



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2024 30 stp

Fakultet for landskap og samfunn (LANDSAM)

Fortetting rundt kollektive knutepunkter, sett i gjennom Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus fra 2015- realisert eller ikke?

Densification of hubs for public transport viewed
through space and transport plan for the region
Oslo and Akershus from 2015- realized or not?

Joachim Edmann Høiaas

Master i Eiendomsutvikling

Forord

Denne oppgaven markerer slutten av den to-årige masterutdannelsen i Eiendomsutvikling ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet- NMBU. Masteroppgaven gir 30 studiepoeng over et semester, og er gjennomført våren 2024. Studiet har spesielt gitt meg innsikt i prosjektering og gjennomføring av tidlig fase i eiendomsutvikling. Jeg har tilegnet meg masse verdifull kunnskap som jeg vil ta med meg videre.

Ved valg av tema i forbindelse med faget MAST303- Planlegging av masteroppgaven, falt valget på temaet *Fortetting av boligområder i og rundt de største byene*. Jeg synes fortettingen av Oslo-området er et spennende tema, og noe jeg ønsket å lære mer om. I denne prosessen fant jeg ut at knutepunktsfortetting er noe både bransjen og myndighetene har stort fokus på. Dermed valgte jeg å fokusere inn oppgaven min på nettopp dette.

Gjennom samtaler med veilederen min ble områdene utenfor Oslo nevnt som viktige i utviklingen av regionen rundt Oslo. Det var i disse samtalene at Ski ble valgt som caseområde, og område for forskning på fortettingsutvikling. Jeg vil takke veilederen min Håvard Steinsholt for inspirasjon og veiledning gjennom denne våren. Til de respondentene jeg har hatt kontakt med, vil jeg takke for samarbeidet, gode samtaler og tiden de viet til intervjuene.

Jeg ønsker også å takke familie og venner for støtte og hjelp til å fullføre denne oppgaven.

Oslo, 14.05.2024

Joachim Edmann Høiaas

Sammendrag

Oslo by har en økende befolkning med et pågående boligunderskudd som skaper et prispress, som fører til at folk søker ut av byen. I de omkringliggende byene på Østlandet er det flere store kollektive knutepunkter, som skal være med på å ta en del av veksten gjennom fortetting. Et av disse er Ski stasjon, som med Follobanen kan få deg til Oslo sentrum på 11 minutter. Dette bringer med seg en helt ny tankegang i byutviklingen, som fremkommer gjennom strategier i Regional Areal og transportplan for Oslo og Akershus fra 2015.

Den overnevnte planen gir strategier for fortetting rundt knutepunkter, som blant annet økt blanding av funksjoner, og gode kvaliteter i byutviklingen. Det skal bygges for å etablere flere arbeidsintensive arbeidsplasser som skaper en by som lever, også på dagtid. I en slik utvikling skal man starte utviklingen innenfra og jobbe seg utover. Derfor har jeg valgt et caseområde som er 500 meter i diameter fra stasjonen. Dette er det som defineres som gåavstand, og det området som skal ha den aller høyeste veksten i tetthet.

For å se hvordan disse strategiene overføres til kommunalt nivå og videre til reelle prosjekter, gjennomførte jeg en dokumentanalyse av den regionale planen for å klart definere strategiene som gjelder Ski. Deretter gjorde jeg tetthetsanalyse og typologisk analyse av caseområdet for å se hvor utviklingen er i forhold til planen. Det ble gjennomført intervjuer av kommunalt ansatte og eiendomsutviklere som har vært involvert i utviklingen de siste årene, for å undersøke gjennomføringen av slike prosjekter.

Funnene var en pågående økning i tetthet for flere deler av sentrum som nærmer seg en ønsket områdetetthet, og en typologisk utvikling som starter å påvirke byrommet. Allikevel er sentrum stort sett i samme kledning som de eldre byggene, og det ønskes noe mer aktive førsteetasjer. Lokalpolitisk innblanding, og uklare retninger med strategi i forhold til politisk tilhørighet på aksene, skaper uforutsigbarhet for utviklere. Investeringer i infrastruktur er et annet punkt som kan skape problemer for utviklingen, da det er kostbare prosjekter som kreves ved en høy befolkningsvekst, og gir kommunen finansielt hodebry. Forhandlingene mellom planavdeling og utviklere utforskes, for å se hvordan den beste områdeutviklingen kan oppnås for begge parter.

Abstract

Oslo has an ongoing population growth with a poor level in development of houses. This causes the property prices to soar, and people leaving the city to get cheaper housing. Multiple of the towns surrounding Oslo have good hubs for public transport, and these are planning to take their share of the growth. Ski is one of the towns, and has a relatively new train which will take you to Oslo S in 11 minutes. This brings a whole new thinking in the city development, and this new thought process comes from the Regional plan for space and transport for Oslo and Akershus from 2015.

This plan shows strategies for densifying hub for public transport with a mix of functions and quality in city development. One focus is developing more worker-dense workplaces which fills the town with people during the daytime as well. The towns development starts from the center and works its way outwards. For this reason, I have chosen a case area 500 meter in diameter around the station. This is assumed as walking distance and is the area which will have the biggest growth in density.

In order to see how these strategies will transfer from a regional to a municipal level and into real projects, I did a document study of the regional plan to see which strategies affects Ski. After that I did analyses of density and typology of the case area to see how far the development has come. I also did interviews with real estate developers and municipality employees in city planning who have been involved in projects these last years, to understand how the process has been proceeding.

The discoveries that have been interesting were an increasing density several places in the town which brings the area density to a level the regional plan wants, and a typological change in the newer buildings. The town center is still mostly in the same facades as the older buildings, and it's a wish to get even more engaging first floors. A challenge is the local political involvements in the plan work and unclear attitudes with the strategies among the different political sides, which makes the development unpredictable for the developers. Investments in infrastructure is another challenge given the level of cost it takes for the municipality to cope with the population growth. The negotiations between municipality and developers will be analyzed for an understanding of how the best outcome can be reached.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
Sammendrag.....	2
Abstract.....	3
Del 1- Innledning og metode.....	6
1.1 Bakgrunn for valg.....	6
1.2 Tematisk bakgrunn- Fortetting rundt kollektive knutepunkter.....	7
1.2.1 Hva er fortetting? Hvorfor fortette rundt Oslo?.....	7
1.2.2 Virkning av fortetting.....	8
1.2.3 Kollektive knutepunkter.....	9
1.2.4 Urban sprawl.....	10
1.3 Problemstilling.....	11
1.3.1 Forsknings spørsmål.....	11
1.4 Metode.....	12
1.4.1 Aktualitet, reliabilitet og validitet.....	13
1.4.2 Fremgangsmåte til datainnsamling og analyse av intervju.....	14
1.5 Oppgavens oppbygning.....	16
Del 2 – Teoretisk bakgrunn for oppgave.....	17
2.1 Urban economics/ lokaliseringsteori.....	17
2.1.1 Patterns of city size and location.....	17
2.1.2 Monosentrisk byteori og prinsipper om bruk av land.....	19
2.2 Forhandlingsteori.....	22
2.2.1 Forhandlinger, sentrale dilemmaer og forhandlingsprosessen.....	22
2.2.2 Integrasjonsforhandlinger.....	25
Del 3 - Case – Ski og intervjuer.....	29
3.1 Ski som regional by.....	29
3.2 Strategier fra Regional Areal og transportplan.....	30
3.3 Typologisk analyse.....	34
3.3.1 Ski sentrum.....	35
3.3.2 Småhusbebyggelse.....	36
3.4 Tetthetsanalyse.....	38
3.4.1 Tetthet i sentrum.....	38
3.4.2 Overflateparkering.....	40
3.5 Intervju med kommunalt ansatte i Nordre Follo.....	41
3.5.1 Akkvisisjon- og planleggingsfasen.....	42
3.5.2 Reguleringsfase.....	44
3.6 Intervju med eiendomsutviklere.....	46
3.6.1 Akkvisisjon- og planleggingsfasen.....	47
3.6.2 Reguleringsfase.....	48
3.6.3 Finansiering av prosjekt.....	54
3.6.4 Gjennomføringsfasen.....	54
3.6.5 Etter ferdigstillelse, refleksjoner.....	56
3.7 Oppsummering av funn fra case og intervjuer.....	58

Del 4 – Drøfting og sammenligning av funn.....	60
4.1 Teori knyttet til case og funn.....	60
4.1.1 Urban economics.....	60
4.1.2 Forhandlingsteori.....	61
4.2 Prosessen fra strategi til prosjekt og politikk i planarbeid.....	63
4.2.1 Prosessen fra strategi til realisert prosjekt.....	63
4.2.2 Politisk innblanding i planutvikling.....	65
4.3 Annet arbeid på temaet.....	66
4.3.1 Vurdering av kollektive knutepunkt.....	66
4.3.2 Oppfølging av strategier.....	68
4.3.3 Tidligere forskning på og rundt emnet.....	69
Del 5 – Konklusjon og refleksjon.....	71
5.1 Forskningsspørsmål.....	71
5.2 Konklusjon- problemstilling.....	74
5.3 Refleksjoner.....	75
Litteraturliste.....	76
Figurliste.....	79

Del 1- Innledning og metode

I dette kapitlet skal det redegjøres for valg av tematikk, og forklares hvordan oppgaven skal undersøke dette temaet videre. Kapitlet skal vise til bakgrunnen for valg av oppgave, og hvordan dette har inspirert en problemstilling. Videre skal metodevalg, reliabilitet og validitet ved oppgaven gjennomgås, og vurderes. Samt skal en forklaring på oppgavens videre oppbygning beskrives.

1.1 Bakgrunn for valg

Oslo er som Norges største og mest folkerike by, kjernen for Østlandets utvikling. Det vil si at store deler av østlandsområdet utvikling vil påvirkes av Oslo. I 2015 kom Oslo kommune sammen med Akershus fylkeskommune, med en Areal- og transportplan på regionalnivå, som kartlegger den forventede befolkningsveksten og hvordan håndtere denne.

Denne regionale planen deles i tre, med en arealdel, en transportdel, samt en overordnet strategidel. Arealdelen og de overordnede strategiene er de viktigste for denne oppgavens problemstilling. Transportdelen gir dog mye av betingelsene for en slik utvikling av regionen, med tog som korter ned den tidsmessige avstanden mellom de regionale byene og Oslo. Denne planen er til for å være en overordnet strategisk veileder som gir retning for videre utvikling av området. Altså er det ikke en styrende, eller rettslig bindende plan. Allikevel ser vi at det er lagd detaljerte forslag til hvordan, og hvorfor disse strategiene burde implementeres i videre planlegging. Planen gir uttrykk for hvordan Oslo kan vokse, da byens vekst er hindret på flere kanter. Oslo er hindret i den forstand at man har Nordmarka og Østmarka som gir klare grenser med en byggesone, og fjorden som naturligvis hindrer bygging den andre veien. På denne måten blir en av vekstsonene for byen, sørover forbi Kolbotn mot Østfold. Dette blir en del av det utvidede Oslo, grunnet de gode transportmulighetene med tog. Her blir fortetting rundt kollektivknutepunkter, hovedsakelig rundt togstasjoner, en del av den utvidede fortettingen av Oslo.

En stor motivasjon ved valg av tema var en iboende interesse og vilje til å lære mer om drivere i eiendomsutvikling, og prosessen med kommunalt samarbeid. Jeg ønsket å se bransjens og kommunens perspektiv på videre utvikling av østlandsområdet, gjennom

strategiene som er nedfelt i den regionale planen. Spesielt om det tilrettelegges til fortetting i den grad som kommer frem i den regionale planen, og om det oppstår noen andre hindringer med en slik utvikling. Da det er fortetting rundt knutepunkter som er hovedstrategi for både det offentlige og de private utviklerne bidro dette sterkt til valg av tema.

1.2 Tematisk bakgrunn- Fortetting rundt kollektive knutepunkter

1.2.1 Hva er fortetting? Hvorfor fortette rundt Oslo?

«Fortetting er økning i arealutnyttelsen i eksisterende bebyggelse, vanligvis i byer og andre tettbygde områder.» (Solvik et al, 2024)

Det er en videreutvikling av et bebygd område som gir høyere bebygd areal, eller utvikling av et område som gir en høyere tetthet. Fortetting er en viktig del av byutvikling når det kommer en befolkningsvekst, slik som Oslo og omkringliggende områder vil gjennomgå fremover. Befolkningsveksten er ventet å være på 15,6% i Oslo, og 18,5% i Viken, fra 2022 frem til 2050. Dette gir en økning fra 699 827 til 809 155 i Oslo, og fra 1 269 230 til 1 504 129 i Viken (SSB, 2022). Da disse tallene er fra før fylkesoppløsningen av Viken, gir de ikke eksakte tall for dagens Akershus' utvikling. Poenget med en signifikant befolkningsvekst består allikevel.

Oslo bygger for lite boliger slik situasjonen er nå, noe som skaper høye boligpriser og sender flere og flere ut av boligmarkedet i byen. Løsningen for mange blir å flytte til de omkringliggende byene, som da får en større befolkningsvekst, slik vi ser på tallene fra Viken. På denne måten blir fortettingsstrategier enda viktigere på en regional basis. Med samarbeid mellom fylker og kommuner på hvilke overordnede områder som skal prioriteres, skaper det en større sammenheng gjennom hele regionen.

Ifølge Hiim og Lauridsen i en kronikk fra Eiendom Norge er det lavt salg med lavere priser i markedet, som har gjort at igangsettelse og bygging av nybolig er stoppet opp. De skriver videre at bransjen er konjunkturutsatt og vil alltid svinge, men utfordringen ligger i hvordan man håndterer gapet mellom det demografiske boligbehovet, og det som faktisk bygges av boliger. De forteller om Oslos akkumulerte boligunderskudd over flere tiår som har resultert i et underskudd på 40 000 boliger målt mot befolkningsvekst (Lars Jacob Hiim og Henning

Lauridsen, 2023). Slik at det må bygges mer, og flere må kunne måtte se på mulighetene til å bo i områdene rundt Oslo. «I Oslo tar det mellom fem og seks år å behandle en reguleringsplan.» (NBBL, 2024), slik at det kreves lang planlegging i hvert boligprosjekt. Det er kortere reguleringsstid i mindre byer generelt, dermed vil en del av løsningen på sikt være utbygging utenfor Oslo. Hvis man fordeler presset på administrasjonen utover flere kommuner og vil det kunne gi kortere behandlingstid for Oslo, og andre kommuner får en økt tilflytting. Hvis disse kommunene har et godt kollektivtilbud inn mot Oslo, vil det være enda mer attraktivt for utvikling.

1.2.2 Virkning av fortetting

Oslos utvikling har vært påvirket av forskjellige faser av sentralisering og desentralisering gjennom fokusområder for fortetting. På denne måten har vi fått boliger både i midten av sentrum som tidligere var industriområder, men også drabantbyer som et nettverk ved t-bane linjene utover fra sentrum. Den videre utviklingen av byen vil være at andre byer vil være med å bidra til å ta en del av befolkningsveksten, boligetterterspørselen og på sikt arbeidsplasser. Her vil en kort avstand til Oslo være en viktig faktor, og en effektiv reisevei vil gjøre det mer attraktivt å ta valget å bosette seg på utsiden av bygrensen. Kollektivtransport vil skape et meget viktig nettverk, slik det gjorde internt i Oslo, for utviklingen av østlandsregionen. En av virkningene ved fortetting vil være en mer miljøvennlig og bærekraftig utvikling av byen, grunnet mindre biltrafikk og økt bruk av kollektivtrafikk.

Spesielt i områdene utenfor Oslo vil nærhet til transport være et attraktivt salgspunkt, grunnet rushtrafikk som skaper reisetid langt over det avstanden til byen bør tilsi. Fortetting gir mulighet til å skape et område hvor man har alle dagligdagse behov innen gåavstand, gjennom en miks av boliger og forretninger. Dette er et symbiotisk forhold hvor boligene skaper et marked for forretning, og forretningene skaper et aktivt og attraktivt gateplan for området, som gir bedre boforhold. I nyere fortettingsprosjekter ser vi ofte områder som f.eks. torg mot de aktive førsteetasjene, som skaper samlingspunkter for beboere i og rundt prosjektet. I den regionale planen er funksjonsblanding en viktig del av strategiene, og det er for å skape et totalt tilbud i slike prosjekter. Når alt er innenfor gå-distansen vil det skape et mindre behov for privat bilbruk. Noen av de positive effektene nevnes i denne artikkelen fra Tekna:

«At mennesker bor i leilighetskomplekser reduserer det det totale oppvarmingsbehovet per person, og fordi avfallet til flere kastes på et sted trengs det mindre transport for å samle det. Urbane bosetninger gjør det også mulig å ha kollektive transportsystemer, som reduserer energibehovet per person for hverdagsreiser og for frakt av mat og andre varer fordi store mengder skal til det samme området hvor alle menneskene er (se for eksempel Forsyth et al, 2007; Næss, 2006, 2012). Dette er eksempler på hvordan byer gjør det mulig å oppnå en mer effektiv bruk av ressurser, energi, og infrastruktur.» (Rynning, M. K., 2016)

Ved fortetting sparer man grønt områder og andre områder med lignende formål, både rundt Oslo og områdene rundt byene som skal ta en del av veksten. Oslo viste tidlig at å spare grønt områder ville være en prioritet.

«Oslo kommuneplan 1980-90» erklarte at det videre planleggingsarbeidet skulle baseres på at byens grøntarealer ikke skulle nedbygges eller forringes.»
(Line Monica Grønvold, s. 14, 2011)

Samtidig som man ved fortetting bygger på allerede utbyggede områder med en høyere tetthetsgrad, skaper man mindre stress på naturen rundt byene gjennom slik arealdisponering. Man vil legge veksten med høyere befolkningstetthet til områder som har infrastruktur for det. Fra et perspektiv hva gjelder kostnader for infrastruktur er fortetting et flott virkemiddel for lavere kostnader, da man kobler seg på allerede eksisterende strukturer for vann, avløp og elektrisitet. Ved å benytte seg av de eksisterende anleggene vil man slippe å grave opp store områder for å legge nytt til et ubebygde område, det medfører dog noen kapasitetsspørsmål. Det er alltid viktig i forhold til infrastruktur å reflektere over et områdes tåleevne, og med dette medfølgende behov for oppgradering ved høyere utnyttelse.

1.2.3 Kollektive knutepunkter

Området som defineres som et kollektivt knutepunkt kan defineres på forskjellige måter. Ut ifra om det er overganger til flere forskjellige kollektive transportalternativer, eller om det er et overgangs område fra privat ferdsel til kollektivt. I en konsulentrapport utarbeidet av Oslo kommune (PBE), samt konsulenter fra Bjørbekk & Lindheim og Vista Utredning har de definert knutepunkt slik:

«Knutepunktet består av

- *Det trafikale knutepunktet (se egen definisjon). Annet navn: Byttesone.*
- *Overgangssone*
- *Byutviklingsområde».*

(Oslo kommune (PBE), Bjørbekk & Lindheim, Vista Utredning, s.87-88, u.å.)

Enkelt fortalt er det trafikale knutepunkt selve stasjonsområdet, eller det mest sentrale området i mellom de forskjellige mulighetene for påstigning til kollektivtrafikk.

Overgangssonen er området der man går fra stasjonsområde over til det mer urbane eller bymessige. Dette området vil ofte inkludere service og tjenester for de som skal til eller kommer fra stasjonsområdet. Byutviklingsområde er det de i rapporten kaller området som vi skal se nærmere på i denne oppgaven. For selv om stasjonsområdet og overgangssonen legger grunnlaget for et byutviklingsområde, er det bosetting som gjør et fortetningsområde levedyktig i moderne forstand. I denne rapporten legger de sonen til 500 meter i diameter fra kjernen, altså det trafikale knutepunktet, som byutviklingsområde, da dette betegnes som gangavstand. Denne betegnelsen velger jeg å videreføre i denne oppgaven, når jeg skal gå nærmere inn på det reelle caset mitt. Rapporten sier dog at sonen må føres opp skjønnsmessig ut ifra områdets forutsetninger.

1.2.4 Urban sprawl

Fortettingens motpol er det vi kaller urban sprawl eller byspredning, i et sammendrag av en rapport fra Transportøkonomisk institutt på vegne av Oslo og Akershus, beskrev de det slik:

«En fellesnevner for majoriteten av definisjonene er at urban sprawl karakteriseres som utvikling med lav tetthet og ineffektiv bruk av areal. En enkel definisjon er overdreven byvekst.» (Petter Christiansen og Tanja Loftsgarden, 2011).

Så i en by hvor det er en voksende befolkning slik som Osloregionen er, vil det kunne oppstå en situasjon hvor man bygger utover bygrensene. Gjennom en slik rapport av europeiske byer har man forsøkt å lære hvilke faktorer som bidrar til dette, men ikke minst hvilke effekter dette medfører. Dette er et stort felt som ikke vil bli dekket totalt i denne oppgaven.

Bekymringene er at man blant annet skal ha ineffektiv benyttelse av udyrket mark, og skade miljøet på denne måten. Videre i rapporten problematiseres det hvordan transport skal løses i slike områder. Spesielt områder som er utenfor gangdistanse fra det man måtte trenge i hverdagen, og områdets kollektive løsninger. Frykten er at det etableres pendlervaner som skaper mer russtrafikk, og en meget ineffektiv reisevei for mange. Dette legger grunnlag for

at selv ved de perifere områdene av byene, må man etablere områder som en høyere tetthet. For å unngå urban sprawl trengs en mer effektiv allokering av areal i områder som er bebygde, og man må hindre bygging på ubebygde områder. Samt vil man da samle disse områdene med høyere bebyggelse i områder hvor det er gangbar distanse til hverdagens nødvendigheter, og kollektive løsninger for pendling o.l.

1.3 Problemstilling

Hvordan påvirker strategiene nedfelt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus fra 2015, fortettingen rundt kollektive knutepunkter, sett igjennom gjennomførte prosjekter i Ski, for både eiendomsutvikler og kommune?

I utarbeidningen av min problemstilling var jeg opptatt av hvordan Oslo og området rundt vil ta for seg boligutviklingen som følger av befolkningsveksten. Innenfor dette er det mange spennende temaer som ble vurdert. Jeg landet på at jeg ønsket å ta for meg den strategiske regionale planen for areal og transport, som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hadde samarbeidet om, for de neste tiårene. For så å sammenligne denne med hva som har hendt i kollektive knutepunkters fortettingsprosjekter. Dette gjøres gjennom et casearbeid av området rundt Ski stasjon, som med Follobanens inntog kan bli et av de viktigste knutepunktene for denne delen av fylket. Samt dybdeintervjuer av eiendomsutviklere fra prosjekter i området, og kommunalt ansatte fra planavdelingen, for innsikt i gjennomføring og planlegging av slike prosjekter.

1.3.1 Forskningsspørsmål

I denne oppgaven har jeg utformet noen mer detaljerte forskningsspørsmål, jeg igjennom oppgaven skal svare på for å få en konklusjon på problemstillingen.

1. Hvordan påvirker nærhet til kollektivt knutepunkt myndighetenes motivasjon til å gjennomføre private planer, og påvirker dette kommunale planer?
2. Hvordan påvirker tilstedeværelsen av et kollektivt knutepunkt private utvikleres gjennomføringsevne? Prioriteres slike prosjekter?
3. Hvordan påvirker en plan som Areal- og transportplanen kommuneplaner og områdeplaner for områdene som skal utvikles?

4. Hvilke valg gjøres fra private utviklere i prosessen, for å velge bygningstypologi og tetthet i prosjektene nær kollektive knutepunkter?

1.4 Metode

I denne oppgaven skal jeg bruke en kvalitativ metode som ifølge SNL beskrives slik:

«Kvalitativ metode er en forskningsmetode som brukes ved innsamling og analyse av kvalitative data. Dette er data som vanligvis foreligger i form av tekst, i motsetning til kvantitative data, som uttrykkes i form av tall eller andre mengdetermer.»

(Grønmo, 2023).

Denne oppgaven vil bygge på en sammenstilt datainnsamling gjort gjennom semistrukturerte dybdeintervjuer, og en casestudie av et kollektivt knutepunkt med bakgrunn fra Areal- og transportplanen fra 2015, nemlig Ski. Litteratur som danner et teoretisk bakteppe for hvordan strategiene kommer til uttrykk i virkeligheten, samt gir mulighet til å drøfte funnene vil også være en viktig del av oppgaven. En dokumentstudie av den regionale planens strategier sett i sammenheng med eiendomsprosjekter fra Ski, vil være fremtredende. Samt hvordan denne planen har påvirket kommunen siden den ble vedtatt i 2015.

Hovedgrunnen for valget av kvalitativ metode ligger i problemstillingens utforming. Jeg ønsker å se på effekten av regionale strategier prosessert gjennom et kommunalt organ. For så å bli til reelle eiendomsprosjekter finansiert og gjennomført av private utviklere. I intervjumaterialet ligger det en rekke subjektive og politiske meninger som er ikke-kvantifiserbare, altså vil man best forstå det ved å prate med aktørene involvert. Det å høre om deres rolle i prosessen vil gi et innblikk i hvilke problemstillinger som tas opp. Aktørenes roller i en utviklingsprosess og hvordan utviklingen ble realisert, vil kunne vise hvilke strategier som kom til uttrykk, og hvilke som ble vannet ut eller forsvant på veien.

Dybdeintervjuer sikrer at man vil kunne komme innom temaene man ønsker, samtidig som man har en større fleksibilitet enn ved en spørreundersøkelse. Dette er grunnen til at dette ble valgt som intervjumetode, og selve prosessen foregikk ved en intervjuguide som fulgte en temainndeling basert på faser i en utviklingsprosess. Noen av fasene er mindre relevante til problemstillingen, men kunne vært områder som ble påvirket i utvikling nær knutepunkter, så de ble gjennomført i lik grad som de andre fasene.

Den valgte metoden gir en innsikt i problemstillingen, men det må gjennomføres i større skala for å kunne svare med sikkerhet. Det er begrenset med informasjon man får samlet inn på den tiden man har til en slik oppgave. Dermed må man se etter signaler og indikasjoner som gir et svar som er felles for respondentene. Ved innsamling av data til casearbeidet var datagrunnlaget jeg hadde, noe mangelfullt. Slik at det måtte gjøres gruppevis vurderinger, og ikke vurdering på hver enkelt eiendom innenfor noen analyser. Dette skader troverdigheten, men man ser utviklingen på en områdebasis, gjennom de gruppevise dataene. En indikator av påvirkningen utviklingen har hatt blir synlig selv gjennom gruppevise data, og det blir klart hvordan området endres.

1.4.1 Aktualitet, reliabilitet og validitet

Her vil vi se på om temaet er aktuelt for bransjen, og om de undersøkelsene vil gi resultater med reliabilitet og validitet. Fortettingsprosesser rundt kollektive knutepunkter er en av de viktigste strategiene den regionale planen foreslår for eiendomsutviklingsbransjen. Dermed blir dette en viktig del av fremtiden til byer rundt Oslo. Vi ser at alle de regionale byene er interessante for eiendomsutviklerne, og i den anledning er det spennende å se hvordan prosessen fungerer i disse områdene. Hvordan området fortettes gjennom disse strategiene, og hvilke utfordringer denne fortettingsprosessen medfører for private utviklere og kommune, er spørsmål som er aktuelle.

Reliabilitet beskrives ifølge SNL slik:

«Reliabilitet brukes om konsistens eller stabilitet i målinger.»

(Svartdal, 2020)

Det handler om pålitelighet, i den forstand om man vil få det samme resultatet hvis man gjennomfører tester på nytt. I denne undersøkelsen er det mange subjektive faktorer, spesielt i hvordan respondentene svarer på intervjuene. Selv samme spørsmål, til andre kommunalt ansatte eller utviklere, ville enkelt gitt forskjellige svar. Spesielt ved spørsmål i sammenheng med prosjekter som er gjennomført i caseområdet. Det vil være noe tilfeldig hvor problematisk en gjennomføring av et prosjekt er, med hell kan man slippe helt unna problemer. Det vil uansett være en form for samarbeid med kommunen og regulatoriske begrensninger. Slik at det vil være usannsynlig å få akkurat de samme resultatene, men det er

temaer som tas opp felles for alle utviklere og kommunalt ansatte. Dermed er det en viss reliabilitet, og for en økt reliabilitet måtte man fjernet subjektive meninger og fått en objektiv målestandard for utviklingen og gjennomføringen av fortettingsprosjekter ved knutepunkter. Man ville også måtte økt mengden respondenter vesentlig, for større datamateriale.

Validiteten beskrives ifølge SNL slik:

«Validitet er et kriterium på datakvalitet i vitenskapelige undersøkelser. Validiteten er høy hvis undersøkelsens data er relevante eller adekvate for å belyse den problemstillingen eller de fenomenene som skal undersøkes.» (Grønmo et al, 2024).

Det skal sees på innsamlet data, og i hvilken grad denne kan svare på problemstillingen vi har satt. Dataen er samlet inn fra pålitelige kilder, med hovedvekt i kompetente mennesker fra eiendomsutviklingsbransjen, og offentlige ansatte med lang fartstid i sine respektive yrker. Det er som nevnt noen intervju spørsmål som er noe subjektive. Disse besvares med respondentenes egne erfaringer fra situasjoner og hendelser, i prosjekter eller planprosesser. Slik at dette er en faktor som kan skape usikkerhet til svarenes validitet. Allikevel er det høy grad av samsvar fra begge fagretninger, og respondentene generelt. Dermed må det kunne sies at for dette utvalget er det et representativt resultat. Det burde vært et høyere antall respondenter for å skape et mer sikkert bilde av prosessene som foregår, men det var innen tidsfristen, de respondenten jeg fikk tak i.

1.4.2 Fremgangsmåte til datainnsamling og analyse av intervju

1.4.2.1 Intervju- eiendomsutvikler og kommunalt ansatte

For å få en fyldigere forståelse for valgene som er gjort i utviklingsprosessen, var det ønskelig å kontakte relevante aktører fra caseområdet. I gjennomføringen av intervjuene var spesielt valgene respondentene tok i tidligfase interessante. For å forstå hvordan både utvikler og myndigheter stilte seg til fortetting i området, og hvilke vurderinger som er gjort rundt utforming av bygningsmasse. Jeg ønsket å gjennomføre intervjuene personlig, men det var mulighet for å gjennomføre digitalt, hvis det er nødvendig. I denne prosessen kontaktet jeg først og fremst eiendomsutviklere med prosjekter som var i gjennomføring eller ferdigstilt de siste årene. På denne måten var informasjonen relevant i tid og detaljer om prosessen var fremdeles tilstede. Jeg fikk tak i tre eiendomsutviklere, med prosjekter innenfor caseområdet som vil kunne representerer ulike segmenter av bransjen. En er et stort konsern, en er en

mindre aktør basert i Oslo, og en er en lokal aktør. På denne måten ser vi bransjens ulike perspektiver, og deres ulike interesser i et slikt område.

Når det gjaldt de kommunalt ansatte fikk jeg noen navn av min veileder som ville kunne gi innsikt i caseområdets utvikling, og kommunens målsetninger for området. Jeg kontaktet disse og fikk inn to intervjuer. Et med en erfaren ansatt i kommunen som hadde god oversikt over områdets historie de siste tiårene. Det andre intervjuet var med en ansatt i en lederstilling over planavdelingen, som ga innblikk inn mot kommunens politiske holdninger ved planlegging. Disse intervjufunnene vil i samspill med casearbeidet danne et grunnlag for videre drøfting med et teoretisk bakteppe.

Tilslutt når jeg skulle analysere dataene jeg hadde innhentet gjennom intervjuene skjønnte jeg fort at jeg måtte finne en måte å forenkle alle nyansene som hadde fremkommet i intervjuene. Da kom jeg over Jacobsens tanker over hvordan å analysere datamateriale:

«Gjennom å sammenstille forskjellige intervjuer, observasjoner eller dokumenter kan det påpekes mønstre, regulariteter, spesielle avvik eller underliggende årsaker. Det er de sentrale detaljene som trekkes fram, de som kan gi ny innsikt i en situasjon eller et fenomen. Dermed er den kvalitative analysen hele tiden en veksling mellom de enkelte deler (detaljer) og helheten. Denne vekslingen mellom deler og helhet kalles ofte for hermeneutisk metode.» (Jacobsen, s.185, 2005).

Dette passet min oppgave godt. Jeg bestemte meg for å inkorporere en lignende metode for fremvisningen, og den på påfølgende analysen av funnene mine. Slik jeg forstod metoden var at man fant mindre detaljer fra det enkelte intervju, og sammenlignet dette med «det store bildet», altså hvordan det passer inn med tanker om dette temaet.

1.4.2.1 Casearbeid- Skis utvikling med boligprosjekter, lokalisering og tetthet

Jeg har gjennomført en casestudie av fortetting ved et kollektivt knutepunkt definert som en regional by, nemlig Ski. Ved denne fremgangsmåten kan vi se på hvordan boligmassen har utviklet seg i området, og hvilken utvikling som er skjedd i forhold til fortetting. Caseområdet er i ferd med å gjennomgå en fortetting/transformasjonsprosess med økende tetthetsgrad, ved bygging nær det kollektive knutepunktet, Ski stasjon. Caseanalysen gikk i hovedsak ut på gjennomgang av bygningsmasse og typologi i området. Slik at de nye byggenes tetthet og utforming ble sammenlignet opp mot den eldre bebyggelsen. Areal- og transportplan for Oslo

og Akershus har et fokus på utvikling i det som er nevnt som regionale byer, det ledet meg til å se på Ski sentrum. Med togstasjon i hjertet av sentrum, samt bussforbindelser til Ås, Vinterbro, Langhus osv. gir dette Ski et potensielt stort ansvar som knutepunkt i området.

Jeg brukte kartanalyser og bruk av tilgjengelige digitale virkemidler for å skape en forståelse av utviklingen. Det var begrenset av informasjon som lå tilgjengelig, slik at jeg brukte abonnements-tjenesten Lytics som tallgrunnlag for flere analyser. Etter å ha funnet tallmateriale la jeg disse inn i kart, for å lage tetthetsanalyse i klaser av områder som hadde et sammenlignbart resultat.

1.5 Oppgavens oppbygning

Oppgaven består av 5 deler, den første er bakgrunn for valg av oppgave, hvorfor det er et tema som er verdt å se på, og hvilken metode som er brukt i forskningen. Den andre delen er teoretisk bakgrunn for oppgaven, gjennom urban economics og lokaliseringsteori som sier noe om hvordan byer påvirker hverandre, og andre faktorer som påvirker byer generelt. Tredje del er caset som er brukt i oppgaven, hvor jeg ser på Ski som en regional by. Analyser av forskjellige deler av caseområdet, og forskningsfunnene fra intervjuