørers planer har for Randem fremstått som urealistiske, men det er ikke hovedgrunnen til at det ikke har blitt noe tomtesalg. Han har forstått det slik at Vestby kommune ikke tillater utvikling av arealene vest for E6 i Vestby nord.

Grunneierne vest for E6 i Vestby nord har i følge Randem ingen felles plan eller avtaler med tanke på utvikling av ubebygde arealer. Hver grunneier kan derfor i teorien selge tomter uten å måtte ta hensyn til omkringliggende naboer. Randem tror likevel det ville føltes mer gunstig om flere grunneiere solgte mindre arealer slik at alle fikk en del av kaken. Det er økonomisk vinning som eventuelt vil være hovedgrunnen til at han selger deler av tomten sin, men han har ikke noe ønske om å kvitte seg med arealer dersom det vil ha en negativ påvirkning på naboenes tomter. Også det følelsesmessige aspektet ved å selge eiendom som har vært i familien over lengere tid kan spille inn dersom et kjøpstilbud skulle komme. "Det

vil nok være enklere å selge en liten del av eiendommen for 1 million enn å selge store deler av den for mange millioner,” sa Randem.

Videre kom vi inn på trafikksituasjonen i området, og hvordan krysset Vestby nord påvirker trafikken i lokalmiljøet. Randem mener krysset på enkelte dager ikke er dimensjonert for den all den trafikken som skapes av handlende på Norwegian Outlet, og at parkeringssituasjonen på senteret også er lite tilfredsstillende. Han sa også at han var overrasket over at ikke Norwegian Outlet er sitt ansvar bevisst, og at dersom senterledelsen hadde bedt om å få kjøpe deler av hans eiendom for bruk til parkering på ekstra trafikkerte dager så kunne det vært aktuelt. Randem ser ikke på jordvern, men økt trafikk som den største utfordringen knyttet til utvikling i Vestby. Han mener det er riktig å bygge rundt kryssene på E6, men at det både for turismen og befolkningen i kommunen vil være bedre å bygge for eksempel hotell med badeland istedenfor IKEA og lignende som fører med seg ekstra mye biltrafikk.

Randem hadde noen konkrete ideer om hva som kunne vært bygget på den delen av eiendommen hans som ligger inntil E6. Hotell, bespisning, aktivitetssenter eller en form for servicesenter ble nevnt som alternativer. Han var klar på at dersom tomten en gang selges vil muligheten til å kunne påvirke hva som bygges der være positivt. Hans foreldre solgte for øvrig 25 % av tomten Esso står på i dag da den i sin tid skulle bygges.

Når det gjelder kommunens rolle i eiendomsutviklingen i Vestby generelt mener Randem at det til tider kan virke som om kommunen blander kortene, og at de som ansvarlige for godkjenning av reguleringsplaner får en dobbeltrolle da de gjennom Vestby næringssselskap også eier egne næringsarealer som de ønsker å utvikle. På tross av dette synes han det er bra at kommunen legger til rette for næringsutvikling, og at det er viktig at kommunen legger føringer for de private utbyggerne. Han trakk frem Vestby storsenter som et eksempel på at private utbyggere ikke alltid holder det de lover. Storsenteret skulle i følge Randem etter planen inneholde både leiligheter og svømmehall, men senteret står i dag ferdig uten noen av delene. Avslutningsvis forklarte Randem at det store fokuset på

jordvern i forhold til en eventuell IKEA-utbygging har overskygget problemstillingene rundt de trafikale utfordringene et slikt prosjekt vil medføre. Jordvernet var visst ikke noe stort tema da for eksempel Bauhaus ble bygget på et jorde langs E6 for noen år siden. Kommunen bør legge større vekt på den økte trafikken fra E6 og betydningen dette har for nærmiljøene som blir rammet mener Randem.

5.2.8 Drøftelse av intervju med Jens Andreas Randem

Intervjuet med Randem gav nytt perspektiv på utviklingen rundt krysset Vestby nord. Jeg fikk høre hvilke tanker en grunneier som verken har kjøpt, solgt eller regulert eiendom i forbindelse med utvidelsen av E6 har om utvikling av både egne arealer og området generelt.

Det kom fram at den delen av Randems eiendom som ligger nærmest E6 flere ganger har vært i utvikleres søkelys, og at tilbud om kjøp av tomten har vært diskutert. Grunnen til at et salg enda ikke har blitt gjennomført skal være at Vestby kommune ikke ønsker utbygging vest for E6 i Vestby nord. Aktører som er interessert i å bygge nytt får derfor ikke godkjent reguleringsplaner for tomten, noe som er en forutsetning for at byggeprosjekter kan settes i gang. Randem er åpen for å selge dersom kommunen tillater utbygging, men ønsker å kunne være med å påvirke hva som eventuelt skal bygges. Jeg fikk inntrykk av at det å ta hensyn til naboer og nærområdet med tanke på trafikk, støy og lignende er viktigere enn pengene et eiendomssalg vil gi dersom kjøperen ønsker å utvikle eiendommen på en måte Randem ikke selv ønsker.

Når det gjelder kommunens rolle i utviklingen av næringsarealer rundt krysset Vestby nord mener Randem det virker som om kommunen blander kortene, og at de som aktør både i eiendom- og reguleringsregimet får en dobbeltrolle. Kommunen eier selv næringsarealer både i sentrum og på Deli skog sør for sentrum som står ledige, og har da også et ønske om å utnytte disse. Samtidig ligger det mange andre ubebygde næringsarealer i kommunen, og Randem tror muligheten for at kommunen vil prioritere å fylle opp sine egne næringsarealer først er tilstede. Om det faktisk er grunn til å tro dette vil være vanskelig å finne

ut av, og jeg tror ikke nødvendigvis at kommunen har en policy der man prioriterer å legge til rette for utvikling av egne arealer fremfor andres. På tross av dette så skjønner jeg at Randem stiller spørsmålstegn ved praksisen, særlig når det i Vestby er mange ledige næringsarealer og konkurransen om å få bedrifter til å etablere seg på sin tomt dermed er stor.

Randem pekte i likhet med plansjefen i Vestby kommune på Norwegian Outlet som en av de store aktørene som har kommet til Vestby som en konsekvens av utvidelsene av E6 og krysset Vestby nord. Han gjorde det samtidig klart at senteret var ansvarlig for mange av utfordringene knyttet til trafikken i området, og dårlige parkeringsmuligheter enkelte dager fører til trafikkaos og kø i krysset Vestby nord. Randem etterlyser et større fokus på problemer forårsaket av økt trafikk, og mener både kommunen og de private utbyggerne må ta større ansvar når det kommer til dette. Dette aspektet ved eiendomsutvikling rundt store veikryss er nok ekstra viktig for de som bor i og lever i områder med slik utvikling, og som har fulgt utviklingen gradvis over mange år. I et område som Vestby nord der jord- og skogbruk tradisjonelt har vært de viktigste næringene blir konsekvensene av økningen av bilbaserte forretninger som Norwegian Outlet ekstra merkbare for beboerne i nærheten.

5.2.9 Intervju med Jostein Lensebråten (Tune Eiendom og Tune Senter)

Tune Senter ble av Sarpsborg kommunes representant pekt ut som en sentral utviklingsaktør på Grålum. Jeg ønsket å finne ut mer om deres rolle i utviklingen av området, og tok derfor kontakt med Tune Senter for å avtale et intervju. Jostein Lensebråten, daglig leder og styreleder i både Tune Eiendom og Tune Senter utformet over e-post svar på spørsmålene jeg sendte. Han etablerte sammen med Øyvind Skjelle Tune Eiendom i 1987 med det formål å utvikle Grålum.

Om etableringen av Tune Eiendom kunne Lensebråten fortelle at Tune kommune (egen kommune før sammenslåing med Sarpsborg i 1992) med ordføreren og rådmannen i spissen sammen med Skjelle og Lensebråten hadde tro på at

muligheten for å skape et utviklingsområde på Grålum var tilstede. Kommunen fikk utarbeidet reguleringsplaner for Tune Eiendoms områder hvoretter ønsket utvikling ble godkjent. troen på Grålum som utviklingsområde hadde Skjelle og Lensebråten på bakgrunn av områdets beliggenhet midt i Østfold. De så at Grålum lå meget sentralt til i Østfold med tanke på veitrafikk og veinett, og at bussnettet kunne gjøre Grålum tilgjengelig for hele Østfold med akseptabel reisetid. Samtidig ligger Grålum innenfor en radius av en halvtimes kjøring fra de store byene og tettstedene i Østfold, og man har E6 som passerer Lekevollkrysset som en stor trafikkåre inn i landet. Krysset gir enkel adkomst for ansatte og besøkende på Grålum direkte fra E6.

Tune Eiendom ervervet arealer og lyktes med sin første utbyggingskontrakt i 1991. Norsk Informasjonsteknologi (tidligere kommunedatasentralen) ønsket etter en grundig markedsundersøkelse å etablere seg på Grålum. Lensebråten går ut ifra at utvidelsen av E6 og enkel tilkomst via Lekevoldkrysset var viktige elementer i den attraktivitetsvurdering som da ble gjort. I 1994 etablerte høyskolen BI seg lokaler tilknyttet samme bygningsmasse. Lensebråten tror at det var de samme momentene som Norsk Informasjonsteknologi hadde lagt vekt på som gjorde at BI ønsket å etablere seg på Grålum.

I samme periode var det snakk om å flytte Høgskolen Østfold fra Valaskjold til Grålum, og det ble skrevet en intensjonsavtale med høyskolestyret og Sarpsborg kommune. Tune Eiendom bygget også et bygg bak BI-bygget der høyskolen hadde leiekontrakt for undervisning de ikke hadde plass til på Valaskjold. Det lykkes derimot ikke under den politiske behandlingen å få etablert høyskolen på Grålum, og Halden ble valgt. I denne prosessen hadde E6 og Lekevoldkrysset ikke bærende påvirkning for beslutningen.

Lensebråten forklarte videre at det å etablere et senter som Grålum tar tid. Uten en langsiktig og nok så risikofylt innsats fra Tune Eiendom i et lojalt samarbeid med kommunen hadde utviklingen i området stoppet opp. Å få til etableringen av et hotell på Grålum var viktig for utviklingsarbeidet til Tune Eiendom. De arbeidet med flere potensielle hotellkjeder, men det var etter at Arthur Buchardt

etter forespørsel fra Tune Eiendom hadde gjennomført en grundig markedsundersøkelse med hjelp fra Høgskolen i Østfold at hotelletableringen lykkes. Tomten hotellet står på var delvis eid av Tune Eiendom og delvis av Sarpsborg kommune. For hotelletableringen var den store trafikken på E6, enkel adkomst og det store befolkningsgrunnlaget i kort kjøretid fra Grålum helt avgjørende.

Etter at hotellet ble etablert gikk det noen år før nye etableringer ble gjort. Planlegging av Høgskolens Campus Borg og Inspiria tok mye fokus og tid. Den delen av Høgskolen i Østfold som ikke flyttet til Halden ble forsøkt flyttet til Campus Borg på Grålum med Inspiria på den andre siden av Kalnesveien, men Campus Borg vant ikke frem i den politiske behandlingen og Høgskoledelen ble derfor flyttet til Fredrikstad. Inspiria ble derimot bygget. I denne planperioden samarbeidet Tune Eiendom tett med kommunen, men vant i følge Lensebråten ikke frem. Annen utvikling ble det lite av i denne perioden, men Lensebråten forklarte videre at det nå var skapt en større markedsmessig interesse for Grålum, og at flere eiendomsutviklere kom på banen. Store selskaper kom inn som leietagere på Grålum og var med på å skape det næringsområdet det nå er blitt. Lensebråten påpeker at Grålum i dag består av mange flotte forretningsbygg og at det er etablert tunge offentlige etater der. Når det gjelder planer og visjoner for området i fremtiden har Tune Eiendom fortsatt planer om å utvikle nye tomtearealer så lenge de har byggetomter. De ønsker også å bygge parkeringshus for alle nåværende og fremtidige leietakere. Når det er på plass vil de planlegge fortetting av forretningsbygg langs Kalnesveien.

På spørsmål om hvordan samarbeidet med Sarpsborg kommune har fungert kunne Lensebråten fortelle at det stort sett har vært bra, særlig tidlig i utviklingsprosessen av Grålum da risikoen var stor og det manglet markedsmessig bekreftelse på at området var bra. Samtidig har Tune eiendom opplevd at treghet i etablering av avkjørsler, veiløsninger og krav om detaljreguleringer for utviklingen til tider har vært med å bremser opp utviklingsarbeidet. Lensebråten mener utviklingen på Grålum har gått raskere enn det både kommune og veimyndigheter har lagt til rette for. Han forklarte at

det på tross av at det finnes gode reguleringsplaner for Grålum blir stans i byggearbeidet, da kommunen har bestemt seg for å utarbeide enda en ny plan som må vedtas før ny utbygging kan settes i gang. Dette mener han er svært uheldig. Han skrev at "eventuelle endringer i foreliggende plan kunne vært behandlet på forenklet måte slik at utviklingen ikke hemmes", og påpekte videre at trafikkproblemer i Lekevollkrysset enke kunne vært løst ved at vei etter eksisterende plan var blitt etablert gjennom Haraldstadmyra og at rundkjøringen var blitt utbedret. Tune Eiendom har liten forståelse for at dette ikke er gjort.

5.2.10 Drøftelse av intervju med Jostein Lensebråten

Intervjuet med Jostein Lensebråten gav informasjon om hvordan det nye næringsområdet på Grålum har utviklet seg fra da det var ubebygget til i dag, sett fra utviklernes eget perspektiv. Det er tydelig at Tune Eiendom og Tune Senter har vært viktige aktører for utvikling i området tilknyttet Lekevollkrysset, og at deres arbeid har bidratt til at også andre bedrifter har valgt å satse på Grålum.

I dette tilfellet virker det som om at det har vært avgjørende for utviklingen at Skjelle og Lensebråten, to private grunneiere, gikk sammen og valgte å satse. Med daværende Tune kommune på laget fikk de over en periode på mange år omformet dårlig utnyttede eiendommer til populære næringsarealer, arealer Sarpsborg kommune i dag påpeker er viktige for kommunen. Områdets beliggenhet midt i fylket, med E6 og Lekevollkrysset som nærmeste nabo har vært en viktig faktor for satsingen. Arbeidet med utvikling av området startet før E6 ble utvidet til firefelts motorvei, men utvidelsen av veien og krysset har nok økt områdets attraktivitet ved å bidra til bedre eksponering og enklere adkomst til området. Utviklingen har som nevnt skjedd gradvis og i et varierende tempo. Tune Eiendom skrev under på sin første utbyggingskontrakt i 1991, fire år etter at selskapet ble etablert. Det neste store prosjektet de var med å realisere var Quality hotell som sto ferdig i år 2000. Jeg har inntrykk av at etableringen av hotellet har vært viktig for arbeidet til Tune Eiendom med tanke på

eksponeringen det gav (og gir) fra E6, og at det har trukket mange mennesker inn på området gjennom Lekevollkrysset.

Samarbeidet med kommunen virker til å ha vært viktig for Tune Eiendom i utviklingsarbeidet på Grålum. Det at Tune kommune hadde troen på at arealene rundt Lekevollkrysset kunne utnyttes på en bedre måte og dermed la til rette for utvikling gjennom sitt planarbeid var med å legge grunnlaget for det næringsområdet man ser i der i dag. Et godt samspill mellom aktørene i eiendoms- og reguleringsregimet var altså en viktig faktor for at utbygging av Tune Eiendoms tomter kunne settes i gang. Samtidig påpekte Lensebråten at det i senere tid har vært et problem at kommunen ikke har vært effektive nok i sin behandling av reguleringsplaner i området, og at dette har hatt en bremsende effekt på utviklingen.

5.3 Felles analyse og drøftelse av intervjuene

5.3.1 Innledning

Jeg vil i dette delkapittelet gjøre en felles drøftelse av informasjonen intervjuene har gitt, og sette svarene jeg fikk fra de forskjellige aktørene opp mot hverandre. Informasjonen fra empirien blir punktvis drøftet med bakgrunn i oppgavens hoved- og underproblemstillinger.

5.3.2 Kommunenes rolle i utviklingen

Gjennom intervjuprosessen har det kommet frem mange ulike syn på kommunenes rolle i eiendomsutviklingen rundt Lekevollkrysset og krysset Vestby nord. Enkelte har ment at kommunen har vært en stor pådriver for utvikling, noen har hatt både positive og negative erfaringer, og problemer forårsaket av kommunene har også blitt nevnt. En ting alle jeg har intervjuet derimot har vært enige om, er at kommunene spiller en viktig rolle i arbeidet med utvikling rundt kryssene jeg har undersøkt.

I Vestby er det utvikling av sentrum som er fokusområde for kommunen. Utviklingen i Vestby nord går sakte framover, og gamle reguleringsplaner fra da industriområdet på Verpet ble bygget ut på 1970- og 80-tallet er fortsatt gjeldende på mange tomter i området. Samtidig sier daglig leder i Norwegian Outlet Einar Sørland at samarbeidet med kommunen har vært meget bra, og at kommunen virker næringsutviklingsorienterte. Kommunen har altså vært en pådriver i prosessen med å etablere Norwegian Outlet i Vestby nord, men virker samtidig tilbakeholdne når det kommer til en eventuell utvikling av tomten til Jens Andreas Randem på andre siden av krysset. Dette viser at kommunen som aktør i reguleringsregimet har en indirekte makt til å bestemme hvordan grunneiere kan og ikke kan utnytte potensiale på egen eiendom.

I Sarpsborg er sentrum allerede godt utviklet, og nye prosjekter må ofte lokaliseres i områdene rundt bykjernen. Kommunen ønsker at størsteparten av befolkningsveksten skal skje i sentrum, men legger likevel til rette for utvikling også andre steder, blant annet på Grålum. Problematikken rundt godkjenning av ny handelsvirksomhet er ikke så aktuell rundt Lekevollkrysset, da området i dag bygges ut som et rent næringsområde med fokus på kontor og kunnskapsbasert næringsvirksomhet. Kommunen har sine planer og ønsker for utviklingen på Grålum, med fokus på både nye boliger og ny næring.

Jostein Lensebråten kunne om samarbeidet mellom Tune Eiendom og Sarpsborg kommune fortelle at mye hadde vært bra, men at kommunen på enkelte områder har jobbet for sakte og dermed hindret at utviklingen har gått like raskt som Tune selv har ønsket. Jeg tror ikke denne situasjonen er unik for Sarpsborg kommune, men at kommunene i dagens utviklingsarbeid har så mange hensyn å ta stilling til at prosessen tar tid. Planleggere i kommunene må forholde seg til både overordnede planer, politiske føringer og en rekke andre forhold på tvers av både eiendom- og reguleringsregimet.

Generelt virker kommunenes rolle i utviklingen rundt kryssene jeg har undersøkt meget viktig. Initiativ fra grunneiere og private utbyggere er avgjørende for at prosjekter settes i gang, men uten kommunen på laget vil ikke utvikling være mulig. Kommunens egne bestemmelser i kommuneplanen er viktige føringer for beslutninger som blir tatt i forhold til reguleringsarbeid, og om enkeltplaner blir godkjent eller ikke.

5.3.3 Private aktørers rolle i utviklingen

intervjuene jeg har foretatt har vist at velvillige grunneiere og private utbyggere som ønsker å satse er avgjørende for at det skal skje en utvikling rundt kryssene. Samtidig er private utbyggere avhengige av at kommunen er med på laget for at prosjekter skal kunne gjennomføres. Rundt krysset Vestby nord ligger det flere store tomter som har vært omsatt flere ganger uten at noe ny bygningsmasse faktisk har blitt bygget, noe som kan tyde på at kjøpere ikke klarer å realisere de planene som legges for tomten og dermed velger å selge videre. Dette har også vært tilfelle på tomten til Jens Andreas Randem, der flere interesserte kjøpere har måttet legge planene på is grunnet kommunens ønske om å unngå mer utbygging vest for E6 i Vestby nord. Norwegian Outlet er derimot et eksempel på at det er fullt mulig for private aktører å lykkes i Vestby nord, dersom kommunen er med som pådriver for prosjektet.

Rundt Lekevollkrysset har også de private aktørene vært avgjørende for den utviklingen som har skjedd de siste 25 årene. Prosessen med å etablere et nytt og moderne næringsområde langs E6 ble satt i gang av grunneierne ved Tune Eiendom, og flere store boligprosjekter er på gang på Bjørnstad i regi av blant andre Block Watne. Kommunen har her også vært inne på grunneiersiden, og sørget for at blant annet Quality hotell, en viktig katalysator for utviklingsarbeidet på Grålum fikk en tomt å stå på. En viktig faktor for at utvikling i det hele tatt skal finne sted er altså samarbeidet mellom de private aktørene og kommunene. De er på mange områder avhengige av hverandre, og er derfor avhengig av et samarbeid for å kunne realisere nye prosjekter.

5.3.4 Konkluderende drøftelse - hvordan har utvidelsen av E6 og veiens kryss påvirket utviklingen?

Hovedformålet med denne oppgaven har vært å se på hvordan utvidelsen av E6 og veiens kryss har påvirket eiendomsutvikling rundt Lekevollkrysset og krysset Vestby nord. Jeg vil nå drøfte opplysninger jeg har samlet inn gjennom hele skriveprosessen opp mot denne problemstillingen, og presentere de svarene jeg har kommet frem til.

En ting undersøkelsene i denne oppgaven har vist er at det kan ta lang tid, kanskje flere tiår, fra en motorvei som E6 og dens kryss utvides til disse utvidelsene har en klar effekt på eiendomsutviklingen rundt kryssene. E6 gjennom Vestby nord fikk først en helt ny trasé, og ble deretter omgjort til firefelts motorvei på midten av nittitallet. I forbindelse med denne utvidelsen ble det som tidligere nevnt bygget bensinstasjon og matservering både på østsiden og vestsiden av krysset Vestby nord, men deretter gikk det over ti år før man så nye store prosjekter i området. Samtidig ville aldri Norwegian Outlet ligget i Vestby i dag dersom ikke veien ble utvidet. Det at Vestby er en liten kommune som ønsker å legge til rette for utvikling i sentrum fremfor å fokusere på utviklingen i Vestby nord har vært, og er en viktig faktor for at utviklingen i Vestby nord går langsomt.

Lekevollkrysset i Sarpsborg ble sammen med E6 sist utvidet i 2008. Da var flere av de prosjektene på Grålum jeg har undersøkt, som Tune Senter og Quality hotell, allerede bygget. Etter at veien ble utvidet har tempoet på utviklingen rundt krysset økt, og flere nye næringsbygg har kommet til. Hotellet er kraftig utvidet, og spektakulære Inspiria Science Center ligger nå så alle bilister på E6 kan se det fra veien. At denne utviklingen er en direkte konsekvens av utvidelsen av E6 og Lekevollkrysset for snart ti år siden kan jeg ikke påstå, men at økt eksponering, enklere adkomst og større trafikk i området er faktorer som har vært positive for utviklingen på Grålum mener jeg er riktig å si.

Det er tydelig at kommunenes engasjement er en viktig faktor dersom man ønsker at et ubebygde område skal utvikle seg raskt. Som en sentral aktør i reguleringsregimet er det kommunen som legger føringer for hvor det er lov å bygge nytt, og hva slags arealformål og bebyggelse det eventuelt er ønskelig å legge til rette for. Samtidig er kommunene som tidligere nevnt avhengige av at aktørene i eiendomsregimet ønsker å legge inn en innsats og ikke minst penger i prosjekter for at de skal kunne realiseres. De private aktørene jeg har intervjuet er et godt eksempel på dette. Når det gjelder kommunens rolle i utbyggingen av Grålum sa Hege Hornnæs i Sarpsborg kommune det godt da hun uttalte at " vi (kommunen) kan lage en så idealistisk plan vi vil, men den blir ikke brukt, for Sarpsborg kommune bygger ikke".

Ser man på de to utvalgte kryssene med bakgrunn i monosentrisk teori og Von Thünen-modellen ligger de begge i områder i utkanten av sentrale strøk, men oppleves stadig gjennom blant annet utvidelsen av E6 som mer sentralt. Denne utviklingen vil bare fortsette etter hvert som Oslo og Sarpsborg vokser, og verdien på arealene rundt krysset Vestby nord og Lekevollkrysset vil sannsynligvis fortsette å stige.

Etter en lang skriveprosess med bearbeiding og drøftelser av flere timer med intervjuopptak konkluderer jeg med at utvidelsen av E6 har hatt en positiv påvirkning på eiendomsutviklingen rundt krysset Vestby nord og Lekevollkrysset. Effekten av utvidelsene har ikke vært like stor i de to tilfellene, og dette viser at kommunen, de private grunneierne og utbyggerne, og samspillet mellom aktørene i regulerings- og eiendomsregimet er viktige faktorer for utviklingen rundt kryssene.

Kapittel 6 – Avslutning

6.1 Innledning

Arbeidet med masteroppgaven har gitt meg et innblikk i hvordan prosessen med utvikling av ubebygde eiendommer rundt kryss på E6 fungerer, sett fra både kommunenes og de private utbyggernes perspektiv. En del av de funnene jeg har gjort ville høyst sannsynlig vært annerledes dersom jeg hadde undersøkt andre kryss i andre kommuner enn Sarpsborg og Vestby, for lokale variasjoner i kommunenes reguleringsarbeid og enkeltutbyggers engasjement har vist seg å ha stor betydning for eiendomsutviklingen i de områdene jeg har gjort mine undersøkelser. Jeg har sett at jeg før arbeidet med masteroppgaven startet hadde gjort meg opp egne tanker om utviklingsarbeidet både rundt krysset Vestby nord og Lekevollkrysset. Disse antakelsene var basert på inntrykk jeg har fått av områdene de få gangene jeg har vært der tidligere. Noen av disse antakelsene har vist seg å stemme, mens andre har vært feil. I dette siste kapittelet i oppgaven vil jeg gjøre en kort vurdering av metodene som er brukt. Jeg vil også vurdere min egen opplevelse av den prosessen det har vært å skrive masteroppgave, og komme med forslag til videre forskningsarbeid.

6.2 Ettervurdering av metode

I etterkant av arbeidet med en stor oppgave er det alltid deler av prosessen man ser tilbake på som var ekstra vanskelige, og som kunne vært løst på en annen måte. Arbeidet med denne avhandlingen har også bydd på noen utfordringer, og jeg vil derfor kort vurdere noen av de metodene jeg har tatt i bruk.

I begynnelsen av semesteret brukte jeg relativt lang tid på å bestemme hvilke kryss på E6 jeg ønsket å se nærmere på. Det var utfordrende å skulle vurdere hvor det hadde skjedd nevneverdig utvikling ut ifra et begrenset antall samlinger med flyfotografier. Samtidig brukte jeg mye tid på å lete frem relevant informasjon i kommuneplaner og i andre kilder for å sikre meg at det ville være tilstrekkelig med faglig stoff å bygge oppgaven på. På tross av dette tok lang tid

var det også lærerikt, og jeg mener at de to kryssene jeg til slutt endte opp med å undersøke nærmere var riktige å satse på.

Det å gjøre personintervjuer av forskjellige representanter var for meg en ny opplevelse. Det var også uvant å bruke intervjuobjektens uttalelser i en oppgave slik jeg har gjort, men metoden viste seg å være meget effektiv. Intervjuene gav mye god informasjon, og med spørsmål som var forberedt på forhånd var det greit å få svar på det man lurte på i løpet av kort tid. Utfordringen med enkelte av intervjuene var å få til en avtale om å møtes, og at enkelte av de som ble intervjuet til tider var vanskelige å få tak i.

6.3 Avsluttende refleksjoner

Arbeidet med denne avhandlingen har vært interessant, utfordrende, lærerikt og vil bli sett tilbake på som en lang prosess med både oppturer og nedturer. En av de faktorene som har gjort skrivingen utfordrende er mangel på relevant teori som kunne benyttes. Det spesifikke temaet jeg har valgt finnes det lite eller ingen tidligere forskning på, og det å finne frem og anvende relevant teori har derfor vært en stor utfordring. Eksemplene fra Von Thünen-modellen i teoridelen med bondens betalingsvillighet for jord i byers ytterkant kan oppleves som lite relevant for denne oppgaven, men derom man ser på teoriene i et moderne perspektiv kan man godt relatere en del av problemstillingene rundt verdien av eiendom utenfor bykjernen til områder som Vestby nord og Grålum.

Læringsutbyttet av oppgaveskrivingen har vært stort, og dette er mye på grunn av dyktige representanter for kommuner og grunneiere som jeg har intervjuet. Det har også vært lærerikt å jobbe på egenhånd med et så stort prosjekt, og erfaringene ved å utføre et slikt forskningsarbeid vil helt sikkert bli nyttig også i arbeidslivet.

Temaet jeg har skrevet om er det som nevnt gjort lite forskningsarbeid på, og dette åpner for at andre masterstudenter i fremtiden kan gjøre nye undersøkelser rundt veiutvidelsers effekt på eiendomsutvikling. Enten ved å undersøke de samme områdene og se på forandringene over et lenger tidsperspektiv, eller ved å undersøke andre området jeg ikke har hatt med i min oppgave. Temaet er meget interessant, og videre forskning kan være til nytte for kommuner og ander aktører som ønsker å vite mer om det å satse på eiendomsutvikling nær kryss på de store hovedveiene.

Kilder

lov 14. april 2000 nr. 31 om behandling av personopplysninger
(personopplysningsloven)

Andersen, G. (2010). *Valg av forskningsmetode*. NDLA: Univeristetet i Bergen.
Tilgjengelig fra: [http://ndla.no/nb/node/56937 - related](http://ndla.no/nb/node/56937-related).

Andersen, T. (2014). Tomtekjøp til 55 mill. *Sarpsborg Arbeiderblad*. Tilgjengelig
fra: <http://www.sa.no/lokale-nyheter/tomtekjop-til-55-mill/s/1-101-7691538>.

Geltner, D., Miller, N., Clayton, J. & Eichholtz, P. (2013). Commercial real estate
analysis and investments.

McCann, P. (2001). Urban and regional economics. *OUP Catalogue*.

Sarpsborg-kommune. (2015). *Kommuneplanens arealdel 2025-2026*.

Sevatdal, H. & Sky, P. K. (2003). Eigedomsteori. *Innføring i samfunnsvitskapleg
teoritilfang for utøving av eigedomsfag. Rapport, 1*.

Tuseth, B. S. & Winge, N. K. (2014). *Masteroppgaven i juss: kort forklart*:
Universitetsforlaget AS.

Vestby-Kommune. (2013). *Kommunedelplan Vestby Nord 2013-2025*.

Wangen, T. (2014). *Rullering kommuneplan 2014-2026 - møte i regionalt
planforum*: Vestby kommune.

Proff.no:

Eagle Sharp Eiendom: <http://www.proff.no/selskap/eagle-sharp-eiendom-as/oslo/eiendomshandel-og-utleie/IG98OEO10MV/>

Verpet Næringspark AS: <http://www.proff.no/selskap/stav-drift/oslo/selskapslokaler/Z0IA52T8/>

Rød 41 AS: <http://www.proff.no/selskap/r%C3%B8d-41-as/oslo/eiendomsforvaltning-og-utvikling/IF45PUQ00B0/>

Grunnboken (Kartverket 2016):

http://www.seeiendom.no/?_ga=1.43486373.1686506801.1446145683

Reguleringsvedtak Vestby:

Rød Veiserviceanlegg – (Vestby kommune 1996)

http://195.1.20.83/Planarkiv/0211/Vedtaksdokumenter/0067_vedtak.pdf

Ny E6, Vestby – Rød – Ås grense (Vestby kommune 1993)

http://195.1.20.83/Planarkiv/0211/Vedtaksdokumenter/0084_vedtak.pdf

Norwegian Outlet – (Vestby kommune 2015)

http://195.1.20.83/Planarkiv/0211/Vedtaksdokumenter/0235_vedtak.pdf

Det Norske Møbelsenter – (Vestby kommune 1985)

http://195.1.20.83/Planarkiv/0211/Vedtaksdokumenter/0042_vedtak.pdf

Verpet – (Vestby kommune 1978)

http://195.1.20.83/Planarkiv/0211/Vedtaksdokumenter/0068_vedtak.pdf

Reguleringsvedtak Sarpsborg:

E6 ALVIM - RÅDE GRENSE (Sarpsborg kommune 2003)

http://web40.sarpsborg.com/Data/0105/Planarkiv/0105/31008/Dokumenter/31008_sak_2003-11-20.pdf

Tune Senter (Sarpsborg kommune 2009)

http://web40.sarpsborg.com/Data/0105/Planarkiv/0105/21042/Dokumenter/21042_sak_%202009-04-16.pdf

TUNE SENTER-FORRETNINGSOMRÅDE (Tune kommune 1988)

http://web40.sarpsborg.com/Data/0105/Planarkiv/0105/22035/Dokumenter/22035_sak_1988-03-03.pdf

Bildeutsnitt:

<http://kart.finn.no/>

<http://www.norgebilder.no/?zoom=3&lat=7210000&lon=795000&srs=EPSG:32632>

Vedlegg

Intervjuguide

Presentasjon av meg selv og formålet intervjuet:

- Pål Vigdal
- Masteroppgave NMBU
- Intervjuet vil kun bli brukt til dette, og har kun formål i et læringsøyemed.
- Informere om at jeg vil ta notater underveis
- Forhøre meg om intervjuobjektene samtykker til opptak i hht. Informasjonsskrivet.

Jeg vil forøke å få samtalen til å flyte. Spørsmålene nedfor er viktige påminnelser på hva jeg ønsker besvart. Denne vil trolig kunne endre seg underveis i oppgaveskrivingen.

Semi-strukturert guide:

Spørsmål til Vestby kommune ved Lars Grimsgård

Hvordan legger kommunen til rette for utvikling rundt krysset?

Hvilke grunneiere har vært eller er pådrivere for utviklingen?

Hvordan fungerer samarbeidet mellom utbyggere og kommunen?

Hva er kommunens planer og visjoner for området Verpet for fremtiden?

Vil områdene vest for krysset holdes av til landbruk?

Er områdets beliggenhet nært et E6-kryss en viktig faktor for planene?

Intervjuguide

Presentasjon av meg selv og formålet intervjuet:

- Pål Vigdal
- Masteroppgave NMBU
- Intervjuet vil kun bli brukt til dette, og har kun formål i et læringsøyemed.
- Informere om at jeg vil ta notater underveis
- Forhøre meg om intervjuobjektene samtykker til opptak i hht. Informasjonsskrivet.

Jeg vil forøke å få samtalen til å flyte. Spørsmålene nedfor er viktige påminnelser på hva jeg ønsker besvart. Denne vil trolig kunne endre seg underveis i oppgaveskrivingen.

Semi-strukturert guide:

Spørsmål til Sarpsborg kommune ved Hege Hornnæs

Hvordan legger kommunen til rette for utvikling rundt krysset?

Hvilke grunneiere har vært eller er pådrivere for utviklingen?

Hvordan fungerer samarbeidet mellom utbyggere og kommunen?

Hva er kommunens planer og visjoner for området rundt Lekevollkrysset for fremtiden?

Vil områdene nord for krysset holdes av til landbruk?

Er områdets beliggenhet nært et E6-kryss en viktig faktor for planene?

Intervjuguide

Presentasjon av meg selv og formålet intervjuet:

- Pål Vigdal
- Masteroppgave NMBU
- Intervjuet vil kun bli brukt til dette, og har kun formål i et læringsøyemed.
- Informere om at jeg vil ta notater underveis
- Forhøre meg om intervjuobjektene samtykker til opptak i hht. Informasjonsskrivet.

Jeg vil forøke å få samtalene til å flyte. Spørsmålene nedfor er viktige påminnelser på hva jeg ønsker besvart. Denne vil trolig kunne endre seg underveis i oppgaveskrivingen.

Semi-strukturert guide:

Spørsmål til Norwegian Outlet ved Einar Sørland:

Når startet arbeidet med å etablere Norwegian Outlet i Vestby?

Hvor viktig er plasseringen like ved krysset og E6 for merkevarebyen?

Hvorfor ble det bestemt at dere ville etablere dere akkurat her?

Ville det vært aktuelt å etablere merkevarebyen her dersom E6 ikke hadde blitt utvidet på 90-tallet?

Har der noen ønsker for hvordan området skal utvikle seg i fremtiden?

Hva er deres visjoner for fremtiden?

Hvordan har samarbeidet med Vestby kommune fungert med tanke på arbeid med reguleringsplaner osv?

Intervjuguide

Presentasjon av meg selv og formålet intervjuet:

- Pål Vigdal
- Masteroppgave NMBU
- Intervjuet vil kun bli brukt til dette, og har kun formål i et læringsøyemed.
- Informere om at jeg vil ta notater underveis
- Forhøre meg om intervjuobjektene samtykker til opptak i hht. Informasjonsskrivet.

Jeg vil forøke å få samtalene til å flyte. Spørsmålene nedfor er viktige påminnelser på hva jeg ønsker besvart. Denne vil trolig kunne endre seg underveis i oppgaveskrivingen.

Semi-strukturert guide:

Spørsmål til Jens Andreas Randem, grunneier i Vestby:

Hva tror du utvidelsen av E6 har hatt å si for utvikling i området?

Hva brukes teigen din til i dag?

Hva er den brukt til tidligere?

Hva er dine planer for tomten i fremtiden?

Hva tror du om tomtens utviklingsmuligheter når man ser på andre tomter i nærområdet?

Tror du tomtens beliggenhet ved krysset gjør den særlig attraktiv?

Ønsker du å bygge ut eller bevare tomten slik den er i dag?

Har du noen tanker om hva tomten kan eller bør brukes til dersom den skal bygges ut?

Har du fått noen henvendelser med tanke på utvikling av tomten?

Hvis nei, hvordan vil du stille deg til en slik henvendelse?

Har du og de øvrige grunneierne i område en felles forståelse for hva dere ønsker med tanke på utvikling av tomtene langs E6?

Har Vestby kommune vist noen interesse for tomten med tanke på regulering osv?

Intervjuguide – Tune Eiendom / Tune Senter

Spørsmål sendt på e-post til Tune senter ved Marianne Lensebråten:

Hva har utvidelsen av E6 og Lekevollkrysset betydd for Tune Eiendoms utviklingsarbeid på Grålum?

Hva er deres fremtidsplaner i områdene rundt Lekevollkrysset med tanke på eiendomsutvikling?

Hvor viktig er plasseringen nær krysset og E6 for Tune Senter?

Hvordan har samarbeidet med Sarpsborg kommune fungert med tanke på Tune Eiendoms prosjekter på Grålum?

Forespørsel om deltakelse i forskningsprosjektet

Eiendomsutvikling rundt kryssene på Verpet og Lekevoll.

Bakgrunn og formål

Formålet med oppgaven er å se på hvordan eiendomsutviklingen har foregått ved to store kryss langs E6 henholdsvis Akershus og Østfold. Jeg vil se på hvordan utviklingen har foregått med tanke på kommuneplaner, reguleringsplaner og initiativ fra grunneiere.

Jeg har søkt opp personer som sitter på informasjon om de forskjellige områdene innenfor de forskjellige kommunene.

Hva innebærer deltakelse i studien?

Jeg vil foreta et intervju enten per mail, telefon eller ved personlig oppmøte, der navn/tittel/arbeidsplass vil være nødvendig å ta med. Selve intervjuet vil ta omkring 30 minutter, med mulighet for eventuelle oppfølgingsspørsmål.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt. Det er kun studentene og veileder som vil ha tilgang til informasjonen vi innhenter om deg. Navn/tittel/arbeidsplass vil bli publisert i oppgaven, med mindre dette ikke ønskes.

Prosjektet skal etter planen avsluttes 20.05.2016. Alt konfidensielt materiell vil da bli slettet.

Frivillig deltakelse

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert.

Dersom du ønsker å delta eller har spørsmål til studien, ta kontakt med

Pål Vigdal - 915 67 947

Veileder Per Kåre Sky – 41 74 45 08

Studien er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS.

Samtykke til deltakelse i studien

Jeg har mottatt informasjon om studien, og er villig til å delta

(Signert av prosjektdeltaker, dato)

MELDESKJEMA

Meldeskjema (versjon 1.4) for forsknings- og studentprosjekt som medfører meldeplikt eller konsesjonsplikt (jf. personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter).

1. Intro		
Samles det inn direkte personidentifiserende opplysninger?	Ja ● Nei ○	En person vil være direkte identifiserbar via navn, personnummer, eller andre personentydige kjennetegn. Les mer om hva personopplysninger .
Hvis ja, hvilke?	<input checked="" type="checkbox"/> Navn <input type="checkbox"/> 11-sifret fødselsnummer <input type="checkbox"/> Adresse <input checked="" type="checkbox"/> E-post <input checked="" type="checkbox"/> Telefonnummer <input type="checkbox"/> Annet	NB! Selv om opplysningene skal anonymiseres i oppgave/rapport, må det krysses av dersom det skal innhentes/registreres personidentifiserende opplysninger i forbindelse med prosjektet.
Annet, spesifiser hvilke		
Skal direkte personidentifiserende opplysninger kobles til datamaterialet (koblingsnøkkel)?	Ja ○ Nei ●	Merk at meldeplikten utløses selv om du ikke får tilgang til koblingsnøkkel, slik fremgangsmåten ofte er når man benytter en databehandler
Samles det inn bakgrunnsopplysninger som kan identifisere enkeltpersoner (indirekte personidentifiserende opplysninger)?	Ja ● Nei ○	En person vil være indirekte identifiserbar dersom det er mulig å identifisere vedkommende gjennom bakgrunnsopplysninger som for eksempel bostedskommune eller arbeidsplass/skole kombinert med opplysninger som alder, kjønn, yrke, diagnose, etc.
Hvis ja, hvilke	Navn på kommune eller bedrift person er ansatt i.	NB! For at stemme skal regnes som personidentifiserende, må denne bli registrert i kombinasjon med andre opplysninger, slik at personer kan gjenkjennes.
Skal det registreres personopplysninger (direkte/indirekte/via IP-/epost adresse, etc) ved hjelp av nettbaserte spørreskjema?	Ja ○ Nei ●	Les mer om nettbaserte spørreskjema .
Blir det registrert personopplysninger på digitale bilde- eller videoopptak?	Ja ○ Nei ●	Bilde/videoopptak av ansikter vil regnes som personidentifiserende.
Søkes det vurdering fra REK om hvorvidt prosjektet er omfattet av helseforskningsloven?	Ja ○ Nei ●	NB! Dersom REK (Regional Komité for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk) har vurdert prosjektet som helseforskning, er det ikke nødvendig å sende inn meldeskjema til personvernombudet (NB! Gjelder ikke prosjekter som skal benytte data fra pseudonyme helseregistre). Dersom tilbakemelding fra REK ikke foreligger, anbefaler vi at du avventer videre utfylling til svar fra REK foreligger.
2. Prosjektittel		
Prosjektittel	Eiendomsutvikling rundt kryssene på Verpet og Lekevoll.	Oppgi prosjektets tittel. NB! Dette kan ikke være «Masteroppgave» eller liknende, navnet må beskrive prosjektets innhold.
3. Behandlingsansvarlig institusjon		
Institusjon	Norges miljø- og biovitenskapelige universitet	Velg den institusjonen du er tilknyttet. Alle nivå må oppgis. Ved studentprosjekt er det studentens tilknytning som er avgjørende. Dersom institusjonen ikke finnes på listen, har den ikke avtale med NSD som personvernombud. Vennligst ta kontakt med institusjonen.
Avdeling/Fakultet	Fakultet for samfunnsvitenskap	
Institutt	Institutt for landskapsplanlegging	
4. Daglig ansvarlig (forsker, veileder, stipendiat)		

Fornavn	Per Kåre	<p>Før opp navnet på den som har det daglige ansvaret for prosjektet. Veileder er vanligvis daglig ansvarlig ved studentprosjekt.</p> <p>Veileder og student må være tilknyttet samme institusjon. Dersom studenten har ekstern veileder, kanbiveileder eller fagansvarlig ved studiestedet stå som daglig ansvarlig.</p> <p>Arbeidssted må være tilknyttet behandlingsansvarlig institusjon, f.eks. underavdeling, institutt etc.</p> <p>NB! Det er viktig at du oppgir en e-postadresse som brukes aktivt. Vennligst gi oss beskjed dersom den endres.</p>
Etternavn	Sky	
Stilling	Professor	
Telefon	+4755572484	
Mobil	+4741744508	
E-post	per.sky@nmbu.no	
Alternativ e-post	per.kare.sky@hib.no	
Arbeidssted	NMBU	
Adresse (arb.)	Kirkeveien 25	
Postnr./sted (arb.sted)	1430 Ås	
Sted (arb.sted)	Ås	

5. Student (master, bachelor)

Studentprosjekt	Ja • Nei ○	Dersom det er flere studenter som samarbeider om et prosjekt, skal det velges en kontaktperson som føres opp her. Øvrige studenter kan føres opp under pkt 10.
Fornavn	Pål	
Etternavn	Vigdal	
Telefon		
Mobil	+4791567947	
E-post	pal.vigdal@gmail.com	
Alternativ e-post	pavi@nmbu.no	
Privatadresse	Sognsvannsveien 51e	
Postnr./sted (privatadr.)	0372 Oslo	
Sted (arb.sted)	Oslo	
Type oppgave	<ul style="list-style-type: none"> ● Masteroppgave ○ Bacheloroppgave ○ Semesteroppgave ○ Annet 	

6. Formålet med prosjektet

Formål	Undersøke hvordan utbyggingen av E6 og bygging av nye toplans kryss på E6 har påvirket eiendomsutviklingen rundt disse kryssene.	Redegjør kort for prosjektets formål, problemstilling, forskningsspørsmål e.l.
--------	--	--

7. Hvilke personer skal det innhentes personopplysninger om (utvalg)?

Kryss av for utvalg	<input type="checkbox"/> Barnehagebarn <input type="checkbox"/> Skoleelever <input type="checkbox"/> Pasienter <input checked="" type="checkbox"/> Brukere/klienter/kunder <input checked="" type="checkbox"/> Ansatte <input type="checkbox"/> Barnevernsbarn <input type="checkbox"/> Lærere <input type="checkbox"/> Helsepersonell <input type="checkbox"/> Asylsøkere <input type="checkbox"/> Andre	
Beskriv utvalg/deltakere	Representanter fra Vestby og Sarpsborg kommune og forskjellige utbyggere eller grunneiere som eier eiendom rundt utvalgte kryss på E6.	Med utvalg menes dem som deltar i undersøkelsen eller dem det innhentes opplysninger om.
Rekruttering/trekking	Jeg vil selv undersøke hvilke kommuner og utviklingsprosjekter det er aktuelt å hente informasjon fra, og dermed henvende meg til oppgitt kontaktperson for kommunen eller prosjektene.	Beskriv hvordan utvalget trekkes eller rekrutteres og oppgi hvem som foretar den. Et utvalg kan trekkes fra registre som f.eks. Folkeregisteret, SSB-registre, pasientregistre, eller det kan rekrutteres gjennom f.eks. en bedrift, skole, idrettsmiljø eller eget nettverk.

Førstegangskontakt	Førstegangskontakt vil bli gjennom telefon eller e-post.	Beskriv hvordan kontakt med utvalget blir opprettet og av hvem. Les mer om dette på temasidene .
Alder på utvalget	<input type="checkbox"/> Barn (0-15 år) <input type="checkbox"/> Ungdom (16-17 år) <input checked="" type="checkbox"/> Voksne (over 18 år)	Les om forskning som involverer barn på våre nettsider.
Omtrentlig antall personer som inngår i utvalget	10	
Samles det inn sensitive personopplysninger?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Les mer om sensitive opplysninger .
Hvis ja, hvilke?	<input type="checkbox"/> Rasemessig eller etnisk bakgrunn, eller politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning <input type="checkbox"/> At en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling <input type="checkbox"/> Helseforhold <input type="checkbox"/> Seksuelle forhold <input type="checkbox"/> Medlemskap i fagforeninger	
Inkluderes det myndige personer med redusert eller manglende samtykkekompetanse?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Les mer om pasienter, brukere og personer med redusert eller manglende samtykkekompetanse .
Samles det inn personopplysninger om personer som selv ikke deltar (tredjepersoner)?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Med opplysninger om tredjeperson menes opplysninger som kan spores tilbake til personer som ikke inngår i utvalget. Eksempler på tredjeperson er kollega, elev, klient, familiemedlem.
8. Metode for innsamling av personopplysninger		
Kryss av for hvilke datainnsamlingsmetoder og datakilder som vil benyttes	<input type="checkbox"/> Papirbasert spørreskjema <input type="checkbox"/> Elektronisk spørreskjema <input checked="" type="checkbox"/> Personlig intervju <input type="checkbox"/> Gruppeintervju <input type="checkbox"/> Observasjon <input type="checkbox"/> Deltakende observasjon <input type="checkbox"/> Blogg/sosiale medier/internett <input type="checkbox"/> Psykologiske/pedagogiske tester <input type="checkbox"/> Medisinske undersøkelser/tester <input type="checkbox"/> Journaldata	<p>Personopplysninger kan innhentes direkte fra den registrerte f.eks. gjennom spørreskjema, intervju, tester, og/eller ulike journaler (f.eks. elevmapper, NAV, PPT, sykehus) og/eller registre (f.eks. Statistisk sentralbyrå, sentrale helseregistre).</p> <p>NB! Dersom personopplysninger innhentes fra forskjellige personer (utvalg) og med forskjellige metoder, må dette spesifiseres i kommentar-boksen. Husk også å legge ved relevante vedlegg til alle utvalgs-gruppene og metodene som skal benyttes.</p> <p>Les mer om registerstudier her.</p> <p>Dersom du skal anvende registerdata, må variabeliste lastes opp under pkt. 15</p>
	<input type="checkbox"/> Registerdata	
	<input type="checkbox"/> Annen innsamlingsmetode	
Tilleggsopplysninger		
9. Informasjon og samtykke		
Oppgi hvordan utvalget/deltakerne informeres	<input checked="" type="checkbox"/> Skriftlig <input checked="" type="checkbox"/> Muntlig <input type="checkbox"/> Informeres ikke	<p>Dersom utvalget ikke skal informeres om behandlingen av personopplysninger må det begrunnes.</p> <p>Les mer her.</p> <p>Vennligst send inn mal for skriftlig eller muntlig informasjon til deltakerne sammen med meldeskjema.</p> <p>Last ned en veiledende mal her.</p> <p>NB! Vedlegg lastes opp til sist i meldeskjemaet, se punkt 15 Vedlegg.</p>
Samtykker utvalget til deltakelse?	<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nei <input type="radio"/> Flere utvalg, ikke samtykke fra alle	<p>For at et samtykke til deltakelse i forskning skal være gyldig, må det være frivillig, uttrykkelig og informert.</p> <p>Samtykke kan gis skriftlig, muntlig eller gjennom en aktiv handling. For eksempel vil et besvart spørreskjema være å regne som et aktivt samtykke.</p> <p>Dersom det ikke skal innhentes samtykke, må det begrunnes.</p>
10. Informasjonssikkerhet		
Spesifiser	Opplysninger vil lagres i dokumenter på min personlige datamaskin. Den er passordbeskyttet og står alltid innelåst dersom jeg ikke bruker den.	NB! Som hovedregel bør ikke direkte personidentifiserende opplysninger registreres sammen med det øvrige datamaterialet.

Hvordan registreres og oppbevares personopplysningene?	<input type="checkbox"/> På server i virksomhetens nettverk <input type="checkbox"/> Fysisk isolert PC tilhørende virksomheten (dvs. ingen tilknytning til andre datamaskiner eller nettverk, interne eller eksterne) <input type="checkbox"/> Datamaskin i nettverkssystem tilknyttet Internett tilhørende virksomheten <input checked="" type="checkbox"/> Privat datamaskin <input type="checkbox"/> Videooptak/fotografi <input type="checkbox"/> Lydoptak <input type="checkbox"/> Notater/papir <input checked="" type="checkbox"/> Mobile lagringsenheter (bærbar datamaskin, minnepenn, minnekort, cd, ekstern harddisk, mobiltelefon) <input type="checkbox"/> Annen registreringsmetode	<p>Merk av for hvilke hjelpemidler som benyttes for registrering og analyse av opplysninger.</p> <p>Sett flere kryss dersom opplysningene registreres på flere måter.</p> <p>Med «virksomhet» menes her behandlingsansvarlig institusjon.</p> <p>NB! Som hovedregel bør data som inneholder personopplysninger lagres på behandlingsansvarlig sin forskningsserver.</p> <p>Lagring på andre medier - som privat pc, mobiltelefon, minnepenne, server på annet arbeidssted - er mindre sikkert, og må derfor begrunnes. Slik lagring må avklares med behandlingsansvarlig institusjon, og personopplysningene bør krypteres.</p>
Annen registreringsmetode beskriv		
Hvordan er datamaterialet beskyttet mot at uvedkommende får innsyn?	Datamaskin som krever passord.	Er f.eks. datamaskintilgangen beskyttet med brukernavn og passord, står datamaskinen i et låsbart rom, og hvordan sikres bærbare enheter, utskrifter og opptak?
Samles opplysningene inn/behandles av en databehandler?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	Dersom det benyttes eksterne til helt eller delvis å behandle personopplysninger, f.eks. Questback, transkriberingsassistent eller tolk, er dette å betrakte som en databehandler. Slike oppdrag må kontraktreguleres.
Hvis ja, hvilken		
Overføres personopplysninger ved hjelp av e-post/Internett?	Ja <input checked="" type="radio"/> Nei <input type="radio"/>	F.eks. ved overføring av data til samarbeidspartner, databehandler mm.
Hvis ja, beskriv?	Utkast av oppgaven leveres til veileder via e-post, og noe kommunikasjon med intervjuobjekter kan også skje via e-post.	<p>Dersom personopplysninger skal sendes via internett, bør de krypteres tilstrekkelig.</p> <p>Vi anbefaler for ikke lagring av personopplysninger på nettskytjenester.</p> <p>Dersom nettskytjeneste benyttes, skal det inngås skriftlig databehandleravtale med leverandøren av tjenesten.</p>
Skal andre personer enn daglig ansvarlig/student ha tilgang til datamaterialet med personopplysninger?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	
Hvis ja, hvem (oppgi navn og arbeidssted)?		
Utleveres/deles personopplysninger med andre institusjoner eller land?	<input checked="" type="radio"/> Nei <input type="radio"/> Andre institusjoner <input type="radio"/> Institusjoner i andre land	F.eks. ved nasjonale samarbeidsprosjekter der personopplysninger utveksles eller ved internasjonale samarbeidsprosjekter der personopplysninger utveksles.
11. Vurdering/godkjenning fra andre instanser		
Søkes det om dispensasjon fra taushetsplikten for å få tilgang til data?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	For å få tilgang til taushetsbelagte opplysninger fra f.eks. NAV, PPT, sykehus, må det søkes om dispensasjon fra taushetsplikten. Dispensasjon søkes vanligvis fra aktuelt departement.
Hvis ja, hvilke		
Søkes det godkjenning fra andre instanser?	Ja <input type="radio"/> Nei <input checked="" type="radio"/>	F.eks. søke registreier om tilgang til data, en ledelse om tilgang til forskning i virksomhet, skole.
Hvis ja, hvilken		
12. Periode for behandling av personopplysninger		
Prosjektstart	06.01.2016	Prosjektstart Vennligst oppgi tidspunktet for når kontakt med utvalget skal gjøres/datainnsamlingen starter.
Planlagt dato for prosjektslutt	16.05.2016	Prosjektslutt: Vennligst oppgi tidspunktet for når datamaterialet enten skal anonymiseres/slettes, eller arkiveres i påvente av oppfølgingsstudier eller annet.
Skal personopplysninger publiseres (direkte eller indirekte)?	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, direkte (navn e.l.) <input checked="" type="checkbox"/> Ja, indirekte (bakgrunnsopplysninger) <input type="checkbox"/> Nei, publiseres anonymt	NB! Dersom personopplysninger skal publiseres, må det vanligvis innhentes eksplisitt samtykke til dette fra den enkelte, og deltakere bør gis anledning til å lese gjennom og godkjenne sitater.
Hva skal skje med datamaterialet ved prosjektslutt?	<input checked="" type="checkbox"/> Datamaterialet anonymiseres <input type="checkbox"/> Datamaterialet oppbevares med personidentifikasjon	NB! Her menes datamaterialet, ikke publikasjon. Selv om data publiseres med personidentifikasjon skal som regel øvrig data anonymiseres. Med anonymisering menes at datamaterialet bearbeides slik at det ikke lenger er mulig å føre opplysningene tilbake til enkeltpersoner.
		Les mer om anonymisering .
13. Finansiering		

Hvordan finansieres prosjektet?	Prosjektet finansieres ikke.	
14. Tilleggsopplysninger		
Tilleggsopplysninger		



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway