

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 30stp

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

Hvordan utviklingen av Ringdalskogen næringsområde har foregått

Fredrik Staubo Jensen

Eiendomsutvikling

Forord

Denne oppgaven markerer en avslutning på min toårige mastergrad ved NMBU (Norges miljø- og biovitenskapelige universitet).

Jeg vil rette en stor takk til alle som har bidratt i arbeidet med denne oppgaven. Spesielt vil jeg rette en stor takk til min veileder Per Kåre Sky og intervjuobjektene. Videre har jeg fått veldig god hjelp og assistanse av Alexander Kolbu, Helen Staubo og Sabine Hovland.

Oslo, mai 2016

Fredrik Staubo Jensen

Mastergradkandidat i Eiendomsutvikling (NMBU)

Sammendrag

Problemstillingen i denne oppgaven er som følger:

Hvordan utviklingen av Ringdalskogen næringsområde har foregått.

Oppgaven har tatt for seg utviklingen av Ringdalskogen fra en tidlig fase og frem til i dag.

Sent på 80-tallet ble det bestemt at det skulle bygges boliger på området, men etter at Ringdalskogen ble utnevnt til regionalt næringsområde i år 2000 var ikke dette lenger aktuelt. Utbyggingen av området var avhengig av nye E18, og kunne ikke begynne før veien stod ferdig. Etter at veien åpnet i 2009, har området vært under konstant utvikling.

De opprinnelige grunneierne som skulle stå for utviklingen av området valgte i 2007 å selge hele prosjektet til en profesjonell utbygger som hadde langt bedre forutsetninger for å utvikle området. Rose Eiendom som står som prosjektledere for Ringdalskogen har jobbet mot å få en bredere regulering på området så Ringdalskogen kan tiltrekke seg aktører som trår utenfor dagens regulering. Området har hatt en langsom utvikling i påvente av at flere bedrifter skal etablere seg. De som er der i dag er meget fornøyde med lokasjonen, og tilknytningen til E18.

Området fremstår som et svært godt alternativ for bedrifter i regionen med umiddelbar nærhet til både E18, havn og flyplass.

Abstract

How the development of Ringdalskogen industrial area has progressed.

The thesis has looked into the development of Ringdalskogen from an early stage. In the late 80's it was decided that the area was to be used for housing development, but since Ringdalskogen was appointed as a regional industrial area in 2000 this plan was altered. The development of Ringdalskogen was initiated after the road was finished in 2009. The area has been under constant development since then.

The original land owners were supposed to be in charge of the development, but in 2007 they decided to sell the project to a professional developer. Rose Eiendom, who is now managing the project could make sure that the area reached its full potential. They have been working towards getting the zoning plans changed so that a wider range of companies can establish at Ringdalskogen. The development has moved slowly whilst waiting for companies to buy real estate and relocate to Ringdalskogen. The companies that already have moved there, are very happy with the area and the fact that Ringdalskogen is in direct contact with E18, ports and an airfield.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	1
1.1 Oppbygging av oppgaven.....	1
1.2 Bakgrunn for valg av tema	2
1.3 Avgrensninger	3
1.4 Problemstilling og underproblemstillinger	3
2. Metode.....	4
2.1 Valg av metode	4
2.2 Intervjuer og datagrunnlag.....	5
2.2.1 Innledning	5
2.2.2 Larvik Kommune.....	5
2.2.3 Rose Eiendom.....	6
2.2.4 Leiv Hübort Stål AS.....	7
2.2.4 Terox AS	7
2.2.4 NorBetong AS.....	8
2.2.5 Kritikk til metodevalg	8
3. Teori	9
3.1 Innledning	9
3.2 Von Thunen-modellen.....	9
3.2.1 Konkurransespektet.....	13
3.2 Bid-rent modellen	15
3.2.1 Konkurransespektet.....	16
3.3 Industrielle klynger.....	17
3.4 ABC - prinsippet.....	18
4. Regionale næringsområder i Vestfold	20
4.1 Bakgrunn.....	20
4.2 Strategisk eller politisk.....	22
4.3 Dagens situasjon.....	24
4.3.1 Bentsrud.....	25
4.3.2 Borgeskogen.....	26
4.3.3 Fokserød/Kullerød.....	27
4.3.4 Viulsrød/Langmyra.....	28
4.3.5 Linnestad	29
5. Utbyggingen av nye E18 og fylkesvei 204	31
5.1 Langåker – Bommestad	31
5.2 Fylkesvei 204	32
6. Næringsområdet Ringdalskogen	33
6.1 Historien i grove trekk.....	33
6.2 Reguleringsplaner.....	34
6.3 Utbyggingsavtale	39
6.3.1 Formålet med avtalen.....	39
6.3.2 Grunnlag for avtalen	39
6.3.3 Gjennomføring av utbyggingen	40
6.3.4 Særlige forutsetninger for utbygger.....	41
6.3.5 Disponering av tomter.....	42

6.3.6 Kommunaltekniske bestemmelser.....	43
6.3.7 Spesielle forhold.....	44
6.3.8 Diverse	45
6.4 Beskrivelse av området	46
6.5 Oversikt over bedrifter på Ringdalskogen	49
6.6 Mulighetsanalyse Ringdalskogen	50
6.6.1 Landbruk.....	51
6.6.2 Geologisk – Landskapsbeskrivelse	52
6.6.3 Vurdering av konsekvenser.....	53
6.6.4 Planlagt E18.....	55
6.6.5 Friluftsliv og natur.....	56
6.6.6 Bebyggelse og utbyggingsproblematikk.....	57
6.7 ABC – prinsippet i Vestfold	57
7. Analyse og diskusjon	59
7.1 Innledning	59
7.2 Hvordan har utviklingen av Ringdalskogen foregått.....	59
7.2.1 Innledning	59
7.2.2 Rose Eiendom.....	60
7.2.3 Larvik Kommune.....	63
7.2.4 Drøfting	64
7.3 Hvordan har kommunen påvirket utviklingen.....	66
7.3.1 Innledning	66
7.3.1 Rose Eiendom.....	66
7.3.2 Larvik Kommune.....	67
7.3.3 Drøfting	68
7.4 Hva har utbyggingen av E18 hatt å si for Ringdalskogen næringsområde.....	69
7.4.1 Drøfting	69
7.5 Hvorfor har bedrifter valgt å etablere seg på Ringdalskogen næringsområde.....	69
7.5.1 Innledning	69
7.5.2 Terox AS	70
7.5.3 Leiv Hübort Stål AS.....	70
7.5.4 NorBetong	71
7.5.5 Drøfting	72
7.6 Hvordan man ser for seg videre utvikling av området	73
8. Kritikk til oppgaven og videre studier	77
8.1 Kritikk til oppgaven.....	77
8.2 Videre studier	77
Referanseliste:.....	78
Vedlegg 1: Intervjuguide	80
Figurliste:	
Figur 1: Von Thunen betalingsvillighetskurve (McCann 2001, 95).	11
Figur 2: Von Thunen betalingsvillighetskurve. Graf med økning av markedspriser (McCann 2001, 96).	12
Figur 3: Von Thunen betalingsvillighetskurve. Graf med økning i transportkostnader (McCann 2001, 97).	13
Figur 4: Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 99).	13
Figur 5: Effekten av tranportkostnadsendringer i Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 97).	14

<i>Figur 6: Effekten av produksjonskostnadsendring i Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 99).</i>	15
<i>Figur 7: Bid-rent kurven for et firma (McCann 2001, 101).</i>	16
<i>Figur 8: Betalingsvilligheten for produsenter med og, og uten fleksible innsatsfaktorer (McCann 2001, 103).</i>	17
<i>Figur 9: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel Holmestrand. Bentsrud er mørk fiolette (eksisterende næringsarealer)." (Rambøll 2008, 20)</i>	25
<i>Figur 10: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Stokke kommune. Mørk fiolett område ble utpekt i 1991. De lysere områdene er planlagt utvidelse." (Rambøll 2008, 28)</i>	26
<i>Figur 11: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Sandefjord. Mørkt fiolett område er idag et massetak, resterende er en blanding av næring, handel og kontorer." (Rambøll 2008, 31)</i>	27
<i>Figur 12: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Horten. Mørk blå er bebyggelse, og lys blå er planlagte områder." (Rambøll 2008, 22)</i>	28
<i>Figur 13: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Re." (Rambøll 2008, 25)</i>	29
<i>Figur 14: Nye E18 (Statens vegvesen 2006).</i>	31
<i>Figur 15: Reguleringsplan Ringdalskogen 2004 (Larvik kommune 2004b).</i>	36
<i>Figur 16: Tegnforklaring til reguleringsplan (Larvik kommune 2004b).</i>	36
<i>Figur 17: Reguleringsplan Ringdalskogen 2010 (Larvik kommune 2010a).</i>	38
<i>Figur 18: Tegnforklaring til reguleringsplan (Larvik kommune 2010a).</i>	38
<i>Figur 19: Ringdalskogen 2002 (utsnitt fra norgebilder.no).</i>	46
<i>Figur 20: Ringdalskogen 2007 (utsnitt fra norgebilder.no).</i>	47
<i>Figur 21: Ringdalskogen 2011 (utsnitt fra norgebilder.no).</i>	48
<i>Figur 22: Temakart Landbruk (SCC Bruer 1998, 2).</i>	52
<i>Figur 23: Temakart Topografi (SCC Bruer 1998, 3).</i>	54
<i>Figur 24: Temakart E18 (SCC Bruer 1998, 14).</i>	55
<i>Figur 25: Ringdalskogen uten opsjon (Larvik kommune 2010b).</i>	61
<i>Figur 26: Ringdalskogen med opsjon (Larvik kommune 2015).</i>	62
<i>Figur 27: Tidslinje over utviklingen på Ringdalskogen.</i>	62
<i>Figur 28: Beskrivelse av beliggenhet bensinstasjoner (utsnitt fra norgebilder.no)</i>	75

Tabelliste:

<i>Tabell 1: ABC-lokaliteter (Gust 2007).</i>	19
<i>Tabell 2: "Maksimumsgrenser for de ulike byggeområdene." (Larvik kommune 2004b, 31)</i>	35
<i>Tabell 3: "Maksimumsgrenser for de ulike byggeområdene." (Larvik kommune 2010a, 4)</i>	37
<i>Tabell 4: Skille mellom A-,B-, og C-lokaliteter (Vestfold fylkeskommune 2014).</i>	58

1. Innledning

Denne hovedoppgaven tar for seg utviklingen av et bestemt næringsområde i Larvik kommune. Ringdalskogen ble utnevnt som regionalt næringsområde i 1998 og har siden den gang vært under utvikling. Formålet med denne oppgaven var å se på hvordan denne utviklingen har foregått, og hvilke faktorer som har spilt inn. Problemstillingene vil bli nærmere presentert i punkt 1.4. Oppgaven kartlegger utviklingen av Ringdalskogen fra 1988, og fram til i dag. Gjennom intervjuer med utbygger, Larvik kommune, og etablerte bedrifter har det vært ønskelig å belyse hvorfor bedrifter ville etablere seg på Ringdalskogen, og hva som er visjonen videre.

1.1 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven består av 8 kapitler:

1. Kapittel 1 består av en innledning som tar for seg oppgavens formål og fokusområde. Oppgavens oppbygging, bakgrunn for valg av oppgave, og prosessen rundt dette blir gjennomgått. Problemstilling(er) blir presentert og avgrensinger som er gjort blir forklart.
2. I kapittel 2 blir det foretatt en gjennomgang av metoden som er benyttet i oppgaven. Bakgrunn for valg av metode og en nøyere gjennomgang av prosessen rundt empirien blir gjort rede for.
3. I kapittel 3 blir det redegjort for teori og prinsipper som er brukt i oppgaven. Det blir gjort rede for forskjellige aspekter ved Von-Thunen og Bid-rent modellen, samt en innføring i industriell klyngeteori.
4. Kapittel 4 tar for seg de regionale næringsområdene i Vestfold, hvorfor de har blitt valgt og hvordan de har blitt utnyttet.

5. Kapittel 5 er en gjennomgang av Ringdalskogen næringsområde. Det er foretatt en gjennomgang av analysene som førte til valget av området og utbyggingsavtalen som dannet grunnlaget for utviklingen.
6. Kapittel 6 er en redegjørelse av strekket Langåker – Bommestad på nye E18 som passerer Ringdalskogen.
7. I kapittel 7 blir det foretatt en gjennomgang av empirien i kombinasjon med diskusjoner rundt funnene som er gjort. Teorien som er presentert i kapittel 3 blir koblet opp mot diskusjonen og empirien i dette kapittelet.
8. Kapittel 8 består av avsluttende konklusjoner til oppgaven. Det vil også komme forslag til videre forskning samt kritikk av oppgaven.

1.2 Bakgrunn for valg av tema

Etter å gått igjennom noen alternativer til valg av oppgave, endte jeg opprinnelig opp med å ville gå dypere inn i betydningen E18 hadde hatt på kryssområdene i Vestfold. Det var i utgangspunktet tenkt at jeg skulle fokusere på to eller tre kryss, og deretter foreta en sammenligning. Etter å ha foretatt flere befaringer langs E18 fra Oslo ned til Larvik, bestemte jeg meg for å fokusere på kun ett område. Jeg valgte å se nærmere på, og gå dypere inn i utviklingen av Ringdalskogen næringsområde. Jeg hadde på forhånd ingen kjennskap til området, bortsett fra at jeg har kjørt forbi en rekke ganger. Da jeg skulle velge tema, var jeg opptatt å velge noe som var nytt for meg, og innenfor et område jeg kan tenke meg å arbeide med etter endt studie. Muligheten til å se nærmere på prosessen rundt, og eventuelle utfordringer ved utviklingen av et næringsområde virket spennende. At nye E18 ligger i umiddelbar nærhet, gjorde oppgaven desto mer interessant fordi det kan tenkes at utarbeidelsen av både E18 og Ringdalskogen er direkte knyttet opp mot hverandre.

1.3 Avgrensninger

I løpet av skriveprosessen har jeg måttet gjøre enkelte avgrensninger på hva jeg skulle konsentrere meg om. Ringdalskogen befinner seg i nærheten av Danebuåsen hvor IKEA planlegger å etablere seg. Det var i utgangspunktet tenkt at prosessen rundt dette skulle gjennomgå i oppgaven, men da det ble vanskelig å komme i kontakt med de rette personene så jeg meg nødt til å ta dette helt ut av oppgaven. Det har heller ikke blitt foretatt noen økonomiske vurderinger av prosjektet da intervjuobjektene har vært lite villige til å uttale seg om den delen.

1.4 Problemstilling og underproblemstillinger

Hovedproblemstilling

- Hvordan utviklingen av Ringdalskogen næringsområde har foregått.

Underproblemstillinger

- Hvordan kommunen har påvirket utviklingen.
- Hva utbyggingen av E18 har hatt å si for Ringdalskogen næringsområde.
- Hvorfor bedrifter har valgt å etablere seg på Ringdalskogen næringsområde.
- Hvordan man ser for seg den videre utviklingen av området.

I dette kapittelet har bakgrunnen for valg av tema og oppgaven oppbygning blitt gjennomgått. Dette er gjort for å gjøre leseren klar på hva som kommer, og for å gi en bedre forståelse av temaet. Videre i kapittel 2 vil det bli gitt en innføring i metoden som har blitt anvendt.

2. Metode

2.1 Valg av metode

I dette kapitlet blir det foretatt en gjennomgang av det underliggende metodevalget og forskningsstrategien som er brukt i denne oppgaven. I boken *Metode og oppgaveskriving for studenter* (Dalland 2007, 83) blir metode definert som: "...en fremgangsmåte for å frembringe kunnskap eller etterprøve påstander som fremsettes med krav om å være sanne, gyldige eller holdbare."

Valg av metode er viktig, og må kunne begrunnes med at den bestemte metoden er det man mener vil gi et best mulig utgangspunkt for å kunne besvare de valgte problemstillingene på en tilfredsstillende måte.

Å tilegne seg så mye informasjon om Ringdalskogen som mulig, og hvordan utviklingen har foregått har vært avgjørende for å kunne besvare problemstillingen(e) i denne oppgaven. For å få denne innsikten, har det vært viktig å finne den metoden som er best egnet. En god besvarelse på oppgaven ville være avhengig av intervjuer med mennesker som har vært eller er involvert i Ringdalskogen, samt studier av kommunale planer og utredninger. Ut fra dette ble det naturlig å velge kvalitativ metode. Dalland forklarer (2007, 84-85) at kvalitativ metode er godt egnet om man skal innhente meninger og observasjoner som ikke lar seg tallfeste eller måle. Han trekker videre fram noen kjennetegn ved kvalitative metoder, som at intervjuer er preget av fleksibilitet, at man har mulighet til å gå i dybden og skaffe mange opplysninger innenfor et gitt område. Det kunne vært hensiktsmessig å ha benyttet seg av en kombinasjon av kvantitativ og kvalitativ metode for å besvare oppgaven. På grunn av de avgrensningene som ble gjort i forbindelse med utarbeidelsen av problemstillingene ble det valgt å kun benytte seg av kvalitativ metode og studier av plandokumenter og utredninger.

2.2 Intervjuer og datagrunnlag

2.2.1 Innledning

For å besvare oppgaven har fem personer med tilknytning til Ringdalskogen blitt intervjuet. Formen på intervjuene har vært en kombinasjon av innledende samtaler og semi-strukturerte dybdeintervjuer (se intervjuguide vedlagt). Dalland (2007, 132), forklarer at formålet med et slikt intervju er å få tak i intervjuobjektets egne meninger om temaet som skal belyses. Intervjuene har blitt foretatt ved personlige møter, med unntak av ett. Intervjuobjektet foretrakk her å få tilsendt spørsmålene per e-post. Alle intervjuobjektene har blitt gjort oppmerksomme på, og sagt seg villige til at tittel og arbeidssted kan bli brukt i oppgaven. For å gi en bedre forståelse av hvordan intervjuene har foregått, vil det bli forklart hvordan prosessen rundt de forskjellige intervjuene har vært. Intervjuene foretatt vil danne grunnlaget for diskusjonen i oppgaven. Annet datagrunnlag har i hovedsak blitt innhentet fra Larvik kommunes kontorer. Mye av materialet som er brukt i oppgaven er ikke digitalisert, og hadde vært vanskelig å innhente uten hjelp fra kommunen. Det har også blitt innhentet informasjon fra internett og pensumbøker. Via Larvik kommune fikk jeg tilgang til eldre kommuneplaner og eksterne konsulentrapporter som ikke er tilgjengelige digitalt. Mulighetsanalysen og utbyggingsrapporten ble også gjort tilgjengelig gjennom kommunen. Jeg har ved to anledninger vært hos Larvik kommune for å innhente dokumentene som i stor grad danner mitt kildegrunnlag. Kapittel 3, 4 og 5 dreier seg om bakgrunnsinformasjon som i hovedsak er basert på disse dokumentene.

2.2.2 Larvik Kommune

Siden Ringdalskogen ligger i Larvik kommune, var det helt vesentlig at jeg kom i kontakt med noen her på et tidlig stadie. Det ble opprettet kontakt via en chattefunksjon på kommunens nettsider og ble derfra satt i kontakt med rette vedkommende. Virksomhetsleder for Areal og Teknikk i Larvik kommune (videre omtalt som Virksomhetsleder), har jobbet med Ringdalskogen siden år 2000, og har god innsikt i prosjektet. Virksomhetslederen ble i første omgang

kontakten via e-post der det ble forklart hvem jeg var, hvorfor han har blitt forespurt og hva jeg trengte av informasjon. Det ble avtalt et møte for en innledende samtale. På dette tidspunktet hadde jeg ikke fått utarbeidet en ordentlig intervjuguide, noe samtalen bar preg av. Dette var et innledende møte for å samle inn informasjon om Ringdalskogen. Det ble på forhånd avtalt at jeg kunne gjøre opptak av intervjuet. På dette tidspunktet hadde jeg kun en overordnet oversikt, og forklarte at jeg var ute etter å skaffe meg en bedre oversikt over området og dets historie. Etter å ha forklart bakgrunnen for valg av oppgave og problemstillingen fløt samtalen naturlig, og Virksomhetslederen var svært behjelpelig. I ettertid gjennomgikk jeg opptaket, og dette var med på å danne grunnlaget for hva jeg ville fokusere på i oppgaven. Mot slutten av oppgaveskrivingen ble det avtalt et nytt intervju med Virksomhetslederen hvor han ble tilsendt spørsmål og intervjuguide på forhånd. Intervjuet ble igjen foretatt på hans kontor i Larvik. Møtet foregikk under samme rammer som tidligere, men det ble nå foretatt et semi-strukturert intervju. Intervjuet var med på å forme diskusjonen i kapittel 7, men det var også viktig for å bekrefte at jeg har tolket datagrunnlaget korrekt.

2.2.3 Rose Eiendom

Under oppstarten av oppgaveskrivingen foretok jeg, som nevnt i kapittel 1, flere befaringer i området rundt Ringdalskogen for å danne meg et bilde av stedet. Jeg hadde på dette tidspunktet ikke satt meg inn i hvem som stod for utbyggingen av Ringdalskogen, men ved hjelp av skiltingen på området fant jeg telefonnummer og hjemmesiden til Rose Eiendom. Jeg benyttet samme framgangsmåte som med Larvik kommune, jeg sendte en e-post hvor jeg forklarte hvem jeg var og hva jeg ønsket. Jeg ble satt i kontakt med ansvarlig prosjektleder (videre omtalt som Prosjektlederen), og vi avtalte et møte. Som med Virksomhetslederen, var det på dette tidspunktet heller ikke utarbeidet en intervjuguide, men det ble avtalt at vi skulle møtes på et kontorlokale som de disponerte i Drammen, for en innledende samtale. Grunnet tekniske problemer ble samtalen ikke tatt opp, men det ble ført notater i stikkordsform under samtalen. Det var disse innledende samtalene som dannet grunnlaget for hva fokus i oppgaven skulle være. Jeg forsøkte å avtale

flere intervjuer med Prosjektlederen, men grunnet diverse omstendigheter lot det seg ikke gjennomføre før relativt sent i prosessen. Det ble da foretatt et semi-strukturert intervju som det ble gjort opptak av. Jeg har i senere tid hørt igjennom opptaket flere ganger for å kunne trekke ut de punktene og poengene som var relevante for min problemstilling. Intervjuet er med på å forme diskusjonen i kapittel 7, men det var også viktig for å bekrefte at datagrunnlaget er tolket korrekt.

2.2.3 Leiv Hübert Stål AS

Da den ene underproblemstillingen handler direkte om bedriftene som har etablert seg på Ringdalskogen, var det helt essensielt at det ble opprettet kontakt med et utvalg av bedrifter. Leiv Hübert Stål AS var en av bedriftene jeg ønsket å komme i kontakt på Ringdalskogen. Jeg sendte en e-post, der jeg presenterte meg selv og oppgaven, og på den måten kom jeg i kontakt med markedsdirektøren (videre omtalt som Markedsdirektøren). Han var villig til å møte meg for et intervju. Møtet foregikk på hans kontor på Ringdalskogen. Det ble utført et semi-strukturert intervju som ble tatt opp. I ettertid har opptaket blitt gjennomgått for å kunne bruke materialet på en god måte. Intervjuet er med på å forme diskusjonen i kapittel 7.

2.2.4 Terox AS

Jeg kom i kontakt med Daglig leder/Eier av Terox AS, og etter å ha presentert meg selv og oppgaven, sa han seg villig til å møte meg for et intervju. Vi møttes på hans kontor på Ringdalskogen. Intervjuet bar preg av at intervjuobjektet virket opptatt, som resulterte i korte og mindre utfyllende svar. Det ble utført et semi-strukturert intervju som ble tatt opp. I ettertid har opptaket blitt gjennomgått for å kunne bruke materialet på en god måte. Intervjuet er med på å forme diskusjonen i kapittel 7.

2.2.4 NorBetong AS

Etter å ha ringt hovedkontoret i Oslo, ble jeg satt i kontakt med regionsjefen med ansvar for Vestfold. Jeg presenterte meg selv og oppgaven per telefon. Han var svært imøtekommende og ville gjerne hjelpe, men han var på vei ut av landet og hadde hverken anledning til å foreta et telefonintervju eller møte meg personlig. Det ble avtalt at jeg skulle sende ham intervjuet på e-post. Jeg mottok besvarelsen hans noen dager senere, og svarene bar preg av at intervjuet ble foretatt på e-post, med korte og lite utfyllende svar. Uavhengig av dette har svarene vært til stor hjelp, og vært med på å danne grunnlaget for diskusjonen og besvarelsen av oppgaven.

2.2.5 Kritikk til metodevalg

Det har under arbeidet med oppgaven vært krevende å opprette kontakt med, å utføre intervjuer med personer som var relevante for å kunne besvare oppgaven. Det burde ha blitt foretatt intervjuer med personer i Vestfold fylkeskommune, de opprinnelige grunneierne og flere andre som har vært involvert i prosessen rundt Ringdalskogen. Dette kunne ha vært med på å styrke oppgaven min ytterligere og jeg hadde muligens kunnet gi et mer nyansert bilde av utviklingen på Ringdalskogen. Dalland (2007, 154) snakker i boken sin om intervjuerens førforståelse. Hvor godt har man forberedt seg før intervjuet, og hva det kan bety for resultatet. I ettertid har jeg lært at utfallet av intervjuene antageligvis kunne blitt bedre om jeg hadde testet ut intervjuene på noen utenfor utvalget, men dette er selvfølgelig vanskelig siden dette er et konkret case. Jeg tok meg selv i at jeg ikke var tydelig nok når intervjuet skled litt ut av kontekst. Dette var hovedsakelig et problem under intervjuet med Prosjektlederen, noe som førte til at arbeidet med å trekke ut det relevante fra intervjuet ble svært krevende. Jeg ble nok litt påvirket under intervjuet av Terox AS, intervjuobjektet her gav indirekte uttrykk for at han hadde bedre ting å bruke tiden sin på, og jeg ser i ettertid at oppfølgingsspørsmålene ble påvirket av det.

I dette kapitlet har metoden brukt i oppgaven blitt gjennomgått. Det har også blitt pekt på en del aspekter som kunne ha vært gjort på en annen måte. I neste kapittel vil det bli presentert flere teoretiske modeller som vil være med å danne grunnlaget for oppgaven videre.

3. Teori

3.1 Innledning

Ifølge Philip McCann (2001) er det to ting som kjennetegner urbane områder. Når man beveger seg bort fra bysentrum, vil prisene falle i avtagende grad samtidig som eid areal øker. For å forstå forholdet mellom lokalisering og priser på areal, må man også forstå hva bedrifter og enkeltpersoner er villige til å betale. For å besvare dette, vil det presentert både teorier og modeller. ABC-prinsippet, som er en viktig del av næringspolitikken i Vestfold, vil også bli redegjort for i dette kapitlet. Teorien som er benyttet i oppgaven vil kunne gi et bedre innblikk i hvorfor Ringdalskogen er et strategisk riktig plassert næringsområde, og hvorfor det kan være et fornuftig alternativ for bedrifter.

3.2 Von Thunen-modellen

Von Thunen-modellen, som ble utarbeidet i 1826 er en endimensjonal modell som illustrerer forholdet mellom lokasjon og grunnrente. Modellen tar utgangspunkt i at det er et marked, M , hvor alle landbruksprodukter, som er homogene, selges. Alle bøndene bruker den samme produksjonsteknologien, og det er faste produksjonskostnader. Det er ingen inngangsbarrierer til markedet, og kvaliteten på land er også homogen. Basert på dette kan man anta at alt areal som gir økonomisk profitt vil bli utnyttet (McCann 2001).

Implisitt i argumentene og forklaringene i Von Thunen-modellen er tre såkalte Ricardianske antagelser (McCann, 2001):

1. Leien er avhengig av penger tilgjengelig etter bedriften har betalt transport og produksjonskostnader.
2. Arealet blir allokert etter hvor bedriften kan oppnå høyest profitt.
3. Tilbudet på areal er konstant for enhver lokasjon.

For å forklare modellen nærmere brukes følgende matematiske formel:

Produsentenes betalingsvillighet for leie av land: $\max\{Px - Kx - Tx D_M, 0\}$,

hvor:

x = enhet(er) av det homogene produktet

P = prisen produktet selges for i markedet M

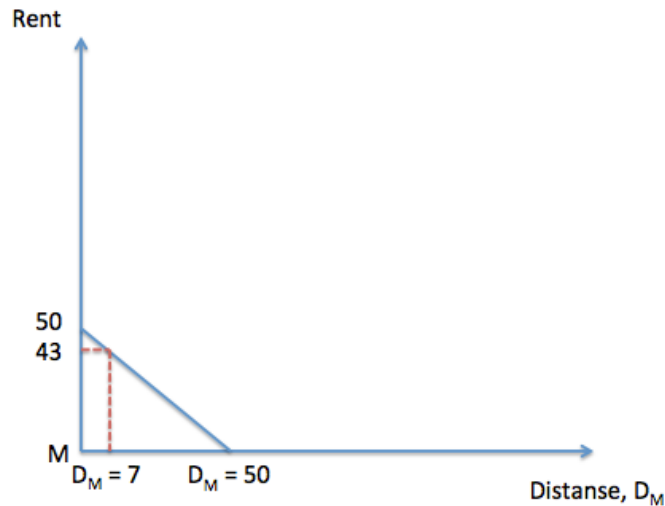
K = produksjonskostnader per enhet

T = transportkostnader per enhet per enhet distanse

D_M = distanse fra markedet M i en enhet distanse

Som tidligere nevnt, antas det at prisen på markedet, produksjonskostnaden og transportkostnaden per enhet er felles for alle aktører. Dette betyr at det eneste i modellen som varierer mellom produsentene vil være distansen fra markedet.

En produsent produserer kun dersom distansen fra markedet ikke fører til transportkostnader som er høyere enn profitten etter produksjonskostnaden er tatt hensyn til (McCann 2001).



Figur 1: Von Thunen betalingsvillighetskurve (McCann 2001, 95).

Hvis $P = 100$, $X = 1$, $K = 50$ og $T = 1$, kan man bruke modellen, som illustreres i figur 1, for å bestemme hvor langt fra markedet en produsent er villig til å produsere ved å løse for D_M :

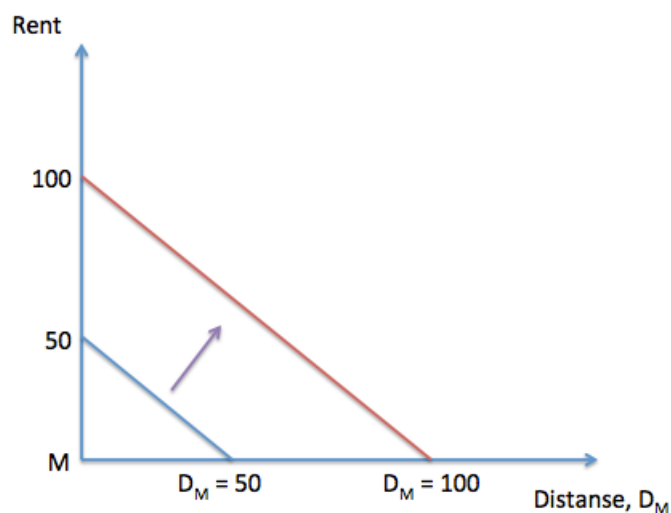
$$\max\{P_X - K_X - T^*X^*D_M, 0\} \rightarrow 100*1 - 50*1 - 1*1*D_M = 0 \rightarrow 50 = D_M.$$

Man kan også bruke eksempelet for å si hvor mye produsentene er villig til å betale landeier for leie gitt en distanse fra markedet og man holder tidligere variable konstant. Dersom $D_M = 7$ får man følgende betalingsvillighet, illustrert ved den røde linjen i figur 1:

$$\max\{P_X - K_X - T^*X^*D_M, 0\} \rightarrow \max\{100*1 - 50*1 - 1*1*7, 0\} \rightarrow 43$$

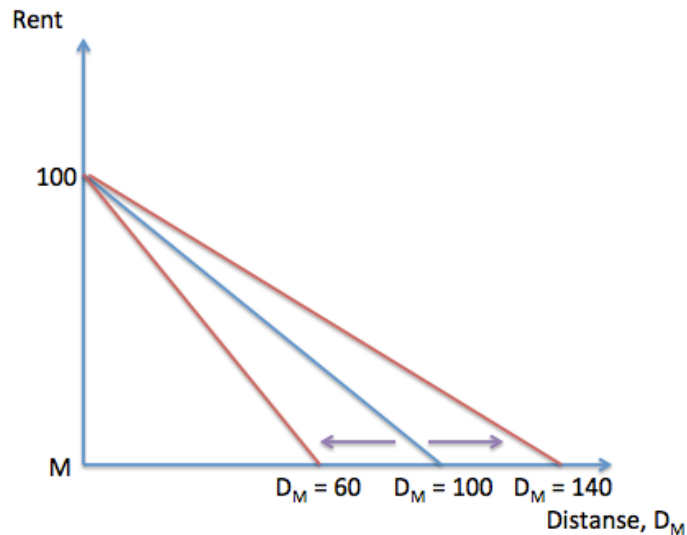
Som grafen i figur 2 viser vil en økning av prisen på produktet føre til en forskyvning utover av betalingsvillighetskurven, alt annet likt. Dersom $P = 150$ vil produsenten ha 100 i profitt tilgjengelig til å betale leie etter produksjonskostnader, og vil dermed være villig til å produsere inntil 100 D_M fra markedet, opp fra tidligere 50. Altså:

$$\max\{P_X - K_X - T^*X^*D_M, 0\} \rightarrow \max\{150*1 - 50*1 - 1*1*D_M\} = 0 \rightarrow 100 = D_M$$



Figur 2: Von Thunen betalingsvillighetskurve. Graf med økning av markedspriser (McCann 2001, 96).

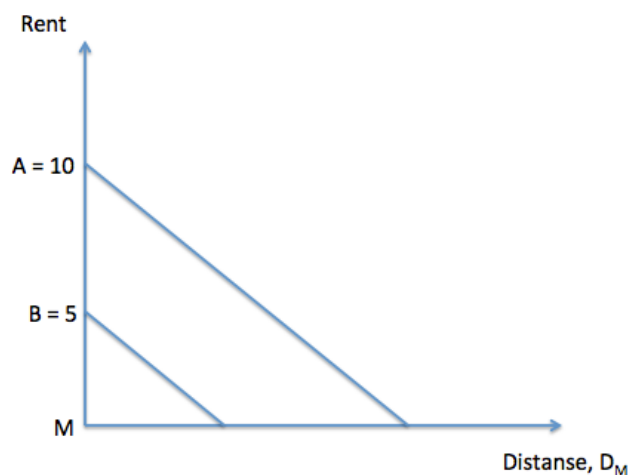
Videre sier McCann (2001) at en økning i transportkostnadene, alt annet likt, vil føre til en annen effekt, som illustrert i figur 3. Betalingsvillighetskurven vil bli brattere eller slakere avhengig av om transportkostnadene øker eller minsker. Dette er rasjonelt fordi produsentene etter produksjonskostnader har samme profitt tilgjengelig til å betale transportkostnader. Dersom transportkostnadene synker, vil man kunne transportere samme antall enheter over en større distanse, og følgelig kunne utvide produksjonsavstanden fra markedet. Med unntak av $D_M = 0$ vil betalingsvilligheten for en gitt distanse fra M øke dersom transportkostnadene faller.



Figur 3: Von Thunen betalingsvillighetskurve. Graf med økning i transportkostnader (McCann 2001, 97).

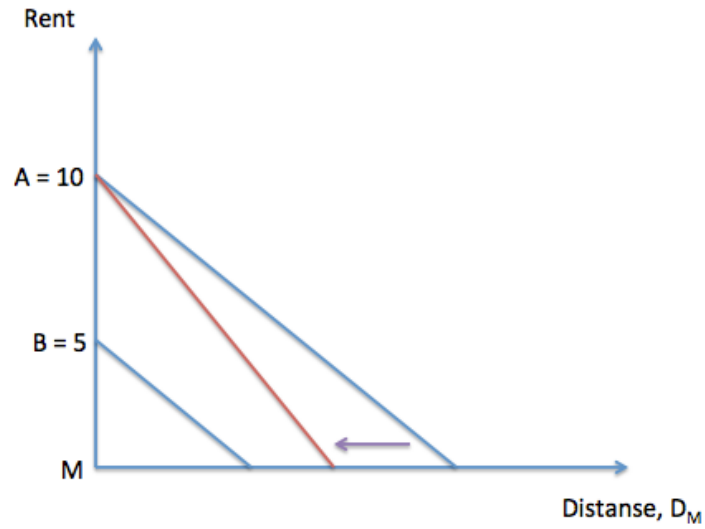
3.2.1 Konkurransespektet

Når det gjelder konkurranse i Von Thunen-modellen, sier McCann (2001) at det er den som har mest disponibel profitt etter at transport og produksjonskostnader er tatt høyde for som kan velge lokasjon. Et eksempel på dette vil være to bedrifter som produserer forskjellige produkter, produkt A og B, med samme produksjonskostnad og produksjonsmengde. Produkt A og B har en markedspris på henholdsvis 10 og 5. Følgelig vil bedriften som produserer produkt A kunne betale en høyere leie for et areal enn bedriften som produserer produkt B, som illustrert i figur 4.



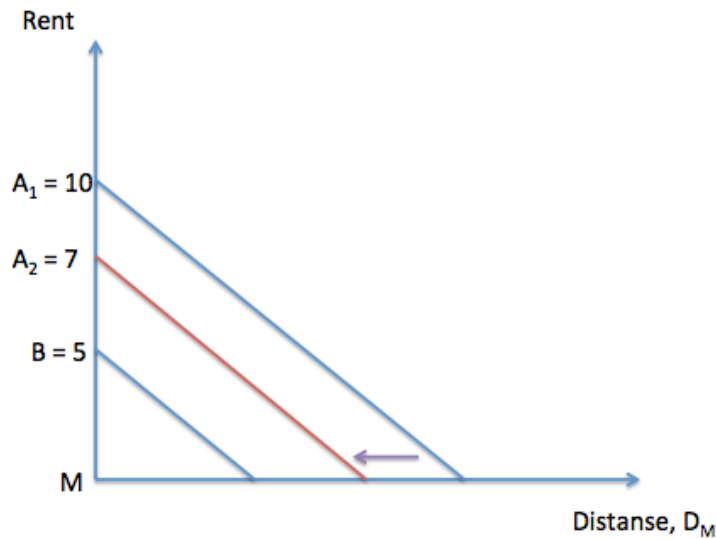
Figur 4: Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 99).

McCann (2001) sier videre at dersom det er forskjell i produksjon eller transportkostnader vil bid-rent kurven endre seg. Dersom transportkostnadene til produsenten av produkt A øker, vil bid-rent kurven bli brattere, det vil si at bedriften vil være mindre villige til å betale for areal som er lenger unna M som illustrert i grafen i figur 5:



Figur 5: Effekten av transportkostnadsendringer i Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 97).

Hvis produksjonskostnadene for produsenten av produkt A øker, vil bid-rent kurven skifte innover som illustrert i grafen i figur 6:

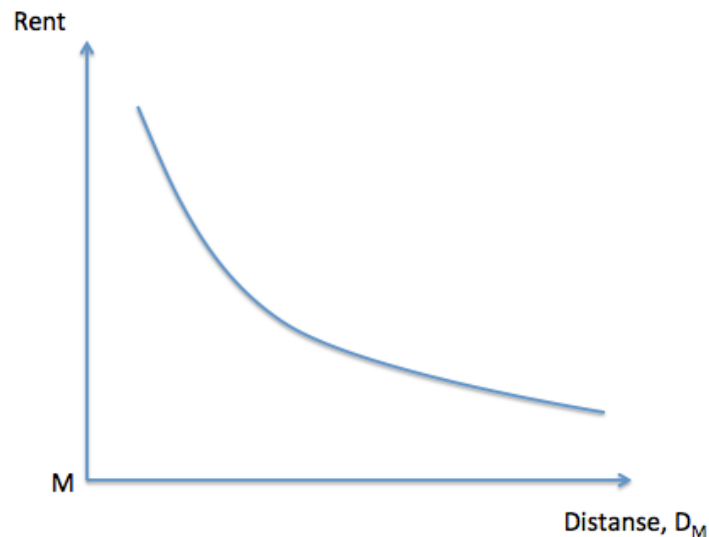


Figur 6: Effekten av produksjonskostnadsendring i Von Thunen-modellen med konkurranse (McCann 2001, 99).

Von Thunen-modellen har, som tidligere nevnt, noen antagelser som legger føringer for modellen og hvordan den kan tolkes. Ved å lette den første Ricardianske antakelsen som sier at leien er det bedriften har tilgjengelig etter å ha betalt transport- og produksjonskostnader, vil vi komme til den såkalte "Bid-rent"-modellen.

3.2 Bid-rent modellen

Denne modellen skiller seg fra Von Thunen på én viktig måte. Der Von Thunen antok at forholdet mellom innsatsfaktorene produksjon og transport, såkalte ikke-landrelaterte kostnader, og landleie er konstante, er de i denne modellen gjensidig substituerbare. Det vil si at produsenten kan variere mengden av land- og ikke-landrelaterte kostnader for å produsere en gitt mengde av sitt produkt, uavhengig av produktets natur (McCann 2001). Bid-rente-modellen skiller seg fra Von Thunen-modellen ved at leien som produsenten er villig til å betale vil falle når de beveger seg bort fra M, men i avtagende grad. Det vil si at kurven vil være negativ og konveks i forhold til M, som illustrert i grafen i figur 7. Kurven i bid-rent-modellen er fundamentalt annerledes enn i Von Thunen-modellen fordi mengden areal ønsket øker med avstand fra M.



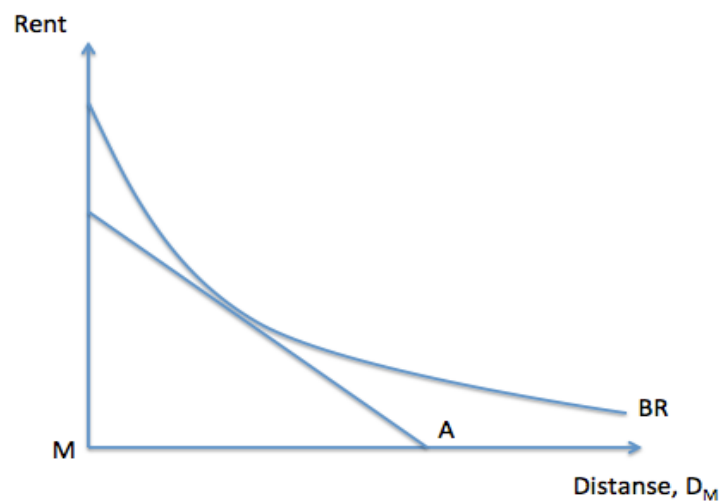
Figur 7: Bid-rent kurven for et firma (McCann 2001, 101).

For å forstå hvorfor kurven går fra å være rett, til å være konveks, må vi forstå innsatsfaktorsubstitusjon. Dersom en av faktorene blir forholdsvis billigere, vil firmaet endre sammensettingen av innsatsfaktorer som går inn i produksjonen av produktet slik at mengden av den relativt billigere faktoren øker. Produsenten vil alltid justere de relative mengdene av innsatsfaktorene for å minimere sine kostnader. Produsenter vil bruke relativt lite areal nærme M, og store mengder ikke-landinnsatsfaktorer. Faktorsammensettingen langt unna M vil være motsatt (McCann 2001).

3.2.1 Konkurransespektet

Dersom det finnes produsenter med innsatsfaktorer som ikke er substituerbare A, som i Von Thunen-modellen, og produsenter hvor innsatsfaktorene er gjensidig substituerbare Br, vil produsentene ifølge McCann (2001), som er fleksible kunne velge areal. Dette blir illustrert i grafen i figur 8. To produsenter som produserer samme gitte mengde av sitt produkt, selges til samme pris. På punktet i grafen hvor kurvene går parallelt kan man anta at innsatsfaktorene til begge produsentene er identiske, og betalingsvilligheten er lik. Etterhvert som vi flytter oss nærmere M, vil betalingsvilligheten for produsent for Br øke vesentlig hurtigere en produsent A. Grunnen til dette er som nevnt tidligere at produsent

Br alltid vil justere de relative mengdene av innsatsfaktorene for å minimere kostnadene sine.



Figur 8: Betalingsvilligheten for produsenter med og uten fleksible innsatsfaktorer (McCann 2001, 103).

3.3 Industrielle klynger

For å forstå hvordan klynger fungerer, må vi forstå at stordriftsfordeler kan være avhengig av lokasjon. McCann (2001) bruker et eksempel hvor alle bedriftene oppnår konstante stordriftsfordeler. Dersom en stor mengde bedrifter, som ikke nødvendigvis opererer innenfor samme sektor, ender opp på samme lokasjon, vil det føre til store investeringer på nevnte lokasjon. Denne prisøkningen på areal presser opp både kostnadene for bedriftene og øker boligprisene i området, grunnet økt etterspørsel. For å kunne tiltrekke seg den arbeidskraften de ønsker, er bedriftene nødt til å øke lønnen til de ansatte. Disse bedriftene, som blir en del av industrielle klynger, vil oppleve lavere profitt grunnet høyere kostnader og vil være mindre konkurransedyktige. Som McCann (2001) selv påpeker, stemmer ikke dette eksempelet med observasjoner som viser at de fleste bedriftsklynger fortsetter å eksistere.

McCann (2001) fortsetter med et eksempel hvor bedrifter som velger å lokalisere seg innenfor samme område oppnår vesentlige stordriftsfordeler i kraft av å være i en klynge. Som i det forrige eksempelet, vil det bli store investeringer i lokalområdet som igjen vil føre til høyere pris på både landareal

og arbeidskraft. Selv om bedriftene opplever økt innsatsfaktorpris, vil de også ha en økt effektivitet som kompenserer for økte kostnader. På tross av at lokale innsatsfaktorpriser muligens er høyere i klyngen enn andre steder, vil bedriftene oppleve høyere profitt. Fordi bedrifter som er lokalisert utenfor klyngen ser den positive effekten klyngen medbringer, vil de vurdere å flytte sin bedrift og dermed bidra til vekst i lokale investeringer, innsatsfaktorprisene og dermed økt lønnsomhet. Dette hypotetiske eksempelet, er ifølge McCann (2001), M konsistent med observasjoner som tilsier at de fleste bedriftsklyngene i realiteten fortsetter å eksistere, men at veksten i klyngene ikke er en kontinuerlig og kumulativ prosess. Grunnen til dette er at lokasjonsspesifikke stordriftsfordeler eksisterer, men man må også vedkjenne seg at veksten avtar og vil ha begrenset effekt.

3.4 ABC - prinsippet

På slutten av 80-tallet utviklet planmyndighetene i Nederland ABC-prinsippet som et verktøy for å lokalisere næringsvirksomheter der målet var å minke biltrafikk til og fra bedriftene (Gust 2007, 12). Prinsippet tar utgangspunkt i å vurdere lokasjoner etter tilgjengelighet med bil og kollektivtransport. Bedrifter og virksomheter blir vurdert etter hvor avhengige de er av bilbruk. Hvis omstendighetene tillater det, og prinsippet blir anvendt på riktig måte vil antall kollektivreiser maksimeres. Prinsippet blir også anvendt til å bevilge parkeringsplasser ved de forskjellige lokasjonstypene. Gust (2007, 12) viser til en figur basert på Tennøy (2004), som blir illustrert i figur 8.

Tabell 1: ABC-lokaliteter (Gust 2007).

Type lokalitet	Tilgjengelighet til kollektivtransport	Type virksomhet
A	God	Mange ansatte, ikke avhengig av bil (for eksempel kontorer, utdannings- og helseinstitusjoner)
B	Middels	Middels avhengig av bil (for eksempel lettere industri, salg og service)
C	Ingen tilknytning til kollektivtransport	Avhengig av bilbruk, relativt få ansatte (for eksempel lager-, engros- og transportfirmaer)

Det har nå blitt gitt en gjennomgang av teori som kan være relevant i forbindelse med utviklingen av Ringdalskogen. Teorien vil bli anvendt i diskusjonen i kapittel 7. Videre i kapittel 4 vil det komme en gjennomgang av de regionale næringsområdene i Vestfold som tar for seg hvorfor de har blitt valgt og bakgrunnen for valgene. Dette er for å gi leseren en bedre forståelse av hva som forventes av et regionalt næringsområde.

4. Regionale næringsområder i Vestfold

4.1 Bakgrunn

I forbindelse med planleggingen av den nye E18 ble det viktig for Vestfold å se på hvordan de skulle løse den fremtidige utviklingen av næringsområder i fylket. Det ble i den forbindelse opprettet en fylkesplangruppe som skulle komme med forslag til hvordan dette burde utføres. I Rambølls rapport om næringsområder i Vestfold, (Rambøll 2008, 10), kan man se at fylkesplangruppen mente at utviklingen av næringsområder langs E18 burde foregå på en slik måte at eksisterende bysentrum ikke mistet funksjonen sin. Det ble også poengtert at viktige landbruksarealer ikke skulle måtte vike for næringsutvikling, og at Raet ble bevart. Videre foreslo plangruppen at for å kunne fjerne noe av presset på områder som ligger nær kysten, burde utviklingen ledes innover i fylket. Kun næringer som var meget transportavhengige skulle få lov til å etablere seg med tilknytting til E18. Rambøll nevner i sin rapport at Fylkesutvalget vedtok følgende på et møte i 1988:

”Fylkeskommunen vil ikke tillate at det etableres næringsvirksomhet i et belte på 1km på hver side av E18. Det gjøres unntak for etableringer i:

- Eksisterende tettsteder.
- Områder som fylkestinget utpeker som regionale vekstområder

Det forutsettes at fylkeskommunen tar initiativ til et videre samarbeid med kommunene for å komme fram til egnende næringsarealer i fylket.” (Rambøll 2008, 10).

I 1991 vedtok fylkestinget i Vestfold tre områder som skulle få status som regionale vekstområder.

- Borgeskogen i Stokke kommune, 800 daa.
- Linnestad i Ramnes kommune (nå Re), 600 daa.
- Kronlia i Holmestrand kommune, 1000 daa.

Kriteriene for valgene var at regionale vekstområder ikke bør ligge inntil, men ha god forbindelse med E18. Områdene må være akseptable for

næringslokalisering, og de må ha et vekstpotensialet ut over det vertskommunen trenger innenfor en ramme på 20-30 år, samt kunne plasseres i kommunens planer. Områdene som blir valgt må også være akseptable ut fra landbruks, miljø og naturvern hensyn (Rambøll 2008, 11). Innen 2003 ble fem nye områder utpekt som regionale næringsområder i Fylkesplanen for Vestfold 2000 – 2003:

- Bentsrud i Holmestrand kommune .
- Viulsrød og Langmyra i Borre kommune.
- Fokserød – Kullerød i Sandefjord kommune.
- Ringdalskogen i Larvik kommune.
- Bergsenga i Sande kommune.

(Rambøll 2008, 11)

Det kom fram av rapporten fra Rambøll, at kriteriene for valg av områder som kunne utpekes som regionale næringsområder var litt vage. Rambøll har i sin konklusjon med et forslag til utbedringer av retningslinjene. De anbefaler at disse bør sees på i forbindelse med utvelgelse av de regionale næringsområdene:

”I den videre utviklingen av regionale næringsområder bør:

- kriteriene for regionale næringsområder oppgraderes og eventuelt gis en veiledende tekst med mer konkrete anvisninger for intensjonene.
- regionale næringsområder ikke øremerkes næringsformål som ikke kan styres etter plan-og bygningsloven.
- det satses på få, men store regionale næringsområder (1000 daa eller mer), med tilstrekkelig kapasitet, som er attraktive for næringslivet og som legger grunnlag for et konkurransedyktig næringsliv i Vestfold.
- kommunene sikres tilgang på tilstrekkelige arealer for det lokale næringsliv, slik at de øremerkede regionale næringsområdene primært kan prioriteres målgruppe.
- kommunen kan delta som en aktiv part i arealutviklingen av det enkelte næringsområde og bidra til et godt samarbeidsklima mellom berørte parter (grunneiere, utbyggingsselskap, fagmyndigheter o.a.).

- utviklingen av disse følges opp ved et regionalt engasjement når det er behov, for eksempel gjennom tilskudd til infrastruktur eller bygging/opprusting av fylkesveier.” (Rambøll 2008, 64)

4.2 Strategisk eller politisk

I et fagnotat utarbeidet av Vestfold fylkeskommune i 2011 går de igjennom rapporten til Rambøll og ser på utvelgelsene av de regionale næringsområdene. Her kom det klart fram at næringslivets behov har blitt nedprioritert i enkelte tilfeller, og at det er politiske føringer som ført til en avgjørelse (Vestfold Fylkeskommune 2011, 26). I følge rapporten til Rambøll (2008, 14) ville den politiske løsningen på fordeling av utviklingsmidler være å gi alle søkerne litt av de disponible midlene. Den strategiske løsningen derimot ville være å gi mye til de som har den beste forutsetningen for å få best effekt av midlene.

Kronlia ligger over 6 km fra E18, og som område er det lite attraktivt for næringsetablering. Her var det andre politiske interesser som ble vektlagt. Området i Holmestrand kunne være med å fjerne noe av presset i kystsonen samtidig som det førte til at utviklingen ble ledet innover i landet ref. punkt 4.1. Kronlia ble i utgangspunktet utpekt som regionalt næringsområde i Holmestrand i 1991, men da dette området var lite attraktivt for næringsetablering, ble det skrinlagt. Bergsenga er et annet eksempel på et område som ble fjernet som regionalt næringsområde. Det var det siste området som ble valgt ut, og her hadde man som mål å utvikle et økologisk næringscenter. Det avsatte arealet var omtrent 160 daa, altså vesentlig mye mindre enn det Rambøll foreslo som minimum arealstørrelse (1000 daa). Området ligger direkte inntil E18, så det treffer på ett av kriteriene for å bli valgt som regionalt næringsområde, men det er svært lite og med lite eller null vekstpotensiale. Øko-kompaniet AS, som ønsket å etablere seg på området, sees på som den eneste grunnen til at området ble valgt. De trakk seg etter hvert som interessant, og som et resultat av det, ble området fjernet som regionalt næringsområde (Rambøll 2008, 16).

Rapporten til Rambøll (2008) påpeker også at det er flere ting som tyder på at valget av områder har vært politisk begrunnet. Flere av de 8 utvalgte områdene ligger i sin helhet et godt stykke utenfor det 1 kilometers belte som skulle være et kriterie. Det kan virke som om det "regionale" perspektivet ikke har spilt en så stor rolle. Det relativt høye antallet (8) områder tyder heller på at det er enkeltkommunenes ønske om næringsområder i nærheten av E18, og det å lede utbygging innover i fylket som har hatt betydning. Dette kommer også fram når man ser på det faktum at 25% av områdene har blitt skrinlagt da de viste seg at de var lite hensiktsmessige. Her har det ikke vært et godt nok fokus på det strategiske, og det kan virke som det nesten ikke har vært fokus på næringslivets behov. I fagnotatet til Vestfold fylkeskommune (2011) ble dette adressert, og de kom med en oppdatert liste over kriterier for utpeking av regionale næringsområder:

- Heller få store enn mange mindre næringsområder; antydnet minstemål på et regionalt næringsområder 500 daa, men ideelt minst 1000 daa.
- Først søke å utvide eksisterende områder før nye vurderes/foreslås etablert.
- Unngå tyngre vernekonflikter (dyrket mark, kulturminner m.m), ta utgangspunkt i temakartene i Regionalplan for Bærekraftig Utvikling.
- Tettest mulig på hovedtransportinfrastrukturen E18; begrense lengden på det totale transportarbeidet (på vei), akseptable stignings- og manøvreringsforhold, kort avstand til innfart til Vestfold (i økende grad havn og jernbaneterminal).
- Bygge opp under ønsket om overføring av gods fra bil til båt og bane; legge næringsområdene nærmest mulig Larvik Havn og (mulig framtidig) jernbanegodsterminal på Kopstad.
- Kostnader ved tilrettelegging av næringsarealene og dermed pris til bedriftene.
- Gode forutsetninger for kollektivtransport for de som arbeider på områdene. (Vestfold Fylkeskommune 2011, 26-27).

Her kan man tydelig se at fylkeskommunen har fulgt anbefalingene til Rambøll. Det framkommer av det samme fagnotatet at fylkeskommunen videre ville peke ut områder som treffer disse kriteriene bedre, for å knytte disse opp mot rekkefølgekrav. På denne måten kunne nye områder først tas i bruk når eksisterende områder er tilstrekkelig utnyttet (Vestfold Fylkeskommune 2011, 27).

4.3 Dagens situasjon

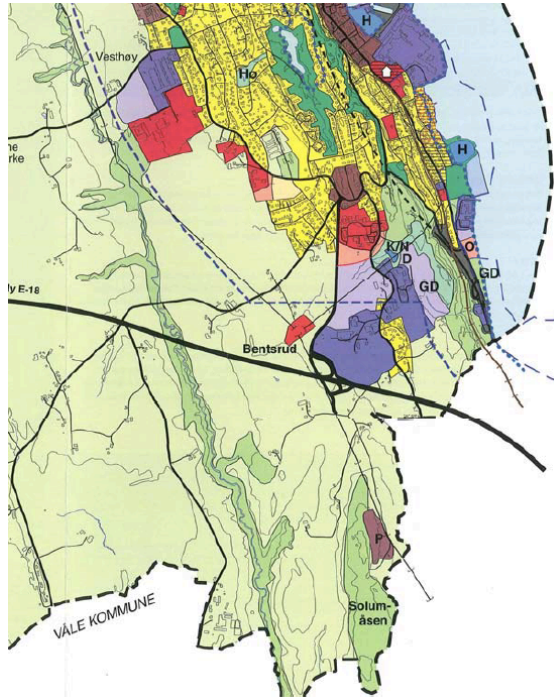
Under dette punktet vil det bli foretatt en kort gjennomgang av dagens situasjon på de regionale næringsområdene. Kronlia og Bergsenga er ikke med i denne gjennomgangen, da de som nevnt i punkt 4.2 har mistet status som regionale næringsområder. Enkelte av disse områdene ligger geografisk langt unna Ringdalskogen, men de ble vurdert som relevante å ta med da dette kan danne et fint sammenligningsgrunnlag for vurderingen av Ringdalskogen senere i oppgaven.

4.3.1 Bentsrud

Kommune: Holmestrand.

Areal: Ca. 360 daa.

Utpekt år: 1998.



Figur 9: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel Holmestrand. Bentsrud er mørk fiolette (eksisterende næringsarealer)." (Rambøll 2008, 20)

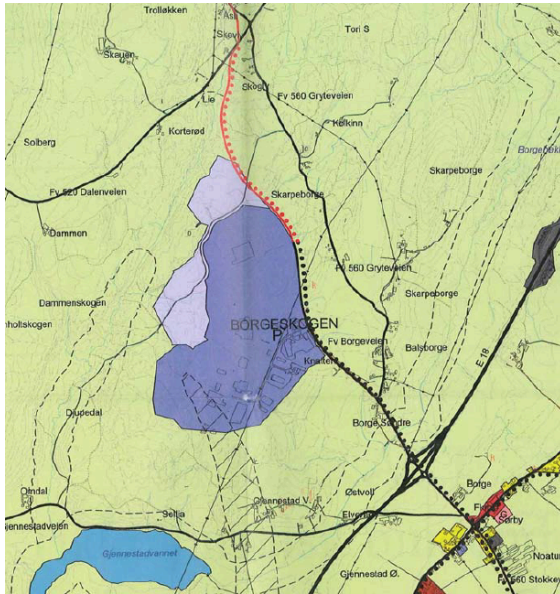
Bentsrud hadde allerede næringsvirksomhet på området da det ble utpekt som regionalt næringsområde i 1998. Området er i minste laget, men det er nærliggende områder som kan knyttes sammen for å skape mer areal. Her ble næringslivets behov prioritert og flere politiske prinsipper nedprioritert ved utvelgelse av området. Bentsrud ligger tettere på byen enn andre regionale næringsområder, noe som gjør det svært interessant. Dette er et meget strategisk valg ut fra næringslivets behov (Rambøll 2008, 21). Området kan utvides ytterligere utover grensen til Re kommune, om det skulle være nødvendig. Pukkverket på området vil også være aktuelt for videre utvikling når driften der avsluttes (Vestfold Fylkeskommune 2011, 29).

4.3.2 Borgeskogen

Kommune: Stokke.

Areal: 1000 daa.

Utpekt år: 1991.



Figur 10: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Stokke kommune. Mørk fiolett område ble utpekt i 1991. De lysere områdene er planlagt utvidelse." (Rambøll 2008, 28)

Borgeskogen ble utpekt som regionalt næringsområde i 1991, og klargjøring av området for utbygging ble satt i kraft nesten umiddelbart. Det opprinnelige området var på 800 daa, som nå er fullt disponert, men en utvidelse på 200 daa ved kommuneplanen 2004 gjør at området i dag er på 1000 daa. Ifølge tall på Stokke kommune sine hjemmesider er 910 daa regulert, og stausts 2016 er at det er 250 daa ledig areal (Stokke kommune 2016). Borgeskogen er et godt eksempel på idegrunnlaget for regionale næringsområder. Området ligger ikke tett opptil E18, men innkjøringen til området ligger 1 km unna. Det har begrenset verneinteresse og arealet var vesentlig større enn kommunens behov i 1991. Alt dette er helt i tråd med de kriteriene som ble satt. I motsetning til de to andre områdene som ble utpekt i 1991, (Kronlia og Linnestad), var Borgeskogen bedre rettet mot næringsutvikling. Beliggenheten og utviklingspotensialet gjorde området til et strategisk godt valg for næringslivet. Dette førte til, ifølge Rambøll, at enkelte kommuner oppfattet Borgeskogen som en "konkurrent" da både Kronlia og Linnestad ble valgt av mer politiske grunner, og dermed ikke utgjorde

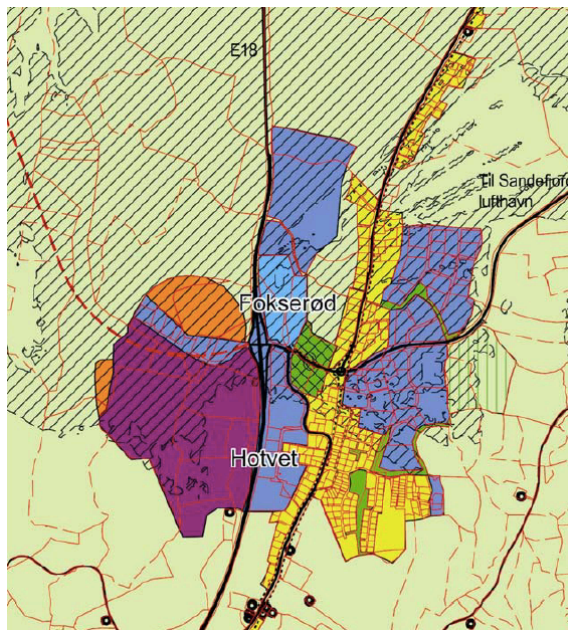
noen reell trussel. Denne problematikken har, i takt med at man har sett fordelene med Borgeskogen som regionalt næringsområde, forsvunnet gradvis (Rambøll 2008, 28-30).

4.3.3 Fokserød/Kullerød

Kommune: Sandefjord.

Areal: 1100 daa.

Utpekt år: 1998.



Figur 11: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Sandefjord. Mørkt fiolett område er idag et massetak, resterende er en blanding av næring, handel og kontorer." (Rambøll 2008, 31)

I fylkesplanen for Vestfold 2000 – 2003 ble Fokserød/Kullerød valgt som regionalt næringsområde, men allerede flere år tidligere ble det etablert næringsvirksomheter på området. Grunnet den umiddelbare nærheten området har til Sandefjord Lufthavn Torp, var tanken at man skulle legge til rette for flyplassrettet virksomhet (Rambøll 2008, 32). I de senere årene har det imidlertid vist seg at etterspørselen etter slike arealer har vært meget begrenset. Det er betydelige utviklingsmuligheter i området, og i Kommuneplan for Sandefjord Kommune (2014, 31), kan man blant annet lese at pukkverksområdet i massetaket vil kunne tas i bruk som næringsområde rundt år 2020. Dette dreier seg om et område på 350 daa. Sandefjord kommune kjøpte

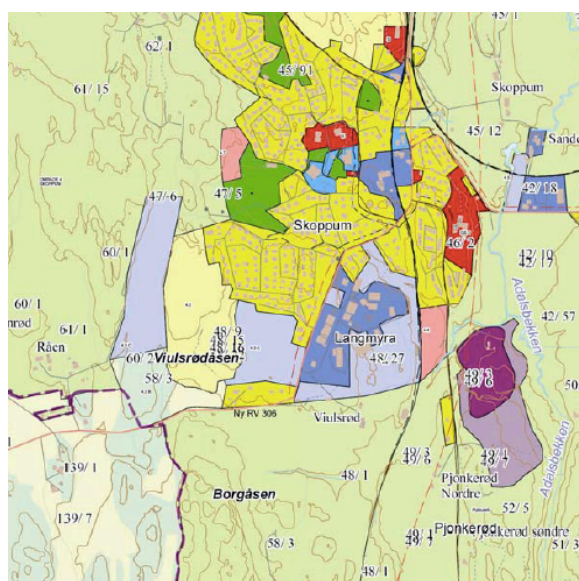
i 2006 sammen med Stokke kommune et større areal ved flyplassen som tilhørte Forsvaret. 690 daa ligger i Sandefjord, men foreløpig er det ikke avklart om det er gunstig til næringsbruk. Området er meget strategisk plassert i forhold til næring, men det er klare politiske interesser bak valg av området. Flyplassen spilte en stor rolle, og ønsket om ikke å bygge i direkte nærhet til E18 så man bort fra. Det var flere verneinteresser som måtte bli godkjent omdisponert i kommuneplanen før bygging kunne begynne, for eksempel kulturminner, jordvern og ikke minst at området ligger på Raet (Rambøll 2008, 32).

4.3.4. Viulsrød/Langmyra

Kommune: Horten.

Areal: 305 daa.

Utpekt år: 1998.



Figur 12: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Horten. Mørk blå er bebyggelse, og lys blå er planlagte områder." (Rambøll 2008, 22)

Området ble pekt ut som et regionalt næringsområde fordi man så for seg at det skulle satses på mikrosystemteknologi der. Denne utviklingen uteble, og det satte en stopp for videre utvikling. Langmyra hadde lenge hatt mindre næringsvirksomhet, og er i dag fylt opp av lokale virksomheter. Viulsrød er et mindre område på 130 daa, og det er ingen planer om noen ekspansjon her. I

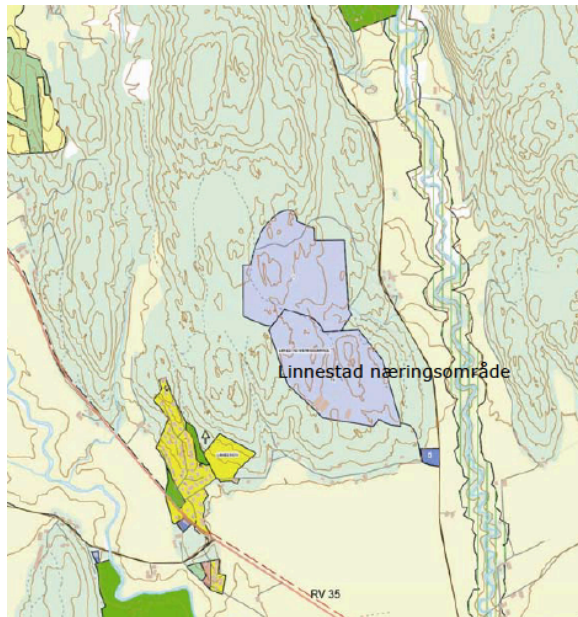
2011 ble det foreslått at området ikke lenger skulle ha status som regionalt næringsområde (Vestfold Fylkeskommune 2011, 28). Det ligger strategisk bra til for næring og høyteknologisk virksomhet, det har også fin plassering i forhold til veinettet. Området er derimot for lite til at det vil ha noen effekt for den regionale næringsstrategien, så det kan tyde på at det lå mest politiske interesser bak valget av dette området (Rambøll 2008, 24).

4.3.5 Linnestad

Kommune: Re.

Areal: 320 daa.

Utpekt år: 1991.



Figur 13: "Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Re." (Rambøll 2008, 25)

Linnestad var et av tre områder som ble utpekt som regionalt næringsområde i 1991. I Rambølls rapport kan man lese at området ble utpekt som næringsområde av daværende Ramnes kommune allerede i 1986. I dag er det vanskelig å se hva som ble tenkt da området ble utpekt til regionalt næringsområde. Den bratte adkomsten i seg selv gjør området lite gunstig for transport og store kjøretøy. Området ligger også over 7 km unna E18, og det foreligger ingen plan for ekspansjon av området, og av den grunn er det for lite

til å spille noen vesentlig rolle i den regionale næringsutviklingen. Her er det tydelig at politiske interesser, som ønsket om å lette presset på kystsonen, har spilt en stor rolle. Området er særdeles lite strategisk i forhold til den regionale næringsutvikling (Rambøll 2008). Området ble i 2011 foreslått sammen med Viulsrød/Kullerød å miste sin status som regionalt næringsområde, da det ikke passet med ønsket om å ha færre og størst mulige næringsområder (Vestfold Fylkeskommune 2011, 27-28).

De regionale næringsområdene i Vestfold har nå blitt gjennomgått, Ringdalskogen vil bli gått grundigere i sømmene i kapittel 6. Et viktig aspekt ved regionale næringsområder er E18, og i kapittel 5 vil det bli sett på utbyggingen av strekket Langåker – Bommestad på E18 som passerer Ringdalskogen.

5. Utbyggingen av nye E18 og fylkesvei 204

5.1 Langåker – Bommestad

Den nye 4-felts strekningen på E18 mellom Langåker i Sandefjord og Bommestad i Larvik ble offisielt åpnet 22.06.2009. Den 23 år lange prosessen var da endelig avsluttet. Allerede i 1986 ble det laget et forslag til nye traseer for ny E18 hvor fire alternativer ble vurdert. Det dreide seg da om to forskjellige linjevalg hvor begge lå på vestsiden av den eksisterende veien henholdsvis 300 og 700 meter unna. To kombinasjoner av disse traseene ble også vurdert. Det var som tidligere nevnt lite diskusjon rundt valget, og den traseen som lå 300 meter unna eksisterende trasé ble valgt, og i 1991 ble den vedtatt (Statens vegvesen 2006).



Figur 14: Nye E18 (Statens vegvesen 2006).

Reguleringsplanene for den nye veien ble vedtatt i Sandefjord kommune 27. juni 2002, og i Larvik kommune i 22. mai 2002. I Nasjonal Transportplan 2002-2011, (Det Kongelige Samferdselsdepartementet 2000), ble det lagt opp til at anleggsstart for utbyggingen av strekningen mellom Langåker og Bommestad skulle være i perioden 2002-2005. Utbyggingen av den nye E18 er en svært nødvendig utbedring for å sikre god trafikkflyt gjennom fylket, de over 20.000 bilene som kjører strekningen Langåker – Bommestad daglig skaper mye trafikk og potensielt farlige situasjoner (Statens vegvesen 2006). Utbyggingen av de regionale næringsområdene var også avhengig av at den nye veien ble ferdig og den umiddelbare nærheten til 4-felts motorvei ville være svært viktig for å føre tungtransport utenom tettsteder og boligstrøk. Utbyggingen ble forsinket grunnet diskusjoner rundt finansieringen av prosjektet. I en rapport om utbygging og finansiering av E18 (Det Kongelige Samferdselsdepartementet 2006) kommer det fram at plassering av bomstasjoner langs strekningen, og

statlige midler, eller mangelen på det var grunnen til utsettelsene. Det ble her lagt opp til en anleggsstart i 2007, med åpning i 2009.

5.2 Fylkesvei 204

Fylkesveien lå som beskrevet i punkt 5.4, lengre øst i terrenget enn den nåværende posisjonen. Ettersom krysset som opprinnelig var planlagt, ble skrinlagt og erstattet med krysset ved Ringdalskogen, måtte fylkesveien legges om og kobles på hovedveinettet ved Ringdalskrysset.

Som beskrevet i utbyggingsavtalen, (Larvik kommune 2004a), i punkt 5.3.4 forpliktet Ringdalskogen AS å ta på seg hele prosessen rundt omleggingen av fylkesvei 204. Statens Vegvesen bekrefter i et brev som er gjengitt i reguleringsplanen fra 2004 (Larvik kommune 2004b, 17) at de har beregnet innsparingen de oppnår ved å slippe håndteringen av fylkesveien til kr. 4.000.000,-. Dette er det det ville kostet å legge fylkesveien i bro over nye E18, slik som opprinnelig var tenkt. Foruten at Statens Vegvesen ikke ønsket å stå ansvarlig for hverken planlegging eller byggingen av den nye veien, forutsetter de at kommunen stiller nødvendig garanti for at veien åpner i god tid før åpningen av nye E18 (Larvik kommune 2004b, 17).

6. Næringsområdet Ringdalskogen

6.1 Historien i grove trekk

Ringdalskogen har siden 70-tallet vært et område som har blitt sett på som et stort potensiale. Området ligger i tidligere Hedrum Kommune, som i 1988 i en kommunesammenslåing ble en del av Larvik Kommune. I planen over Seierstad – Ringdalområdet (Hedrum kommune 1986, 2-8), kan man lese at det på 80-tallet ble vedtatt i kommunestyret i Hedrum at omkring 110 daa på Ringdalskogen skulle reguleres og bygges til eneboliger i løpet av perioden 1985-1995. Videre i samme plan kommer det fram at et notat til generalplanen for 1984-1985 peker ut et område på totalt 550 daa på Ringdalskogen som utbyggingsområde for boliger som skal være ferdigstilt i 1995 (Hedrum kommune 1986, 2-12). Etter at Hedrum kommune ble slått sammen med Larvik Kommune og fylkesutvalget i 1988 vedtok at det ikke ville tillates næringsvirksomhet innenfor et belte på 1 km fra E18, som nevnt i punkt 4.1, ble planene om boliger på Ringdalskogen skrinlagt. Det var nå større behov for næringsområder med god tilknytting til hovedveien som skulle komme, noe som også ble resultatet da Ringdalskogen ble utpekt som regionalt næringsområde i år 2000 (Rambøll 2008). I tiden etter dette foregikk det en avveining om hvorvidt Ringdalskogen skulle være kommunalt eller privateid. I desember 2003 ble det fastslått at utbyggingen av området skulle skje i regi av et privateid selskap bestående av grunneierne. De slo seg sammen og opprettet Ringdalskogen AS. Ringdalskogen AS utformet i samarbeid med Larvik kommune en utbyggingsavtale i 2004, og den første reguleringsplanen ble vedtatt i juni samme år. Etter dette var det stille rundt prosjektet i påvente av oppstart av utbyggingen av E18. I 2007 ble Ringdalskogen AS lagt ut for salg. I følge Ringdalskogen sine nettsider var det NHP Sør AS som sto fram som kjøper av prosjektet på 630 daa og en tilhørende opsjonsavtale på ytterligere 800 daa i direkte tilknytting til området. NHP Sør AS er et datterselskap av NHP Eiendom AS som driver med salg, utvikling og drift av handels-, nærings-, og logistikkeiendommer over hele landet. NHP Sør AS fikk med seg Rose Eiendom AS, et selskap som hovedsakelig jobber med å utvikle næringsområder fra idé til slutfase. De er med på eiersiden og som ansvarlig

prosjektleder for Ringdalskogen AS. Etter at kjøpet var fullført startet utviklingen av næringsområdet i henhold til utbyggingsavtalen, som blir sett nærmere på i punkt 6.3. Utviklingen av området har foregått for fullt siden åpningen av E18 i 2009, og området er fremdeles under utvikling i dag.

6.2 Reguleringsplaner

Den første reguleringsplanen for Ringdalskogen ble vedtatt 06.06.2004, og i det følgende vil det bli foretatt en gjennomgang av de viktigste punktene for utbyggingen av Ringdalskogen.

Det viktigste punktet i reguleringsplanen kommer under "Forutsetninger for utbygging av området" i reguleringsbestemmelsene til planen. Under §4 a står det følgende: "Næringsområdet kan ikke tas i bruk før ny E18 med avkjøring fra Ringdal vestre som atkomst til område er etablert." (Larvik kommune 2004b, 30). Videre i §5 blir bestemmelsene for byggeområdene I 1 – I 10 skissert. Det kommer frem i reguleringsplanen at arealene skal benyttes til industrirelatert virksomhet med tilhørende lager, og at det da i all hovedsak tiltenkes virksomhet som er avhengig av transport og som er arealkrevende. "Dette innebærer at det er C-virksomheter i samsvar med ABC-prinsippet som tenkes lokalisert i området." (Larvik kommune 2004b, 30). All bebyggelse skal skje innenfor de byggegrensene som kommer fram på plankartet, og bebyggelsen skal skje på en mest mulig diskret måte. Området er delt inn i 10 byggeområder I 1 – I 10, og utnyttelsesgraden for disse områdene er oppgitt i:

BYA = x % (bygningens brutto grunnflate i prosent av tomteareal) og gesims- og mønehøyder (Larvik kommune 2004b, 30).

Tabell 2: "Maksimumsgrenser for de ulike byggeområdene." (Larvik kommune 2004b, 31)

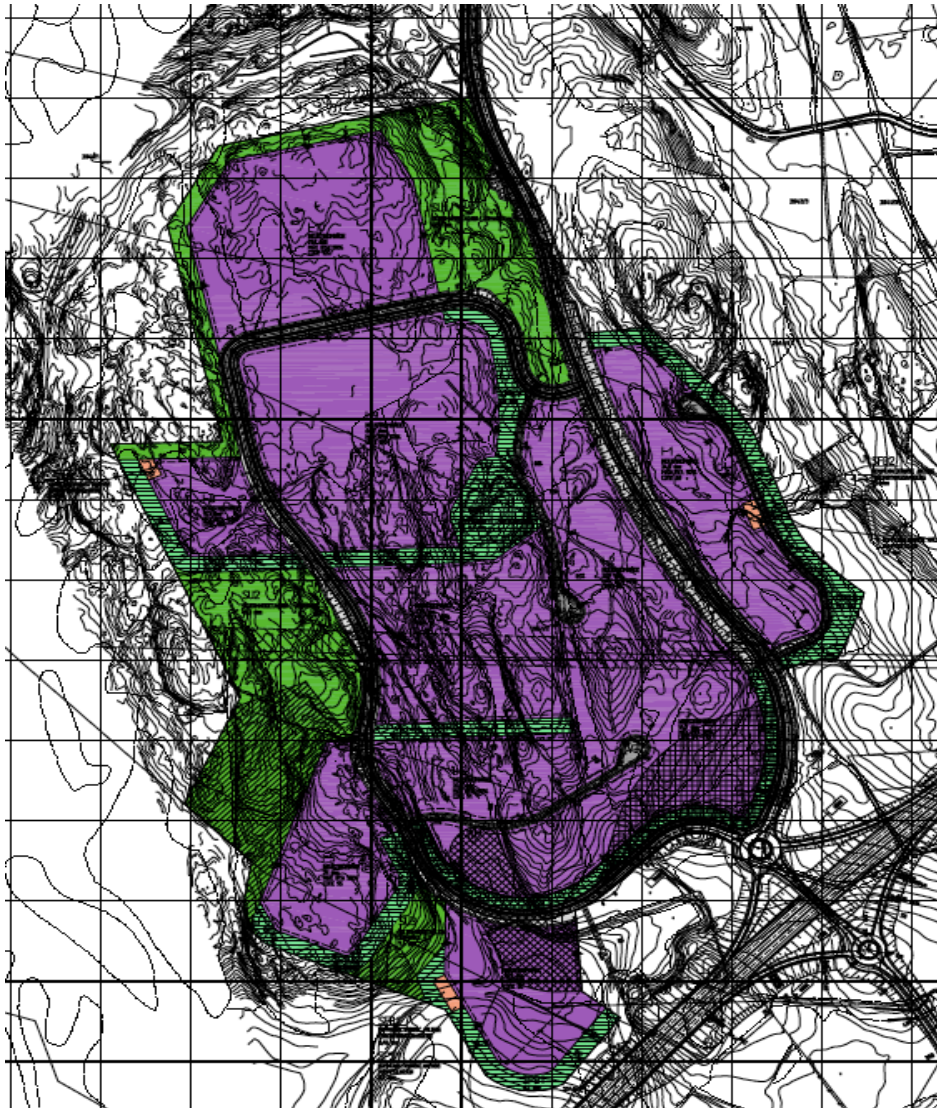
Område	Gesims- og mønehøyde	BYA
I 1	10m / 10m	50%
I 2	10m / 10m	50%
I 3	10m / 10m	50%
I 4	10m / 10m	50%
I 5	10m / 10m	50%
I 6	10m / 10m	50%
I 7	15m / 15m	50%
I 8	15m / 15m	50%
I 9	15m / 15m	50%
I 10	15m / 15m	50%

Bedrifter som kan skape mye støy, forurensing, avfallsprodukter og lignende skal ikke etableres på området. Hvis man ønsker en virksomhet som har mye støy og/eller er forurensende, skal det legges ved en utredning/rapport om hvilke tiltak som skal iverksettes før nødvendige godkjenninger fra bestemmende myndighet eventuelt blir godkjent (Larvik kommune 2004b, 31). Det blir lagt vekt på i planen at bebyggelsen på området skal framstå som harmonisk i forhold til områdets karakter, og at utbygginger i hvert enkelt tilfelle skal godkjennes av bygningsmyndighetene. Det skal legges fram en situasjonsplan for hele den aktuelle tomten før byggetillatelse kan gis og bygging kan starte.

"Situasjonsplanen skal vise en tilfredsstillende løsning på følgende punkter:

- Bygningers plassering, høyde og takform.
- Eksisterende og fremtidig terreng og vegetasjon.
- Parkeringsplasser, manøvreringsarealer og adkomst.
- Parkmessig opparbeidelse mot nabogrenser, regulert veggrunn og minimum 10% av tomtens areal.
- Områder for utendørs lagring hvis dette er tillatt.
- Eventuelt rekkefølge for etappevis opparbeiding av tomten.
- Utomhusanleggene skal være ferdigstilt før det gis brukstillatelse."

(Larvik kommune 2004b, 31)



Figur 15: Reguleringsplan Ringdalskogen 2004 (Larvik kommune 2004b).

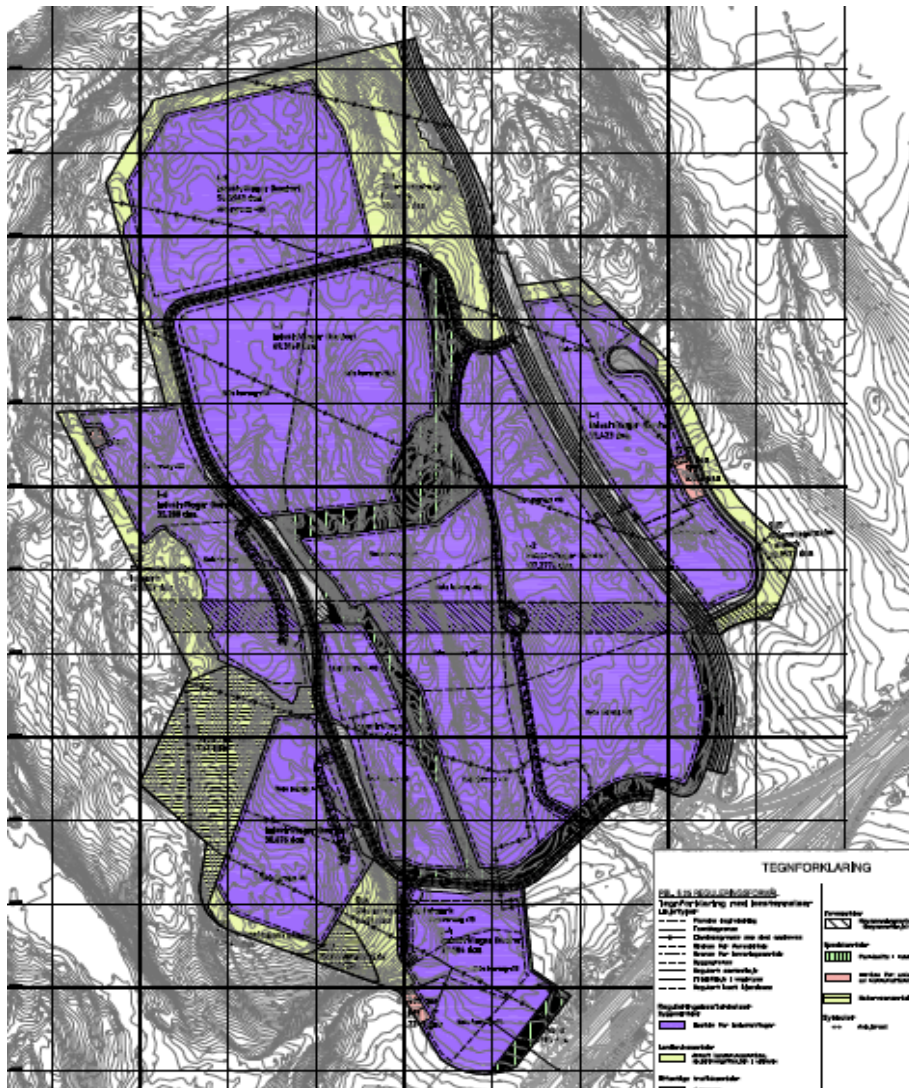


Figur 16: Tegnforklaring til reguleringsplan (Larvik kommune 2004b).

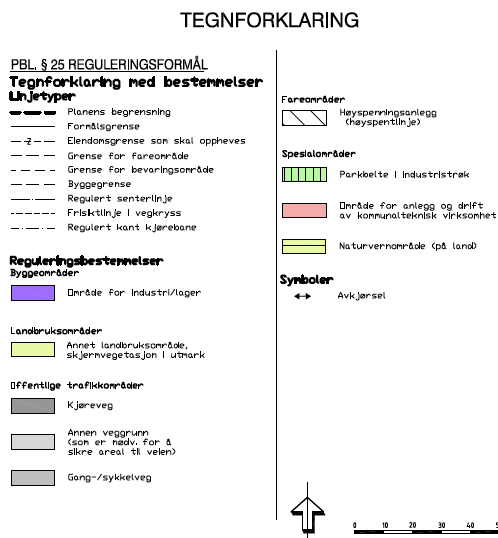
19.05.2010 ble det vedtatt en ny reguleringsplan for Ringdalskogen. Bakgrunnen for denne omreguleringen var at eierne av Ringdalskogen ønsket å ha mulighet til å endre de regulerte terrenghøydene og gjøre noen endringer på det interne veisystemet og grøntstrukturen innenfor området. Videre legger den nye planen til rette for at industribedrifter med tilhørende lager også kan legge sin kontorvirksomhet til området. Det er ikke lagt til rette for ren kontorvirksomhet (Larvik kommune 2010a, 4). Hovedstrukturen i den opprinnelige planen er opprettholdt, men det har blitt foretatt enkelte endringer. Det er nå angitt 8 byggeområder for industri istedenfor de tidligere 10, og det åpnes for at 20 % av totalt antall kvm BRA kan benyttes til kontorvirksomhet som er tilknyttet industri og lager. De interne veiene har blitt regulert bort, og tomtearealene vokser litt som følge av at det har blitt færre områder, og grøntarealene er stedvis lagt om (Larvik kommune 2010a, 4).

Tabell 3: "Maksimumsgrenser for de ulike byggeområdene." (Larvik kommune 2010a, 4)

Område	Gesims- og mønehøyde	BYA
I 1	10m / 10m	50%
I 2	10m / 10m	50%
I 3	10m / 10m	50%
I 4	10m / 10m	50%
I 5	10m / 10m	50%
I 6	10m / 10m	50%
I 7	15m / 15m	50%
I 8	15m / 15m	50%



Figur 17: Reguleringsplan Ringdalskogen 2010 (Larvik kommune 2010a).



Figur 18: Tegnforklaring til reguleringsplan (Larvik kommune 2010a).

6.3 Utbyggingsavtale

En utbyggingsavtale ble 02.02.2004 signert av Larvik kommune, heretter kalt Kommunen, og Ringdalskogen AS (på dette tidspunktet grunneierne). Avtalen gjelder for de arealene som er innenfor reguleringsplanen for Ringdalskogen. Videre under dette punktet vil en gjennomgang av hovedpunktene i avtalen bli skissert. Dette er for å få et godt innblikk i hvilke krav som måtte bli oppfylt for at kommunen skulle tillate at utbyggingen kunne gjennomføres (Larvik kommune 2004a).

6.3.1 Formålet med avtalen

- "Sikre at privat utbygger følger samme krav til ferdigstillelse av anlegg og disponering av grunnen innenfor og rundt det regulerte området som kommunen ville ha gjort.
- Sikre at de anlegg som skal bli overtatt av kommunen og Statens Vegvesen til vedlikehold og eiendom holder den standard som kreves.
- Sikre at krav fra statlig myndig som følger av reguleringsplanen for Ringdalskogen blir oppfylt og bekostet av utbygger.
- Sikre at kommunen ikke får noen utgifter utover hva som er nevnt i denne avtalen.
- Sikre at kommunen har en sterk hånd på rattet når det gjelder framdriften av Ringdalskogen – prosjektet." (Larvik kommune 2004a, 1).

6.3.2 Grunnlag for avtalen

Avtalen som ble utformet gjelder for utbyggingen av Ringdalskogen næringsområde og skal gå sammen med reguleringsplanen med samme navn. Reguleringsplanen kan ikke gjennomføres før denne utbyggingsavtalen er utformet og signert. Hvis den endelige reguleringsplanen skulle avvike fra avtalen, vil avtalen bli endret i samsvar med avviket. En reforhandling av avtalen kan foretas om det skulle være behov for vesentlige endringer for en eller begge

parter (Larvik kommune 2004a). Fordi Ringdalskogen AS ikke var etablert da avtalen ble satt opp, ble det stilt krav til at de grunneierne som hadde fullmakt til å binde selskapet, skulle signere avtalen. Videre kommer det fram av avtalen at utbygger på dette tidspunktet ikke ville stå som eier av de arealene reguleringsplanen for Ringdalskogen omfatter. Det vil si at grunneierne er forpliktet til å skille ut de regulerte arealene fra sine eiendommer, og skjøte dem over fri for heftelser til Ringdalskogen AS. Først når dette er i orden, vil utbyggingsavtalen tinglyses som heftelse på den eiendommen Ringdalskogen AS eier (Larvik kommune 2004a, 1-2). Etter hvert som de byggeklare tomtene blir solgt, og skjøtet blir overført fra utbygger til kjøper, vil heftelsen fra kommunen på den enkelte tomt frafalle. Om det under utbyggingen av området skulle vise seg at andre arealer eller rettigheter enn det Ringdalskogen AS disponerer blir berørt, står de ansvarlig for å erverve grunnen, eller tilegne seg rettighetene ved tinglyst avtale. Hvis det er slik at arealer eller rettigheter utenfor Ringdalskogen AS sin utbygging må sikres for å gjøre tomtene byggeklare, gjelder samme krav som ovenfor, med mindre dette gjelder arealer/rettigheter som er eid av kommunen (Larvik kommune 2004a, 2).

6.3.3 Gjennomføring av utbyggingen

Utbyggingen skal foregå i den rekkefølge og tempo som blir angitt i punktet om "Kommunaltekniske bestemmelser", som blir tatt opp senere i punkt 6.3.6. Ringdalskogen AS vil stå ansvarlig for, og dekke alle kostnader i forbindelse med gjennomføring av prosjektet teknisk, økonomisk og juridisk, samt planlegging, prosjektering, bygging og kontroll av de kommunaltekniske anlegg som de står ansvarlig for etter utbyggingsavtalen. Ringdalskogen AS kan ikke inngå avtaler med konsulenter, entreprenører eller kontrollører som skal arbeide med de kommunaltekniske anleggene uten godkjenning fra kommunen (Larvik kommune 2004a, 3). Videre plikter Ringdalskogen AS seg til å dekke kommunens kostnader til oppfølging av anleggene med kr. 150.000,-.

6.3.4 Særlige forutsetninger for utbygger

1. Utbyggingen skal skje i samsvar med vedtatt reguleringsplan og reguleringsbestemmelsene for området. Eventuelle rekkefølgebestemmelser vil gjelde foran utbyggingsavtalen.
2. Kommunen har dekket alle kostnader i forbindelse med reguleringen og vil fortsette med dette til reguleringsplanen er vedtatt. Ringdalskogen AS vil da refundere alle kostnadene til kommunen, anslått til kr. 1.000.000,-.
3. Ringdalskogen AS er forpliktet til å utføre en utredning om hvorvidt bruken av nærvarme/fjernvarme er gunstig i næringsområdet. Kommunestyret skal videre bestemme om dette skal etableres, og Ringdalskogen AS er forpliktet til å følge kommunestyrets anbefaling og påta seg kostnadene dette vil medføre.
4. Ringdalskogen AS tar over hele prosessen rundt omleggingen av fylkesvei 204. Kommunen har gitt Statens vegvesen garantier om at dette anlegget er ferdig i forbindelse med ferdigstillingen av ny E18. Når anlegget er ferdig, og godkjent av kommunen og Statens vegvesen vil Ringdalskogen AS få utbetalt et tilskudd på kr. 4.000.000,- av vegvesenet.
5. Kommunen krever at Ringdalskogen AS stiller en bankgaranti på kr. 1.500.000,- som sikkerhet for ferdigstilling av de kommunaltekniske anleggene i området innenfor de frister gitt av utbyggingsavtalen.
6. Kommunen skal prosjektere og gjennomføre følgende anlegg slik at de er klare til bruk når byggeklargjøringen av området er fullført:
 - Nye eller oppgraderte spillvannsledninger som er nødvendig for at Ringdalskogen får tilfredsstillende avløp. Kostnadene er beregnet til kr. 15.000.000,- og Ringdalskogen vil stå for kr. 4.000.000,- av denne summen.
 - Hovedvannledningsanlegg med høydebasseng på Vardås. Dette anlegget må koordineres med Ringdalskogen AS da hovedvannledningen føres gjennom næringsområdet. Kostnadene er beregnet til kr. 20.000.000,- og Ringdalskogen vil stå for kr. 7.000.000,- av kostnadene.

7. Det samlede beløpet på kr. 11.000.000,- som Ringdalskogen AS skal stå for betales i 3 avdrag:

- 1. avdrag, kr. 5.500.000,- når anleggene er ferdig.
- 2. avdrag, kr. 2.250.000,- 1 år etter ferdigstillelse.
- 3. avdrag, kr. 2.250.000,- 2 år etter ferdigstillelse.

Ringdalskogen AS dekker også rentekostnadene til kommunen for overnevnte beløp.

8. Kommunen skal ikke pådras noen videre kostnader i prosjektet annet enn de som er nevnt under punkt 6 (Larvik kommune 2004a, 3-4).

6.3.5 Disponering av tomter

Ringdalskogen AS skal ifølge utbyggingsavtalen (Larvik kommune 2004a) kun kunne selge fullt byggeklare tomter jf. avsnittet "Særlige forutsetninger for utbygger." Kjøpekontrakten som blir tilbudt tomtekjøperen skal inneholde følgende bestemmelser som er absolutt bindende for både kjøper og

Ringdalskogen AS:

- Kjøper kan i utgangspunktet ikke selge ubebygde tomter videre til en tredjepart.
- Det er på hver tomt en byggefrist på 3 år. Dersom denne fristen ikke blir overholdt kan Ringdalskogen AS kjøpe tomten tilbake for indeksregulert salgspris. Tilbakeskjøtingskostnader dekkes av tomtekjøper. Ønsker ikke Ringdalskogen AS å kjøpe tilbake tomten, tilfaller retten kommunen.
- Tomtekjøper kan kun selge til en tredjepart dersom hverken Ringdalskogen AS eller kommunen ønsker å erverve tomten. Samme kontraktsvilkår gjelder for en eventuell tredjepart.
- Prosessvann fra bedrifter på etablerte tomter kan kun tilføres den kommunale spillvannsledningen etter avtale med kommunen.

Tilknytningsgebyrer for vann og avløp står tomtekjøper for. Årlige gebyrer for vann, avløp, renovasjon, feiing og brannsyn er tilsvarende som for lignende eiendommer i kommunen (Larvik kommune 2004a, 4-5).

6.3.6 Kommunaltekniske bestemmelser

De kommunaltekniske anleggene som skal føres opp på området skal utføres etter Kommunalteknisk norm som ble vedtatt av Kommunestyret 19.06.2002 (Larvik kommune 2004a, 5). Anleggene det her gjelder er:

- Vei – herunder hoved adkomstvei med tilhørende ledninger fra hovedvei og fram til næringsområdet.
- Vann og avløp (spillvann og overflatevann).
- Fellesarealer.
- Felles adkomstveier.
- Parkeringsplasser.
- Sykkel/gangvei.

Kommunen skal godkjenne at alle planer er i henhold til gjeldende reguleringsplan for Ringdalskogen, og ingen arbeider kan påbegynnes før nevnte planer er godkjent. Ringdalskogen AS er ansvarlig for at ingen andre kan koble seg på eller ta i bruk nevnte anlegg uten deres tillatelse før kommunen har overtatt anleggene til eiendom, drift og vedlikehold. Når denne overtakelsen har funnet sted, er det kommunen som vil gi tillatelse til bruk av anleggene (Larvik kommune 2004a, 5-6).

Utbyggingen er etter utbyggingsavtalen foreslått å skje i 2 etapper. Når første etappe er fullt byggeklar med hoved adkomstvei (omlagt fylkesvei 204) og tilknytting til eksterne anlegg vil kommunen overta de kommunaltekniske anleggene. De resterende anleggene blir overtatt når andre etappe av utbyggingen er fullført. Det vil bli holdt en overtakelsesforretning før kommunen overtar anleggene, og eventuelle krav til utbedringer kommunen måtte ha, oppfylles i sin helhet av Ringdalskogen AS før overtakelsen finner sted (Larvik kommune 2004a, 5). Alle drifts – og vedlikeholdskostnader som forekommer før en overtakelse har funnet sted, skal betales av Ringdalskogen AS. Kommunen eller Statens vegvesen vil også overta all grunn til de veiene de skal overta for vedlikehold, vederlagsfritt. Det vil si at Ringdalskogen AS må stå for alle kostnader som måtte følge med oppmåling og overdragelse av skjøtet. Om det skulle vise seg å være nødvendig, skal kommunen ha rett til å foreta vedlikehold av tekniske anlegg på privat grunn. Ringdalskogen AS skal sørge for at dette

sikres med en tinglyst erklæring fra berørte grunneier(e) før kommunen overtar anleggene (Larvik kommune 2004a, 5).

6.3.7 Spesielle forhold

Det var viktig for kommunen at utbyggingen av Ringdalskogen næringsområde kom i gang så fort som mulig, men samtidig var reguleringsplanen for Ringdalskogen tilpasset reguleringsplanen for ny E18 (Larvik kommune 2004a, 7). Det planfrie krysset som skulle etableres, skulle danne av- og påkjøringen til Ringdalskogen og den nye omlagte fylkesvei 204. Siden det ikke var eksakt kjent når nye E18 ville bli anlagt ved inngåelse av utbyggingsavtalen, forpliktet Ringdalskogen AS seg til påfølgende bestemmelser for å sørge for raskest mulig utvikling av området:

1. Begynne prosjektering av de anlegg som de står ansvarlige for i henhold til utbyggingsavtalen:
 - Enten umiddelbart etter oppstartdato på nye E18 er bestemt.
 - Eller umiddelbart etter at midlertidig adkomst til Ringdalskogen fra gamle E18 blir godkjent.
2. Innhente anbud og gjennomføre anleggene:
 - Enten så fort oppføringen av nye E18 har kommet så langt at det lar seg gjøre.
 - Eller umiddelbart etter at midlertidig adkomst er godkjent. Er påfølgende kostnader over kr. 750.000,- skal det diskuteres mellom partene hvordan dette skal dekkes.
3. Skulle Ringdalskogen AS bryte avtalen, eller gå konkurs, har kommunen rett til å overta som utbygger etter nærmere avtale med Ringdalskogen AS sine garantister (Larvik kommune 2004a, 7).

6.3.8 Diverse

Ringdalskogen AS kan ifølge utbyggingsavtalen ikke overføre utbyggingsavtalen med tilhørende rettigheter og plikter til noen andre parter. Om Ringdalskogen AS inngår en samarbeidsavtale av en eller annen form med et annet selskap, vil det samarbeidende selskapet være bundet av utbyggingsavtalen på samme måte som Ringdalskogen AS (Larvik kommune 2004a, 7).

6.4 Beskrivelse av området

Ringdalskogen næringsområde ligger i Vestfold og er som nevnt blitt utpekt som et av flere regionale næringsområder i fylket. Selve området ligger strategisk svært godt til i Larvik kommune, midt mellom Larvik og Sandefjord, omtrent 8-9 km fra begge byene. Området ligger i umiddelbar nærhet til den nye E18 på nordsiden av veien, og er tilknyttet E18 via fylkesvei 204 som går i gjennom næringsområdet. Den fordelaktige beliggenheten, med korte avstander til både Sandefjord Lufthavn Torp, Larvik havn og jernbane, gjør at Ringdalskogen er godt rustet for næringsvirksomhet mot både resten av landet og internasjonalt. Områdets nedslagsfelt anslås å kunne nå 400.000 mennesker innenfor en radius på 90 km (NHP 2010). Fram til utbyggingen av nye E18 begynte lå området som vist på figur 19, kun omgitt av landbrukseiendommer uten noen tilknytning til hovedveinettverket. På det samme bildet kan man se hvordan Fylkesvei 204 lå i terrenget før traseen ble lagt om i forbindelse med utbyggingen av nye E18 og Ringdalskogen. Dette ble nærmere gjennomgått i punkt 5.2.



Figur 19: Ringdalskogen 2002 (utsnitt fra norgebilder.no).

På figur 20, fra 2007 kan man se at arbeidet med nye E18 er i gang, og at opparbeidelsen av Ringdalskogen har begynt i det små.



Figur 20: Ringdalskogen 2007 (utsnitt fra norgebilder.no).

På figur 21, fra 2011 kan man tydelig se at opparbeidelsen av Ringdalskogen er godt i gang og Brødrene Dahl som var første bedrift på området, har allerede etablert seg. E18 er som kjent ferdigstilt på dette tidspunktet, og man kan her se hvordan omleggingen av fylkesvei 204 går igjennom området og ender i rundkjøringen i krysset.



Figur 21: Ringdalskogen 2011 (utnsitt fra norgebilder.no).

6.5 Oversikt over bedrifter på Ringdalskogen

Ifølge Ringdalskogen sine nettsider har Ringdalskogen AS ved Rose Eiendom solgt unna rundt 80 mål tomt, som tilsvarer i underkant av 25% av det totale arealet.

De bedriftene som så langt har etablert seg på området er:

- Brødrene Dahl AS – Kjøpt tomt på 10 daa, satt opp næringsbygg på 3000 kvm.
- Skan-Tre AS – Kjøpt tomt på 4,5 daa, satt opp næringsbygg på 1100 kvm.
- Blå Eiendom AS – Kjøpt tomt på 25 daa, satt opp næringsbygg på 9500 kvm.
- NorBetong AS – Kjøpt tomt på 7,7 daa, satt opp industrianlegg på 1500 kvm.
- Larvik Trykkluft AS – Kjøpt tomt på 4,5 daa, satt opp næringsbygg på 1000 kvm.
- Arne Olav Lund AS – Kjøpt tomt på 6,5 daa, satt opp næringsbygg på 1500 kvm.
- Leiv Hübert Stål AS – Kjøpt tomt på 14 daa, bygger næringsbygg på 5500 kvm.
- Allum Bygg AS og Den Norske Kryddermølle AS (DNK) – Kjøpt tomt sammen på 5 daa, DNK har satt opp næringsbygg på 500 kvm.

6.6 Mulighetsanalyse Ringdalskogen

Larvik bystyre vedtok i 1998 at en utredning av Ringdalskogen med eventuelt regulering og senere utbygging, som et regionalt næringsområde skulle utredes (Larvik kommune 1998). SCC Bruer AS ble tildelt oppgaven i samarbeid med Larvik Kommune med å utarbeide en mulighetsanalyse av Ringdalskogen som et aktuelt regionalt næringsområde som følge av dette vedtaket.

Allerede i 1986 ble det som nevnt utarbeidet en disposisjonsplan for området av tidligere Hedrum kommune. Denne planen har blitt brukt som inspirasjon til utarbeidelse av denne mulighetsanalysen, men det vil i denne sammenheng kun refereres til analysen fra 1998, da det vil virke overflødig og lite hensiktsmessig å gå nærmere inn på Disposisjonsplanen fra 1986.

SCC Bruer AS har i utarbeidelsen av mulighetsanalysen sett på de eksisterende forholdene ved Ringdalskogen, de har vurdert konsekvensene som følger av omdisponering av arealer, og de kommer med en rekke anbefalinger og kostnadsvurderinger i forbindelse med en eventuell utbygging av området.

Det ble foretatt en vektning av tekniske og naturgitte forutsetninger i forhold til betydningen disse har for en eventuell gjennomføring av prosjektet.

Mulighetsanalysen har vektlagt de forskjellige prinsippene på følgende måte:

Vektlegging 1: Avgjørende for gjennomføring

Vektlegging 2: Har betydning for gjennomføring

Vektlegging 3: Ikke avgjørende for gjennomføring

(SCC Bruer 1998)

6.6.1 Landbruk

Vektlegging: 1

Beskrivelse av eksisterende forhold.

6.6.1.1 Jordbruksarealene

Landbruksmyndighetene så på området som ligger på den nordlige delen av Raet som meget verdifullt. Dette er områder som i 1998 hadde høy bonitet og ble brukt til å produsere korn og poteter. Det er god tilgang på vann og muligheter for grønnsaksdyrking. De områdene som ligger på nedre del av Raet og øst for fylkesvei 204 har lavere bonitet og er ikke fullt så verdifulle (SCC Bruer 1998, 2).

6.6.1.2 Skogområdet mellom Fylkesvei 204 og Fylkesvei 207

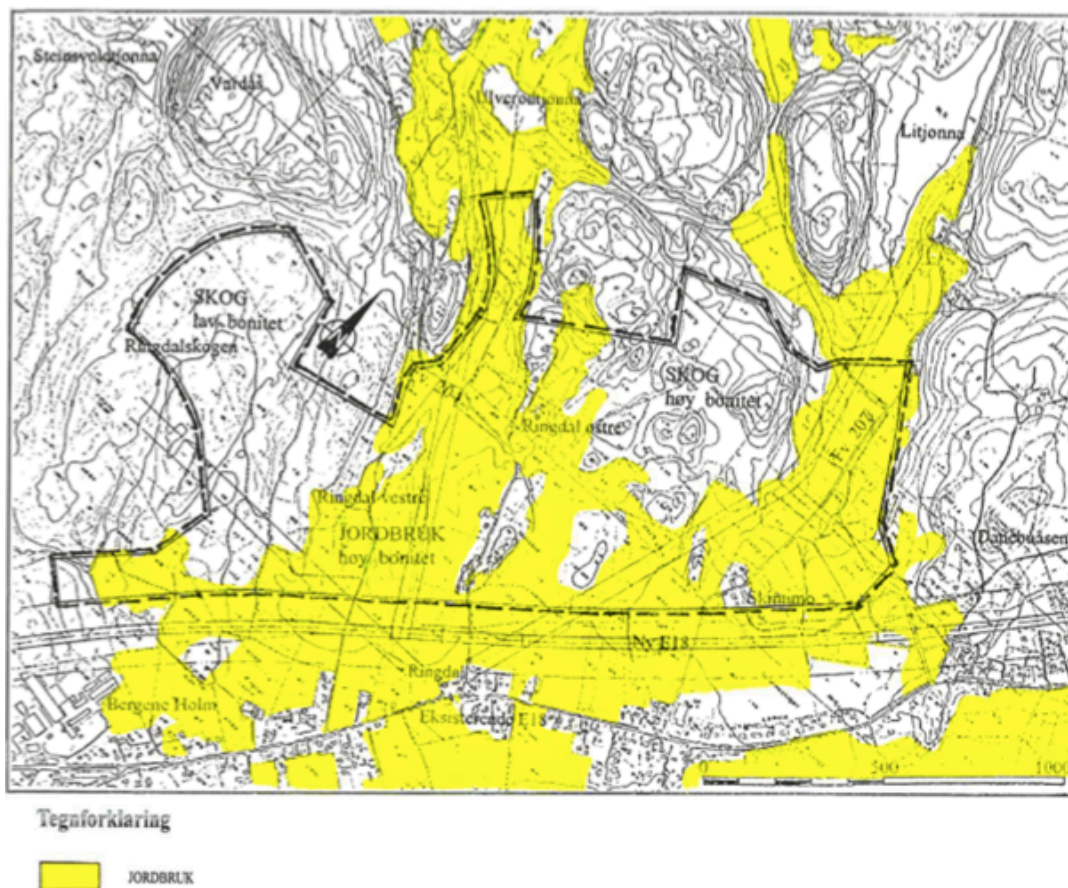
Dette området er en del av et større skogsområde som i øst, sør og vest grenser mot dyrket mark. Som man kan se på kartutsnittet, består dette området hovedsakelig av skog med høy bonitet. Dominerende treslag som produksjonsskog er gran (SCC Bruer 1998, 2).

6.6.1.3 Ringdalskogen

Det ligger to dalsøkk i området som har høy bonitet, også her er gran det dominerende treslaget. Størsteparten av området har lav bonitet med spredtstilte furutrær og noe løvtrevegetasjon. Ringdalskogen består hovedsakelig av gammel skog (SCC Bruer 1998, 2).

6.6.1.4 Vurdering av konsekvenser og premisser for utbygging

SCC Bruer viser i analysen at store deler av området består av jordbruksområder, og produksjonsskog med høy bonitet. For at kommunen skal kunne realisere næringsområdet, må disse områdene omdisponeres. Det vises også til på s.18 i mulighetsanalysen (SCC Bruer 1998), at alle arealene innenfor det vurderte området er å betrakte som tilgjengelige.



Figur 22: Temakart Landbruk (SCC Bruer 1998, 2).

6.6.2 Geologisk – Landskapsbeskrivelse

Vektlegging: 1

Beskrivelse eksisterende forhold.

6.6.2.1 Raet

Fra E18 og nord-vestover er terrenget hellende, landskapet er åpent med små nivåforskjeller. Raet flater ut lengst mot nordvest og har et lavpunkt ved Ulverødtjønna. Ved E18 ligger Raet rundt kote 77, mens lavpunktet ligger på kote 37 ved Ulverødtjønna (SCC Bruer 1998, 3).

6.6.2.2 Skogområdet i øst

Dette området er hovedsakelig kupert, men området som ligger i vest har større nivåforskjeller. Området består av mindre koller med varierende helninger. Den laveste kotehøyden er ca. 60, og de høyeste toppene ligger på rundt kote 80 (SCC Bruer 1998, 3).

6.6.2.3 Ringdalskogen

Dette området utgjør en større del av skogområdet i vest. Området er meget kupert, med store åser og dype daler. Det er to fremtredende dalsøkk i området og det blir avgrenset av kraftige daler mot nord og vest. Den laveste kotehøyden i dalene er 75, men området ligger på kote 100-116. Det høyeste punktet ligger på Vardås som ligger på kote 137,5. Vardås er en populær turdestinasjon og er et fint utsiktspunkt. Området ligger således relativt høyt i det overordnede terrenget (SCC Bruer 1998, 3-6).

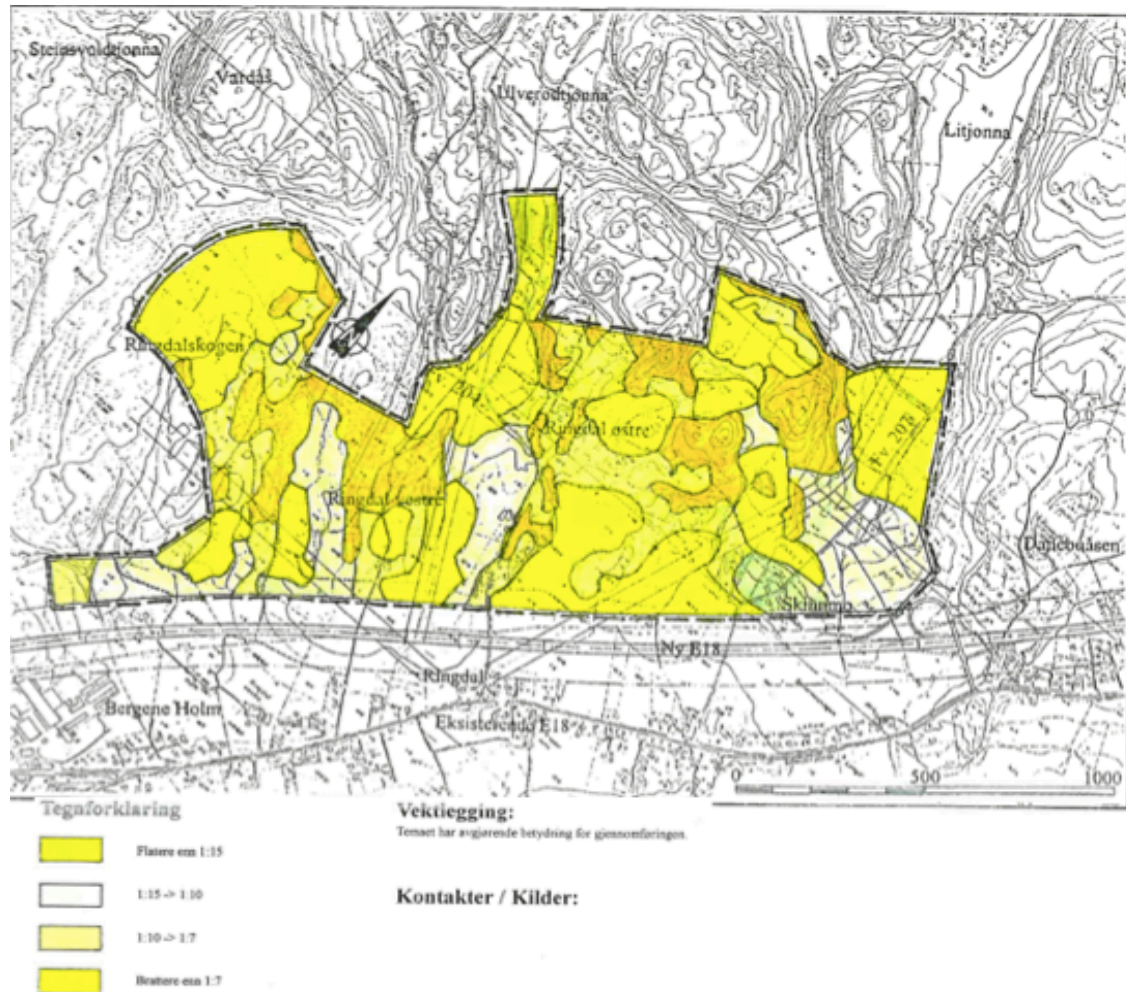
6.6.2.4 Grunnforhold og klima

Geologiske undersøkelser som ble utført i forbindelse med mulighetsanalysen avdekket at området i all hovedsak består av hav – og fjordavsetninger og fjell. Det er to bekkedrag på området, henholdsvis ved Skinmo og Ringdal, og langs disse ble det funnet mulige forekomster av kvikkleire som kan få betydning for utbyggingen (SCC Bruer 1998, 8).

6.6.3 Vurdering av konsekvenser

Mulighetsanalysen vurderer det slik at et næringsområde, som Ringdalskogen ble vurdert som, må ha en helningsgrad på slakere enn 1:10 for å ha høy bruksverdi. Dette tilsier at det er omtrent 900 daa vil være meget gunstig til denne bruken i området. Det finnes også mange virksomheter som vil kunne ha middels til høy bruksverdi med en helningsgrad på 1:10 – 1:7. Områdene som har en helningsgrad på brattere enn 1:7 vil ha en svært lav bruksverdi og blir vurdert til å være uegnet til dette formålet. Som vi kan se på kartet i figur 23,

utgjør omtrent 40% av området Ringdalskogen terreng som er brattere enn 1:7, noe som ut ifra denne rapporten vil tilsi at dette området trenger en betydelig planering for å være et godt alternativ (SCC Bruer 1998, 8).



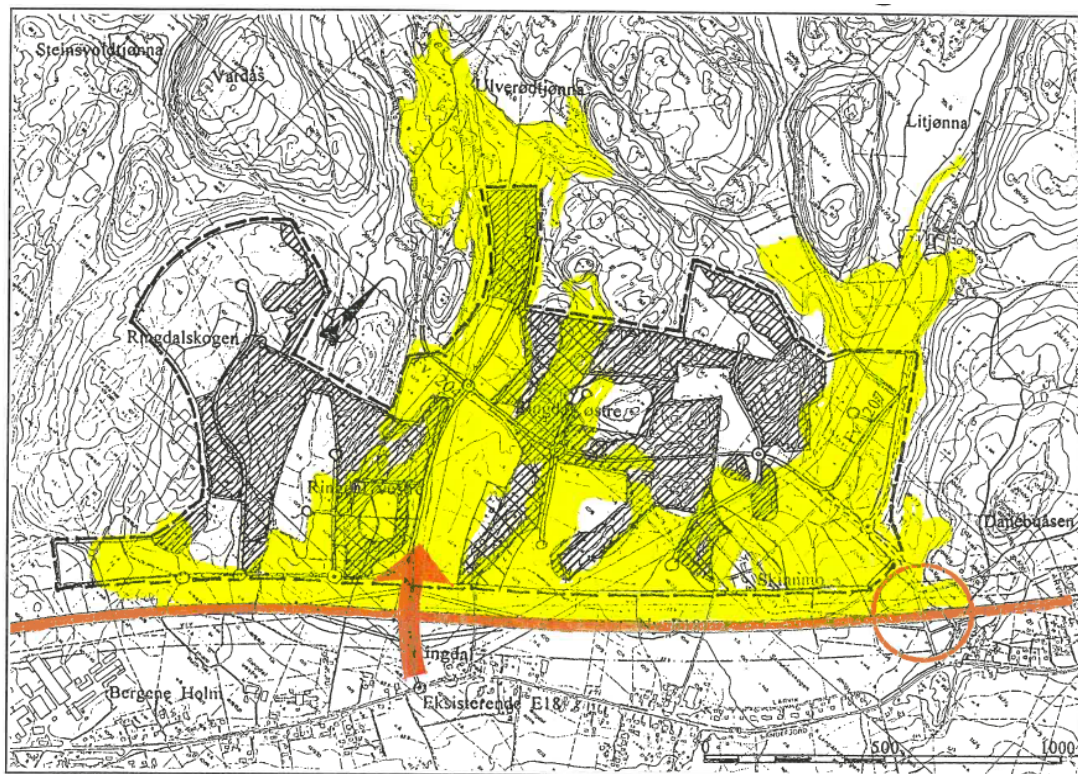
Figur 23: Temakart Topografi (SCC Bruer 1998, 3).

6.6.4 Planlagt E18

Vektlegging: 1

Beskrivelse av eksisterende forhold.

Hovedplanen for gjennomføring av ny E18 ble vedtatt i 1991. Det var lite diskusjon rundt trasevalget, men Larvik kommune stilte en del spørsmål rundt lokaliseringen av det opprinnelig planlagte toplanskrysset ved Danebo (SCC Bruer 1998, 4). Den opprinnelige planen til Statens vegvesen var å legge et toplanskryss litt vest for Danebo som illustrert i figur 24.



Tegnforklaring

	LANDBRUKSOMRÅDER		E18
	TOPOGRAFI – TERRENG BRATTERE ENN 1:10		ALTERNATIV KRYSSPLASSERING
			VEGKONTORETS FORSLAG TIL PLOSSERING AV KRYSS

Figur 24: Temakart E18 (SCC Bruer 1998, 14).

Etter at kommunen hadde sett på og vurdert mulighetsanalysen over områdene, ble det klart at dette ville være meget ugunstig for utviklingen av Ringdalskogen som næringsområde. Dette kunne medføre at området ville bli mindre attraktivt fordi ønskene om tilgjengelighet ikke ble oppfylt, og at det ville føre til en båndlegging av store områder og tunge investeringer i infrastruktur.

Mulighetsanalysen foreslo å flytte det planlagte toplanskrysset fra Danebo til et nytt punkt ved Ringdalskogen for å optimalisere utviklingen av området. Dette måtte gjøres for å kunne muliggjøre en rask og effektiv utvikling av omtrent 500 daa næringsareal så fort E18 ble ferdig utbygd. Videre ble det foreslått at man for å kunne realisere området før E18 stod ferdigstilt kunne opprette en midlertidig adkomst til den eksisterende E18. Denne løsningen ville også kunne være behjelpelig for eksisterende næringer som Bergene Holm, som ligger på østsiden av den fremtidige traseen. Statens vegvesen var ikke villige til å godta en slik midlertidig tilknytting til den eksisterende E18, da dette ville medføre mye tungtransport på en allerede kraftig trafikkert vei.

6.6.5 Friluftsliv og natur

Vektlegging: 3

Utfra mulighetsanalysen som ble foretatt av området er det ingenting som tilsier at en utbygging vil påvirke de omkringliggende områdene nevneverdig. Det ligger ingen vann innenfor det aktuelle området, og av vannene i nærheten er Steinsvoldtjønnna det eneste som benyttes som fiskevann, både Ulverødtjønnna og Litjønnna er for grunne og sure til fiske. (SCC Bruer 1998, 9). Området som hovedsakelig består av svært grovt terreng og åkerlapper blir ikke brukt til friluftsliv, og det er ingen registrerte turstier på området. Vardås, som ligger nord for området, er en yndet turdestinasjon med fin utsikt over Ringdalskogen, men utgangspunktet for denne turen ligger lenger vest og utenfor det aktuelle arealet. Mellom Danebu og Ringdal er det registrert et trekk for elg og rådyr som krysser E18 sør for Skinmo. Dette trekket er mindre viktig da de to hovedtrekkene fra innlandet mot kysten ligger mer vestover mot Larvik. Statens

Vegvesen har ikke lagt inn noen kryssing for vilt i planene for ny E18 innenfor dette planområdet (SCC Bruer 1998, 9-11). Grunnforholdene på området som er aktuelt for denne oppgaven består ifølge SCC Bruer AS hovedsakelig av bart fjell med noen forekomster av løsmassedekke, og hav-,fjord- og strandavsetninger. Vegetasjonen er dominert av granskog.

6.6.6 Bebyggelse og utbyggingsproblematikk

Det er ved utarbeidelsen av denne analysen registrert 15 gårdsbruk og boligeiendommer innenfor det vurderte området. Eiendommene forslås å holdes utenfor den planlagte næringsetableringen og skal ikke omdisponeres. Eiendommene ligger hovedsakelig tilknyttet fylkesveiene 204 og 207. Disse fylkesveiene holder ikke en tilfredsstillende standard i forhold til den forventede økningen i trafikk en regional næringsetablering vil medføre. Fylkesvei 204 var tiltenkt å legges i bro over nye E18, men etter at Statens vegvesen etter anbefaling fra SCC Bruer AS valgte å legge et toplanskryss ved Ringdalskogen, måtte fylkesvei 204 legges om.

6.7 ABC – prinsippet i Vestfold

Man kan i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (Vestfold fylkeskommune 2014), lese om hvordan man i Vestfold legger til rette for næringsutvikling i fylket og hvilke retningslinjer som blir brukt for arealplanlegging. En viktig del av tilretteleggingen er ABC-prinsippet som også har blitt anvendt under reguleringen av Ringdalskogen.

ABC-prinsippet blir brukt over hele verden, men de forskjellige kriteriene knyttet opp mot prinsippet endrer seg fra sted til sted avhengig av hvordan infrastruktur og andre faktorer spiller inn. I Vestfold er et hovedprinsipp at virksomheter og bedrifter med mange ansatte eller besøkende skal være lokalisert i sentrumsområder med god tilknytting til kollektive transportmidler

og godt tilrettelagt for syklister og gående (Vestfold fylkeskommune 2014, 49).

Tabell 4 viser hvordan Vestfold skiller mellom A-,B- og C-lokaliteter:

Tabell 4: Skille mellom A-,B-, og C-lokaliteter (Vestfold fylkeskommune 2014).

Type lokalitet	Kriterier
A	<ul style="list-style-type: none"> • Høy tilgjengelighet til kollektivtransport • Ingen krav til biltilgjengelighet • Regulert tilgang på p-plasser - avgrense • Mange ansatte - lav bil og transportavhengighet • Større "rene" kontorbedrifter • Handel og service • Utdanning og helse
B	<ul style="list-style-type: none"> • God tilgjengelighet til kollektivtransport • God tilgjengelighet med bil • Ligge i nærheten av kollektivtransport • God tilknytting til hovedvegnettet • P-plasser regulert etter behov • Bilavhenging forretningsvirksomhet • Lettere industri • Salg & service
C	<ul style="list-style-type: none"> • Ingen krav til kollektivtransport • Høy tilgjengelighet med bil • Lett adkomst til hovedvegnett • Høyt antall p-plasser • Lagervirksomhet • Engros- og transportfirmaer • Tyngre industri • Tyngre varesalg

7. Analyse og diskusjon

7.1 Innledning

I denne delen av oppgaven vil empirien bli presentert og prosjektet vil bli analysert og drøftet, for å besvare problemstillingene som ble presentert innledningsvis:

- Hvordan utviklingen av Ringdalskogen næringsområde har foregått.
- Hvordan kommunen har påvirket utviklingen.
- Hva utbyggingen av E18 har hatt å si for Ringdalskogen næringsområde.
- Hvorfor bedrifter har valgt å etablere seg på Ringdalskogen næringsområde.
- Hvordan man for seg den videre utviklingen av området.

Det har så langt i oppgaven blitt presentert hva som har skjedd på Ringdalskogen fra området først ble utnevnt som regionalt næringsområde. Videre vil det bli diskutert hva som kunne ha blitt gjort annerledes og andre elementer som har påvirket utviklingen av Ringdalskogen. Utgangspunktet for dette vil være intervjuer av ansatte i Larvik Kommune, prosjektleder for Ringdalskogen, og bedrifter som har etablert seg på Ringdalskogen. Resultatene fra de forskjellige intervjuene vil bli presentert og brukt i dette kapitlet for å danne grunnlaget for diskusjonen. Dette vil bli gjort ved at problemstillingene diskuteres opp mot empirien og teorien hver for seg.

7.2 Hvordan har utviklingen av Ringdalskogen foregått

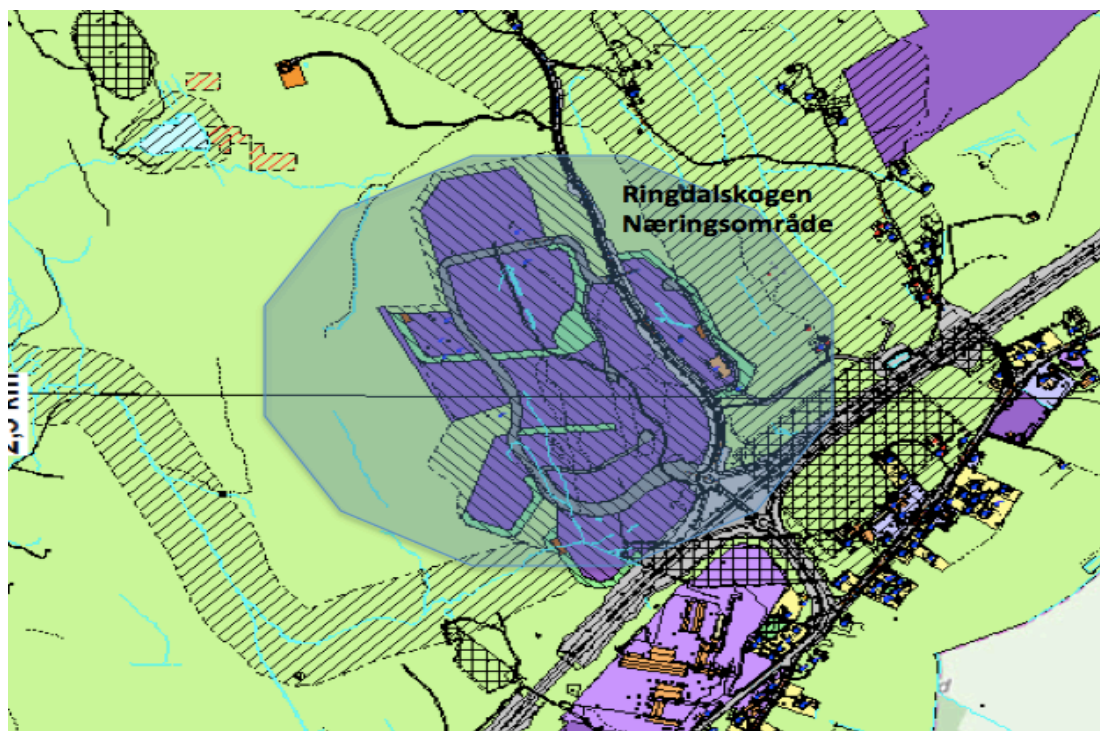
7.2.1 Innledning

Her vil det bli gjort en gjennomgang av informasjonen som har blitt presentert i de tidligere kapitlene. For å få et korrekt bilde av hvordan utviklingen har foregått, har det også vært viktig å snakke med Larvik kommune og Rose Eiendom. Videre vil resultatene av intervjuene bli presentert.

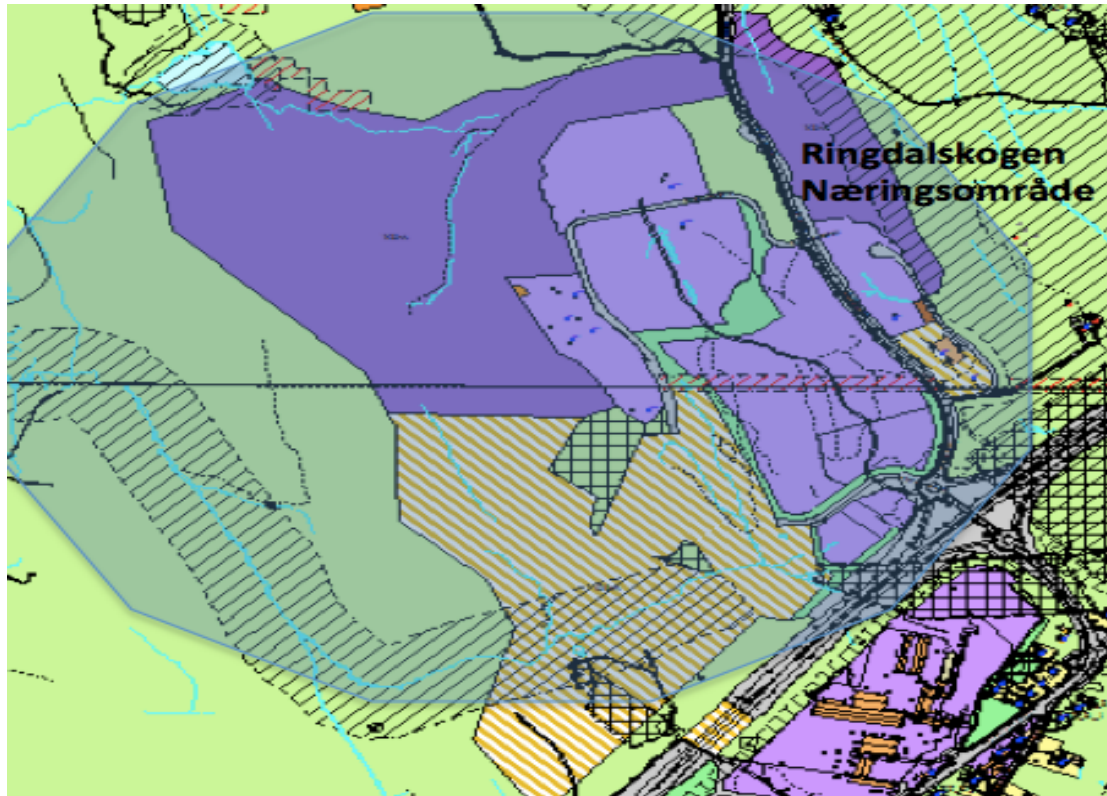
7.2.2 Rose Eiendom

Prosjektlederen for Ringdalskogen har vært involvert i prosjektet siden NHP Sør AS kom på banen i 2007. Under innhenting av bakgrunnsinformasjonen kom det frem at det var en glippe i tidslinjen. Hva som skjedde mellom utbyggingsavtalen ble underskrevet i 2004 og salget til NHP Sør AS i 2007, er ikke klart. Under intervjuet med Prosjektlederen kunne han fortelle at de opprinnelig grunneierne kom så langt i prosessen at de fikk prosjektert omleggingen av fylkesveien i henhold til utbyggingsavtalen, og at de fikk inn tilbud fra forskjellige aktører. Det var i perioden etter dette at prosessen tydeligvis hadde begynt å butte litt. Akkurat hva som skjedde er ikke Prosjektlederen helt sikker på, men at det hadde noe med økonomien i prosjektet å gjøre, er ganske sikkert. Det var i denne perioden at utgiftene begynte å komme. Omleggingen av fylkesveien, som viste seg å koste kr 15.000.000,- var bare første utgiftspost. Prosjektlederen sier at han tror kommunen følte et såpass press på å få fylkesveien ferdig i tide at det ikke var langt unna en ekspropriasjonssituasjon. Dette blir bare spekulasjoner, og han vil ikke gå nærmere inn på temaet. Det han kan si er at kjøpet gikk litt fort. De fikk press på seg til å fullføre omleggingen av fylkesveien før E18 stod ferdig, noe som kan ha påvirket forhandlingene rundt kjøpet. Det er godt mulig grunneierne fikk en litt god pris, men det er ikke noe de går og tenker på i dag. Det som var viktig for NHP under kjøpet av Ringdalskogen, var å sikre seg opsjon på de 800 daa som grenser til de 630 daa Ringdalskogen som er under utvikling i dag (illustrert i figur 25, og 26). Prosjektlederen er klar på at det var viktig for dem å skaffe seg så mye areal som mulig. Den arealmessige statusen de ekstra 800 daa gir dem er viktig for Ringdalskogen som et regionalt næringsområde, jo større det er på kartet desto bedre befester det sin situasjon i regionen. På spørsmål om hvilke planer de har for de tilgrensende tomtene, svarer han at det er markedet som bestemmer om de skal benytte seg av dem eller ikke. Per dags dato har de nok av ubenyttede tomter, og det er ikke aktuelt med noen opparbeidelse av det tilgrensende arealet. Det er kun økonomisk gevinst som vil få de ekstra 800 daa til å bli benyttet. Prosjektlederen fortsetter med å fortelle at per i dag har de kun solgt unna i underkant av 25% av tomtene, noe som tilsvarer 20-25 daa i året. Det har vært en krevende og lang prosess. Salg av tomter har tatt lengre tid enn

hva de forventet. Da NHP Sør AS, og Rose Eiendom satte opp en fremdriftsplan over området i 2007, så de for seg 5-8 år før området var fylt opp. I dag operer de ut fra en plan på 10-15 år, og Prosjektlederen sier at han ikke tror området vil være fullt i 2020. Utviklingen fram til i dag har gått tregt, men vurderingene er fremdeles de samme. Han er tydelig på at de fremdeles er av den oppfatningen at det er et godt prosjekt. Beliggenheten er god og det vil bli bra, men det er selvsagt tungt å dra på finanskostnadene over så lang tid.

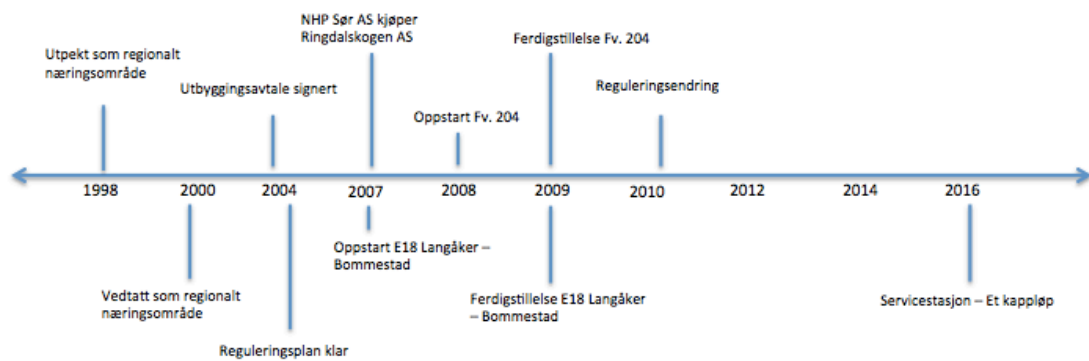


Figur 25: Ringdalskogen uten opsjon (Larvik kommune 2010b).



Figur 26: Ringdalskogen med opsjon (Larvik kommune 2015).

I figur 27, kan man se et tidsforløp på hvordan utviklingen har foregått på Ringdalskogen.



Figur 27: Tidslinje over utviklingen på Ringdalskogen.

7.2.3 Larvik Kommune

Under intervjuet med Virksomhetslederen i Larvik Kommune ble det snakket om de opprinnelige planene til Hedrum kommune om å bygge boliger på Ringdalskogen. Han er klar på at det aldri ville ha vært aktuelt i dag uavhengig om området hadde blitt utpekt som regionalt næringsområde eller ikke. Etter at området ble utpekt som regionalt næringsområde ble planene endret, og fokuset ble rettet mot utvikling av næringsområdet, forklarer han. Når det gjelder om valget av området var strategisk eller politisk, er han tydelig på at området ble valgt i samarbeid med fylkeskommunen og at det er tydelig at det var et strategisk valg som ble tatt. Han har ikke lest rapporten til Rambøll (2008), men er klar over at områdene Kronlia og Bergsenga mistet statusen som regionalt næringsområde. De er ikke sammenlignbare med Ringdalskogen, sier Virksomhetslederen, og fortsetter med å forklare at nærheten til E18 gjorde Ringdalskogen til en ideell kandidat for å bli utpekt som regionalt næringsområde. Som Prosjektlederen, har ikke Virksomhetslederen noen konkluderende informasjon om de faktiske omstendighetene rundt salget av Ringdalskogen AS. Han er av den oppfatningen at det oppstod en intern konflikt som framprovoserte salget, men noen årsak til konflikten vil heller ikke spekulere i. Han er klar på at kommunens oppfatning er at det var gunstig for prosjektet at Rose eiendom kom på banen og tok ansvar for utviklingen. De opprinnelige grunneierne hadde ingen forutsetninger for å håndtere et såpass stort område. Det var kommunens ønske at utviklingen av Ringdalskogen skulle foregå kommunalt, men Larvikslista (lokal politisk gruppering) bestemte at grunneierne skulle få kontrollere utviklingen selv, og da ble det ifølge Virksomhetslederen slik. Etter at Rose Eiendom tok over prosjektledelsen har utviklingen gått fint, men kommunen hadde trodd at området skulle bli fylt opp litt raskere.

7.2.4 Drøfting

For å kunne svare på problemstillingen om hvordan utviklingen av Ringdalskogen har foregått, har det vært nødvendig å se på hva som kan ha forårsaket salget. Selv om både Virksomhetslederen og Prosjektlederen var litt tilbakeholdne med svarene sine på akkurat dette punktet, er det rimelig å anta at det ligger noe bak det som kommer fram. At de økonomiske utfordringene som lå foran dem på tidspunktet rundt salget har spilt en rolle, er meget trolig. Det har ikke blitt opprettet kontakt med noen av de opprinnelige grunneierne, så noen avklaring på hvorfor de valgte å selge Ringdalskogen AS vil ikke bli presentert i oppgaven. Man kan tenke seg at ved opprettelsen av Ringdalskogen AS, var det stor optimisme rundt utviklingen av området, men etter hvert som oppstarten av E18, og dermed oppstarten av Ringdalskogen ble utsatt, kom usikkerheten. Siden bakgrunnen for salget ikke er kjent blir det med spekulasjonene, men resultatet ble at NHP Sør AS kom inn sammen med Rose Eiendom og tok over. Utviklingen etter oppstarten i 2009 har gått relativt sakte i forhold til hvilke forventninger både kommunen og Rose Eiendom hadde.

Når det gjelder plasseringen av Ringdalskogen som regionalt næringsområde, er det helt tydelig at det er et strategisk valg. Rambøll (2008, 34) sier i sin rapport at "Ringdalskogen har en strategisk plassering ut fra et næringsutviklingssynspunkt, mer er noe i minste laget som regionalt næringsområde."

Rambøll (2008) kom med en oppdatert liste over kriterier ved valg av regionale næringsområder som nevnt i punkt 4.2. Her blir det sagt at områder som blir valgt ideelt sett burde være 1000 daa. Det som ikke kommer fram i rapporten, er det faktum at det eksisterer en opsjonsavtale på ytterligere 800 daa.

I Von Thunen-modellen som ble presentert i kapittel 3 er det en gjort en del antagelser:

- Det er ett marked.
- Homogene produkter.
- Alle bøndene bruker samme teknologi, og har samme produksjonskostnader.
- Ingen inngangsbarrierer til markedet.
- Kvaliteten på land er homogen.

Selv om modellen i utgangspunktet ikke er helt representativ for Ringdalskogen, er det aspekter ved den som kan benyttes. Det hele bunner ut i nærhet til "markedet". Det som gjør Ringdalskogen interessant er den umiddelbare nærheten til E18. Det er ikke ett marked som modellen jobber ut ifra, men E18 leder til de forskjellige markedene. Det er stor grunn til å tro at Larvik Kommune, og Vestfold Fylkeskommune, hadde næringslivets interesser i tankene ved valget av Ringdalskogen som regionalt næringsområde. De har vurdert hva som vil gjøre området attraktivt for potensielle bedrifter. At det er ett marked, er selvsagt ikke direkte overførbart, men om man ser på E18 som veien til markedet, kan det relateres. Hvis Ringdalskogen hadde ligget 5km unna E18, hadde det vært umulig for området å konkurrere med andre områder som har umiddelbar nærhet til hovedveien. Dette er selvfølgelig avhengig av at bedriftene som etablerer seg på næringsområder er avhengig av transportmuligheter, men det kan man også se som en forutsetning. ABC-prinsippet, som ble presentert i kapittel 3, sier at C – lokaliteter skal ha lett adkomst til hovedveinettet, ingen krav til kollektiv transport, og at området skal være tilpasset tyngre industri, lagervirksomhet, engros og transportfirmaer. Det er rimelig å anta at bedrifter som skal etablere seg, ser på nærheten til E18 ved valg av lokasjon. I kapittel 4 blir det foretatt en gjennomgang av de andre regionale områdene i regionen. Foksrød/Kullerød, Borgeskogen og Bentsrud kan sies at er godt plasserte områder i forhold til ABC-prinsippet, og er sammnelignbare med Ringdalskogen. Bentsrud kan fremstå som litt lite pr dags dato, men det kan som beskrevet utvides ytterligere. Viulsrød/Langmyra og Linnestad derimot, er både relativt

små og Linnestad ligger i tillegg hele 7km unna E18. Ringdalskogen med sine mulige 1400 daa, og umiddelbare nærhet til E18 framstår som et meget sikkert og strategisk valg.

7.3 Hvordan har kommunen påvirket utviklingen

7.3.1 Innledning

Det har vært en viktig del av oppgaven å se på hvordan kommunen har påvirket utviklingen av Ringdalskogen. Om det har vært noen uoverensstemmelser mellom utbygger og Larvik kommune eller om samarbeidet gått smertefritt. Gjennom presentasjon av intervjuer og drøfting blir det forsøkt å besvare dette.

7.3.1 Rose Eiendom

Det inntrykket Rose Eiendom hadde av kommunen i 2007, da de kom inn i prosjektet, var at kommunen framstod som litt bitre over at de ikke fikk drive utbyggingen av Ringdalskogen kommunalt. Dette begrunner Prosjektlederen med at om man ser på utbyggingsavtalen, kommer det fram i formålet for avtalen at kommunen skal ha en sterk hånd på rattet når det gjelder fremdriften av Ringdalskogen-prosjektet. Prosjektlederen mener man ikke skrive dette i en slik avtale, og han fortsetter med å si at det er helt tydelig at kommunen ikke har noen tiltro til den andre parten i avtalen. Avtalen gir kommunen omtrent full kontroll over utvikling av de kommunaltekniske anleggene, noe som kanskje er naturlig da det er kommunen som skal overta og drifte dem etter ferdigstilling. Prosjektlederen sier seg enig i dette, men legger også til at om kommunen skulle kreve noe virkelig "snasent" utstyr i en pumpestasjon, er Rose Eiendom pent nødt til å føye seg etter kommunens ønsker. Det har ikke vært nødvendig, men om kommunen skulle gått langt utenom de kommunale normene, kunne nok Rose Eiendom ha trukket litt i tøylene. Det at det var de opprinnelige grunneierne som stod bak Ringdalskogen AS som signerte utbyggingsavtalen, kan være forklaringen på hvordan den er utformet. Avtalen ville muligens ha sett

annerledes ut om Rose Eiendom hadde vært inne som eier på det tidspunktet avtalen ble utformet. Prosjektlederen bekrefter at de har sett på mulighetene for å få reforhandlet avtalen, men har vurdert det slik at det ikke har vært nødvendig. Når alt kommer til alt er Rose Eiendom veldig fornøyd med samarbeidet de har hatt med kommunen. Det kom fram under intervjuet med Prosjektlederen, at utenom enkelte punkter i utbyggingsavtalen er det ingenting kommunen har foretatt seg som har vært til potensielt hinder for utbyggingen. Kommunen har trukket seg en god del tilbake etter at Rose Eiendom tok over prosjektet, og utbyggingsavtalen har ikke ført til noen problemer hittil i prosessen. Kommunen har vært enkel å forholde seg til i forbindelse med reguleringsendringene som har blitt foretatt. I reguleringsplanen fra 2010 kan man lese at de interne veiene som opprinnelig var regulert inn har blitt fjernet. Ifølge Prosjektlederen la disse veiene litt for sterke føringer på hva slags tomter de kunne tilby, og litt for kraftige føringer på opparbeidelsen av terrenget.

Området var som beskrevet i punkt 6.6.2.3 veldig kupert. Det er så store høydeforskjeller på området at veiene i den opprinnelige planen fra 2004 ville vært ekstremt kostbare, og lite hensiktsmessige. Det var en kabal for å få dette i orden, men kommunen har vært flinke til å tilrettelegge de endringene som måtte til forteller Prosjektlederen.

7.3.2 Larvik Kommune

I samtalen med Virksomhetslederen var det litt vanskelig å komme inn på kommunens påvirkning av Ringdalskogen. På spørsmål om utbyggingsavtalen kan han fortelle at kommunen var av den oppfatningen at prosjektet ble litt i største laget for de opprinnelige grunneierne, og at de gjerne ville ha en hånd med i spillet. Virksomhetslederen forteller som nevnt i punkt 7.2.3 at etter at Rose Eiendom tok over prosjektledelsen har kommunen vært veldig fornøyd med hvordan ting har blitt håndtert, og han føler at kommunen har vært behjelpelige på alle punkter. De har forsøkt å tøyne strikken så langt de kan med

reguleringsplanen, og skulle de ha gjort noe mer måtte det ha gått igjennom fylkeskommunen.

7.3.3 Drøfting

Da det begynte å bli såpass knapt med tid for å få fylkesveien ferdig til åpningen av nye E18, ble kommunen utålmodig. De økte presset på grunneierne for å få veien ferdig siden kommunen hadde forpliktelser overfor Statens Vegvesen de måtte forholde seg til. Dette kan ha medvirket til en intern strid blant de opprinnelige grunneierne som førte til at hele Ringdalskogen AS ble lagt ut for salg i 2007. Hvis det var slik at kommunen la et så kraftig press på grunneierne for å få ferdigstilt fylkesveien at de ikke så noen annen løsning enn å selge prosjektet, kan man jo si at kommunen har påvirket utviklingen av Ringdalskogen i en betydelig grad. Kommunen hadde forpliktelser overfor Statens vegvesen om å ha ferdigstilt fylkesveien til åpningen av E18. Hvis grunneierne ikke var tydelige på at de kunne levere, var kommunen nødt til å foreta seg noe. Prosjektlederen ga uttrykk for at han hadde en mistanke om at ekspropriasjon ikke var langt unna. Dette har ikke blitt bekreftet av Larvik kommune, men man kan anta at kommunen ikke er villige til å bryte forpliktelsene sine ovenfor Statens vegvesen, og at det ligger noe i mistanken hans. Det er vanskelig å se for seg hvordan de opprinnelige grunneierne kunne ha rodd dette prosjektet i havn. Utgiftene som følger av utviklingen av området, og at markedet har vært såpass dårlig, er tungt for noen få privatpersoner å håndtere. Det kan tenkes at det ikke hadde vært noe problem og utviklingen hadde gått bra. Men tatt i betraktning det vi vet i dag er muligheten for at områdets attraktivitet hadde blitt svekket på grunn av dårlig håndtering av prosjektet, helt klart tilstede. Siden Rose Eiendom tok over ansvaret for Ringdalskogen har kommunen trukket seg tilbake, fortalte Prosjektlederen, noe kommunen bekreftet under intervjuet med Virksomhetslederen.

7.4 Hva har utbyggingen av E18 hatt å si for Ringdalskogen næringsområde

7.4.1 Drøfting

Det er nærliggende å tro at utbyggingen av E18 har vært avgjørende for utvikling av Ringdalskogen. Et av kriteriene for å bli utpekt som regionalt næringsområde er at området skal være tettest mulig E18. Det har vært eksempler på regionale næringsområder som ikke har hatt umiddelbar nærhet til E18, men her har de ved enkelte tilfeller mistet statusen som regionalt næringsområde.

Reguleringsplanen bærer preg av at E18 er vesentlig for utviklingen av området. Som tidligere nevnt i punkt 6.2 er det lagt opp til at området ikke kan tas i bruk før E18 er ferdigstilt, og at området er tiltenkt C-virksomheter som treffer kriteriene i ABC-prinsippet. Hadde trasé valget til E18 sett annerledes ut, er det relativt sikkert å påstå at Ringdalskogen næringsområde ikke hadde eksistert.

7.5 Hvorfor har bedrifter valgt å etablere seg på Ringdalskogen næringsområde

7.5.1 Innledning

For å kunne besvare problemstillingen(e) var det nødvendig å komme i kontakt med og intervju bedriftene som har etablert seg på Ringdalskogen. Uten den informasjonen de kunne tilby ville det vært vanskelig å kunne gi noe godt svar på problemstillingene i oppgaven. Det ble opprettet kontakt med tre bedrifter.

Terrox AS, Leiv Hübort Stål AS, og NorBetong sa seg alle villige til å bli intervjuet. I NorBetong fikk jeg kontakt med regionssjefen på telefon, og avtalte å sende ham noen spørsmål per e-post. Leiv Hübort Stål AS, og Terrox AS ble det holdt personlige møter med. Det var henholdsvis Markedsdirektør i Leiv Hübort Stål AS, og Daglig leder og eier i Terrox AS som ble intervjuet.

Formålet med intervjuene var i hovedsak å kunne svare på hvorfor bedriftene hadde valgt å etablere seg på Ringdalskogen, og eventuelt hvilke vurderinger som ble tatt.

7.5.2 Terox AS

Terox AS kjøpte tomt på Ringdalskogen på bakgrunn av at de så et behov for å etablere seg på et større område. De var tidligere lokalisert på Nordby Næringspark som ligger nærmere Larvik Sentrum. Valget av Ringdalskogen var basert på flere faktorer. Beliggenheten blir betraktet som helt vesentlig, nærheten til E18 er selvfølgelig viktig da de driver med transport av produkter, men det var ikke utslagsgivende. Ringdalskogen befinner seg midt i nedslagsfeltet til det markedet de opererer innenfor. Dette faktum kombinert med at de ikke ønsket å bevege seg for langt, var helt avgjørende. Daglig leder og eier av Terox AS mener at det er en bedre investering å etablere seg på Ringdalskogen enn på et billigere alternativ. "Om 10 år tror jeg dette området vil ha økt betraktelig i verdi grunnet et enormt nedslagsfelt, og fantastisk beliggenhet." sier han.

Daglig leder forteller videre at når det gjelder hvilke bedrifter som etablerer seg på Ringdalskogen, har han et ønske om at det kommer flere industri- og produksjonsbedrifter. Han synes imidlertid ikke han har noen rett til å ytre dette ønsket overfor Rose Eiendom. At han ønsker dette er forståelig, da flere av denne type bedrifter kan gagne Terox AS fordi de driver mye med salg og utleie av trykkluftutstyr. Han poengterer at de er svært fornøyde med valg av lokasjon, og at uavhengig av eventuelle småting som kunne vært bedre, som for eksempel at det har tatt lang tid å få opp en skiltplan, ville de tatt samme valg igjen siden de har troen på at dette er et bra område som vil utvikle seg bra.

7.5.3 Leiv Hüberr Stål AS

Leiv Hubert Stål AS kjøpte tomt på Ringdalskogen på bakgrunn av at de holdt til i uhensiktsmessige produksjonslokaler. De var tidligere lokalisert i Skien, 25 minutter unna E18. Tilknyttingen til E18 blir dratt fram som vesentlig. Markedsdirektøren, som ble intervjuet, kan videre fortelle at de ønsket å etablere seg i Larvik, men de ville nødvendigvis miste kompetansen de hadde gjennom

de ansatte i Skien. De kikket litt på andre områder, men Ringdalskogen framstod som byggeklart, og i det område de ønsket. Det største markedet for denne fasiliteten er i Oslo. De vurderte å flytte seg nærmere Drammen, men dette ble valgt bort grunnet tapet av kompetanse/ansatte dette ville medføre. Den gode tilknyttingen til E18 har ført til innsparte transportkostnader, og flyttingen til Larvik har brakt dem nærmere havnen i Horten som de benytter seg av for leveranse av stål. Når det gjelder hvilke bedrifter som etablerer seg på Ringdalskogen er de i utgangspunktet helt likegyldige til det, så lenge de kan holde på med sitt uten å sjenere eventuelle nabobedrifter. Markedsdirektøren legger til:

”Det betyr ikke noe annet enn at det blir et miljø med flere typer bedrifter; et slags nettverk med de som er her. Skulle nok ønske at det kom flere her, men hvem det er, er ikke så viktig.”

Han er klar på at de er strålende fornøyde med valg av lokasjon og poengterer at etter at de fikk nye lokaler og gjorde noen investeringer, har de økt kapasiteten sin med 100% per skift.

7.5.4 NorBetong

NorBetong kjøpte tomt på Ringdalskogen på bakgrunn av at de ønsket å etablere seg på et område som var bedre egnet for betongproduksjon. De var tidligere lokalisert i Sandefjord, men en økende vekst av boliger som naboer, gjorde at de ønsket seg bort. Det var meget viktig med tilknytting til E18, samt at det var flere store utbyggingsprosjekter i nærheten som gav dem et konkurransefortrinn. Regionssjefen i NorBetong er klar på at de ikke er spesielt opptatt av hvilke andre bedrifter som etablerer seg på Ringdalskogen såfremt de ikke kan dra direkte nytte av dem. Han ønsker at eventuelle nye bedrifter passer inn med deres type industri. De må altså tåle litt støy og mye transport rundt på området. Det kommer fram at NorBetong som bedrift er meget fornøyde med området, men de ser fram til åpningen av gjennomkjøringen på området.

7.5.5 Drøfting

Det som går igjen hos alle bedriftene er at beliggenheten har vært helt avgjørende i valg av område å etablere seg på. Bedriftene lå tidligere i nærliggende områder, enten i Larvik eller tilgrensende kommuner. Det var viktig for samtlige bedrifter å ikke flytte seg for langt i frykt for å miste kompetanse ved at de ansatte ikke ville følge etter. Det er enkelt for en bedrift å vurdere merkostnader forbundet med flytting når det kommer til transportkostnader slik som Von Thunen-modellen foreslår, men for de ansatte er det ikke nødvendigvis kun økt reisetid som er avgjørende for om de vil være med på flyttingen eller ikke. Dersom en ansatt som tidligere kunne gå, nå må gå til innkjøp av bil for å komme seg på jobb, vil det muligens være rene økonomiske vurderinger som avgjør. Andre variable for bedriften kan være tilknytning til leverandører, både med tanke på transportkostnader og lojalitet, nærhet til kunder, tilknytning til lokalsamfunnet, kommunale subsidier, etc. Hvilke kostnader og vurderinger bedriftene tar, avhenger også av hva slags industri de opererer innenfor og hvilke markeder de leverer til. Det vil også være skattevurderinger dersom bedriften leverer til flere land, og dersom muligheten for å produsere utenfor Norge er tilstede vil dette muligens også påvirke utfallet.

NorBetong AS befant seg som nevnt i et område hvor det var hyppig boligutvikling. Dette kunne ført til et eventuelt tap av bedriftens renommé, men også muligens fremtidige kostnader i forbindelse med strengere krav og retningslinjer med tanke på miljøhensyn. Et hypotetisk eksempel kan være at det blir startet en barnehage i nærhet til produksjonslokalene, og nærsamfunnet ønsker ikke at det skal være betongstøv i luften barna deres puster. Kommunen stiller strengere krav til rensing av utslippene og krever et lavere støynivå. For NorBetong sin del vil dette være en uventet kostnad og terskelen for å flytte på seg til et mer egnet område blir lavere. Dersom kommunen ikke pålegger dem disse kravene, vil NorBetong kunne oppleve å få nærsamfunnet imot seg. For NorBetong som var der først, vil dette kunne virke belastende, og bedriftens rykte og renommé vil kunne bli såpass svekket at flytting fremstår som det beste alternativet.

Bedriftene jeg har vært i kontakt med hadde alle behov for en betydelig oppgradering eller behov for større produksjonslokaler, og valget av Ringdalskogen ble også tatt på bakgrunn av dette. Ringdalskogen kunne tilby tomter i alle størrelser, og de var byggeklare og fornuftig priset. Per dags dato er det så få bedrifter som har etablert seg på Ringdalskogen at det er vanskelig å vurdere om klyngeteorien som ble presentert tidligere i oppgaven vil være aktuell. Det var kun Terox AS som gav uttrykk for at de hadde tenkt igjennom hva de kunne få ut av nye bedrifter som etablerer seg på området. De var ikke kun opptatt av å få naboer og ferdigstille området, men hvilken potensiell gevinst de kunne få som følge av nyetableringer var viktig. De andre bedriftene det var kontakt med gav ikke uttrykk for å ha vurdert dette, det viktigste for dem var at de kunne operere uforstyrret uten å være til sjenanse for eventuelle naboer. Dette tyder på at det ikke har vært en avgjørende faktor for valg av lokasjon for de etablerte bedriftene.

7.6 Hvordan man ser for seg videre utvikling av området

Den videre utvikling av området er det vanskelig å si noe konkret om, men under intervjuene med Virksomhetslederen og Prosjektlederen ytret de sine syn om framtiden. Det er vanskelig å konkludere noe om hvilke visjoner kommunen har for området ut ifra de svarene Virksomhetslederen ga. Det kan virke som om kommunen ikke har noen spesielle ønsker for området utover det at de ønsker at området skal utvikles videre, og fylles opp. Det at det har tatt såpass lang tid å fylle opp området er ikke noe som bekymrer Virksomhetslederen, som sier: "området utvikles i forhold til etterspørsel." Prosjektlederen på sin side uttrykker at de kanskje ikke har gjort nok for å markedsføre prosjektet, og at det nylig ble fattet styrevedtak innad i NHP systemet som tar for seg en opprustning av Ringdalskogen prosjektet på markedssiden. Han utdyper dette med å forklare at NHP systemet har kontakter med store nasjonale og regionale aktører. Rose Eiendom kan håndtere lokale forespørsler, men om en stor aktør som for eksempel Posten er på flyttefot, er det vanskelig for oss å få en fot innenfor.

”Om vi kommer i kontakt med noen i Posten, kan vi bli fortalt at de skal se på en eventuell flytting i 2017, for å så lese noen uker senere at de har bestemt seg for ny lokasjon.” sier han.

Dette er reelle problemer som kan dukke opp for Rose Eiendom, NHP systemet er bedre rustet for slike samarbeid. Prosjektlederen er tydelig på at han synes det har tatt lang tid med utvikling på området. Rose Eiendom har per i dag ingen spesielle aktører de gjerne skulle ønske seg på området, men det hadde vært ønskelig at det kom inn en stor aktør. En stor aktør ville muligens kjøpt opp mye tomt, men de kunne også være med å sette området ”på kartet”. Videre sier Prosjektlederen at de kunne tenke seg å få rene kontorlokaler på Ringdalskogen, og at selv om det ikke er regulert inn i planen vil de ikke utelukke det i markedet. Hvis det kommer en aktør inn i bildet er de, ifølge ham, villige til å ta opp kampen. Om Rose Eiendom vil kunne klare å få ”rene” kontorer inn på området kan man bare spekulere i, det er en kamp som må tas med fylkeskommunen. Det har ikke lyktes å komme i kontakt med noen i fylkeskommunen, så videre diskusjon rundt dette blir ikke drøftet i besvarelsen.

”Vi har hatt hell i uhell, markedet er dårlig og usikkerheten er stor. Renten har heldigvis vært lav, og det har vært viktig.” sier Prosjektlederen. Det er nærliggende å tenke at finanskrisen i 2008 har vært en avgjørende faktor med hensyn til hvorfor utviklingen har gått såpass sakte som den har gjort. Det er klart at usikkerhet i markedet, og bedrifter som sitter på gjerdet og venter på bedre tider vil påvirke utviklingen av et næringsområde. Både bedriftene det har vært kontakt med, Virksomhetslederen og Prosjektlederen har dratt frem disse faktorene på spørsmål om bakenforliggende årsaker til den langsomme utviklingen. Om det er det som har vært tilfellet når det gjelder Ringdalskogen, blir bare spekulasjoner, men det er realistisk å tro at det har spilt en stor rolle. Bedriftene som ble intervjuet i forbindelse med oppgaven ga som nevnt tidligere uttrykk for at de ønsker at området skulle fylle seg opp. Det man kan se på området i dag er at det fremstår som uferdig, og at det trenger en betydelig investering for å fremstå som ferdig. Det vil jo selvsagt ikke være mulig å opparbeide tomter og alt det medfører før nevnte tomt er solgt, men som enkelte av bedriftene nevnte i intervjuet, er det ting som burde ha vært klare på dette

tidspunktet. Selv om det er vanskelig å vurdere klyngeteori på dette stadiet, kan man se at en videre utbedring av området er avhengig av at flere bedrifter etablerer seg. Det vil føre til at man kan investere mer i område. Dette samsvarer med McCann (2001). Prosjektlederen er også helt enig i den vurderingen, og forteller at de har planene for videre utarbeidelse klare, men at de er avhengig av salg av tomter.

I perioden mens denne oppgaven blir skrevet foregår det et kappløp mellom flere interessenter om å etablere servicestasjon/bensinstasjon på området. Det er snakk om at Esso og Statoil skal etablere seg på to uavhengige tomter. Tomten som Esso vurderer å etablere bensinstasjon på, er ikke en del av Ringdalskogen AS sitt tomteområde. De har kjøpt tomten av en av de opprinnelige grunneierne til Ringdalskogen. Som man kan se på figur 28, ligger tomtene bensinstasjonene vurderer tett opptil hverandre. Statoil (A), Esso (B). Prosjektlederen kan fortelle at han tror at det er litt "førstemann til mølla" som gjelder her. Esso har vært på banen lenge, han vet ikke nøyaktig når de kom på banen, men de har ikke "fått ut fingeren". Prosjektlederen forteller at det har vært litt uenigheter med Esso i den grad at Esso er avhengig av Ringdalskogen sin infrastruktur. De bør derfor behandles som en del av området ved å betale felleskostnader.



Figur 28: Beskrivelse av beliggenhet bensinstasjoner (utsnitt fra norgebilder.no)

Han kan fortelle at de nå har kommet til en enighet med Esso, og avtalen er signert. Esso må kun tinglyse avtalen før alt er klart for å bygge. Statoil har ytret et ønske om å etablere bensinstasjon på den andre siden av veien. "Vi håper definitivt på at Statoil skal etablere seg" sier Prosjektlederen. Det kommer til å skje mye de neste dagene og ukene, det gjenstår ifølge Prosjektlederen kun noen detaljer, og de håper at alle avklaringer som må gjøres med kommunen er unnagjort så de kan begynne med opparbeidelse av tomten 01.05.2016. Om de skulle få til dette, har Statoil fått inn NCC som entreprenør, som har satt av tid, og er klare til byggestart 01.06.2016. Det som blir spennende å se, er hvordan Esso vil agere dersom Statoil kommer først på banen eller vice versa. Det kan jo tenkes at de vil kunne dra nytte av hverandre selv om de er direkte konkurrenter, noe som vil være i samsvar med hva McCann (2001) sier om klynger. Hvis det skulle vise seg at Statoil etablerer bensinstasjon først, og Esso velger å avstå fra å bygge, vil de måtte avgjøre hva de skal gjøre med tomten sin. Prosjektlederen sier videre at de ville vært en potensiell kjøper om Esso vil selge, men de har såpass mye areal at de er avhengig av å få tomten til riktig pris.

8. Kritikk til oppgaven og videre studier

8.1 Kritikk til oppgaven

Jeg vil her gå gjennom eventuelle mangler som jeg mener kunne styrket drøftingen og svarene på de problemstillingene jeg har valgt.

Det kunne under arbeidet med oppgaven ha blitt foretatt flere intervjuer for å skaffe et mer helhetlig bilde av prosessen rundt utviklingen av Ringdalskogen næringsområde. Det hadde vært bra for resultatet av oppgaven om det hadde blitt opprettet kontakt med ansatte i Vestfold fylkeskommune for å få deres syn på utviklingen av Ringdalskogen. Dette ville bidratt til at oppgaven kunne gitt et bedre svar på om visjonene om å etablere rene kontorlokaler på området, er gjennomførbare. Om det hadde blitt opprettet kontakt med riktig vedkommende hos Statens vegvesen kunne de ha bidratt med mye relevant informasjon om prosessen rundt avgjørelsen om å legge krysset ved Ringdalskogen. Det kunne gitt et bedre innblikk i selve utbyggingsprosessen av Ringdalskogen og E18.

I etterkant av intervjuene som ble foretatt kom det fram at det var en del informasjon som var mangelfull, dette kunne ha vært unngått om det hadde blitt opprettet kontakt med bedrifter og utbyggere av nærliggende næringsområder. Det kunne ha gitt oppgaven et tydeligere bilde på hvordan Ringdalskogen næringsområde er i forhold til andre områder i fylket, og muligens ført til en bedre anvendelse av teorien.

8.2 Videre studier

Per i dag er det fremdeles litt for tidlig å se på hvordan Ringdalskogen næringsområde har påvirket Larvik kommune, for eksempel tilflytting, boligpriser, miljø etc. Det er mye som skjer i de politiske kulissene med tanke på reguleringsplaner i fylket. Det hadde derfor også vært svært spennende å se mer på det politiske rundt utviklingen av området. Et studie som tar for seg dette ville vært svært spennende om det hadde blitt foretatt om 5-10 år.

Referanseliste:

- Dalland, Olav. 2007. *Metode og oppgaveskriving for studenter*. 4. Oslo: Gyldendal Akademiske.
- Det Kongelige Samferdselsdepartementet. 2000. *Meld. St. nr. 46 Nasjonal Transportplan 2002-2011*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Det Kongelige Samferdselsdepartementet. 2006. *St. prp. nr. 78 Om utbyggingen og finansieringen av E18 Langåker - Bommestad i Vestfold*. Oslo: Samferdselsdepartementet.
- Gust, Iris. 2007. *Miljøvennlige arbeidsreiser*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Hedrum kommune. 1986. *Disposisjonsplan for Seierstad-Ringdalskog-området*. Hedrum: Hedrum kommune.
- Larvik kommune. 1998. *Nye næringsarealer med lett adkomst til E18*. Larvik: Larvik kommune.
- Larvik kommune. 2004a. *Utbyggingsavtale for Ringdalskogen*. Larvik: Larvik kommune.
- , 2004b. *Reguleringsplan for Ringdalskogen næringsområde*. Larvik: Larvik kommune.
- Larvik kommune. 2010a. *Reguleringsendring for Ringdalskogen næringsområde*. Larvik: Larvik kommune.
- , 2010b. *Kommuneplan 2010-2022*. Larvik: Larvik kommune.
- Larvik kommune. 2015. *Kommuneplan 2015-2027*. Larvik: Larvik kommune.
- McCann, Philip. 2001. *Urban And Regional Economics*. Oxford University Press.
- NHP. 2010. *Ringdalskogen*. Larvik: NHP.
- Rambøll. 2008. *Hva har regionale næringsområder betydning for Vestfold*. Tønsberg: Rambøll Norge AS.
- Sandefjord kommune. 2014. *Kommuneplan for Sandefjord kommune 2014-2026*. Sandefjord: Sandefjord kommune.
- SCC Bruer. 1998. *Mulighetsanalyse Ringdalskogen*. Larvik: SCC Bruer AS.
- Statens vegvesen. 2006. *Langåker - Bommestad: En etterlengtet vei*. Sem: Statens vegvesen.
- Stokke kommune. 2016. *Ledige næringsareal i Stokke 2016*. Stokke: Stokke kommune.

Tennøy, Aud. 2004. *Hvorfor og hvordan vedtas planer som gir vekst i biltrafikken.*

Oslo: Norsk institut for by- og regionsforskning.

Vestfold fylkeskommune. 2011 *Næringsutvikling og næringarealer.* Vestfold

Fylkeskommune.

Vestfold fylkeskommune. 2014. *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk - Et attraktivt & bærekraftig Vestfold.* Vestfold fylkeskommune.

Vedlegg 1: Intervjuguide

Presentasjon av meg selv og formålet intervjuet:

- Fredrik Staubo Jensen
- Masteroppgave NMBU
- Intervjuet vil kun bli brukt til dette, og har kun formål i et læringsøyemed.
- Informere om at jeg vil ta notater eller opptak underveis

Forhøre meg om intervjuobjektene samtykker til opptak i hht. Informasjonsskrivet

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

Semi-strukturert guide:

Plansamarbeidet:

- Tidsperspektiv
- Samarbeidet mellom aktørene
- Egen organisasjons rolle
- Resultatet
- Hva kunne blitt gjort annerledes, og hvorfor?

Få frem deres meninger er det interessante. Still åpne spørsmål og still oppfølgings spørsmål når svaret kanskje ikke er dekkende for den informasjonen jeg søker.

Akkvisisjon, transformasjon og regulering

- Hvorfor dette området
- Eiendom-, rettighets-, og brukerstrukturer
- Har det oppstått noen problemer underveis

Hvordan er samspillet mellom kommune/utbygger/grunneier?

- Hva fungerer?
- Hva kan gjøres mer effektivt, og hvorfor?
- Søk etter kjernen
- Fleksibel plan? Transaksjonskostnader, risiko, tid?
- Har det fungert?

Vedlegg 2: NSD – Søknad og godkjenning

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.
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 type="checkbox"/> Telefonnummer <input type="checkbox"/> Annet	Les mer om hva personopplysninger . 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		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 i kryssområder	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	55572484	
Mobil	41744508	
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	Fredrik Staubo	
Etternavn	Jensen	
Telefon		
Mobil	41476373	
E-post	staubojensen@gmail.com	
Alternativ e-post	fredrik@3destate.no	
Privatadresse	Niels Juels Gate 47	
Postnr./sted (privatadr.)	0259 Oslo	
Sted (arb.sted)	Oslo	
Type oppgave	<input checked="" type="radio"/> Masteroppgave <input type="radio"/> Bacheloroppgave <input type="radio"/> Semesteroppgave <input type="radio"/> Annet	

6. Formålet med prosjektet

Formål	Formålet med oppgaven er å redegjøre for hvordan utbyggingen av E18 har påvirket eiendomsutviklingen i store kryssområder i Vestfold.	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 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	Ansatte i de respektive kommunene. Grunneiere, og utbyggere	Med utvalg menes dem som deltar i undersøkelsen eller dem det innhentes opplysninger om.
Rekruttering/trekking	Må finne personer som har jobbet med området jeg ser på, enten på eiersiden eller i kommunen	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	Email, eller tlf. Av meg selv	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 datainnstillingsmetoder 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 checked="" 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	På min personlige datamaskin med passordbeskyttelse	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"/> Videopptak/fotografi <input type="checkbox"/> Lydopptak <input checked="" type="checkbox"/> Notater/papir <input 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?	Passord og brukernavn	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 oppgave sendes til veileder, og intervjuer kan blir intervjuet via epost	<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	01.01.2016	Prosjektstart Vennligst oppgi tidspunktet for når kontakt med utvalget skal gjøres/datainnsamlingen starter.
Planlagt dato for prosjektslutt	31.07.2016	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	<p>NB! Her menes datamaterialet, ikke publikasjon. Selv om data publiseres med personidentifikasjon skal som regel øvrig data anonymiseres. Med anonymisering menes at datamaterialet bearbejdes slik at det ikke lenger er mulig å føre opplysningene tilbake til enkeltpersoner.</p> <p>Les mer om anonymisering.</p>
13. Finansiering		

Hvordan finansieres prosjektet?		
14. Tilleggsopplysninger		
Tilleggsopplysninger		



Per Kåre Sky

Institutt for landskapsplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

1430 ÅS

Vår dato: 17.03.2016

Vår ref: 47415 / 3 / AMS

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 15.02.2016. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>47415</i>	<i>Eiendomsutvikling i kryssområder</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Per Kåre Sky</i>
<i>Student</i>	<i>Fredrik Staubo Jensen</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 31.07.2016, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Anne-Mette Somby

Kontaktperson: Anne-Mette Somby tlf: 55 58 24 10

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.

Avdelingskontorer / District Offices:

OSLO: NSD. Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. nsd@uio.no

TRONDHEIM: NSD. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. kyrre.svarva@svt.ntnu.no

TROMSØ: NSD. SVF, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. nsdmaa@sv.uit.no

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Fredrik Staubo Jensen staubojensen@gmail.com



Prosjektvurdering - Kommentar

Prosjektnr: 47415

Utvalget informeres skriftlig og muntlig om prosjektet og samtykker til deltakelse. Informasjonsskrivet er godt utformet.

Personvernombudet legger til grunn at forsker følger Norges miljø- og biovitenskapelige universitet sine rutiner for datasikkerhet. Dersom personopplysninger skal sendes elektronisk eller lagres på privat pc, bør opplysningene krypteres tilstrekkelig.

Det oppgis at personopplysninger skal publiseres. Personvernombudet legger til grunn at det foreligger eksplisitt samtykke fra den enkelte til dette. Vi anbefaler at deltakerne gis anledning til å lese igjennom egne opplysninger og godkjenne disse før publisering.

Forventet prosjektslutt er 31.07.2016. Ifølge prosjektmeldingen skal innsamlede opplysninger da anonymiseres. Anonymisering innebærer å bearbeide datamaterialet slik at ingen enkeltpersoner kan gjenkjennes. Det gjøres ved å:

- slette direkte personopplysninger (som navn/koblingsnøkkel)
- slette/omskrive indirekte personopplysninger (identifiserende sammenstilling av bakgrunnsopplysninger som f.eks. bosted/arbeidssted, alder og kjønn)



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway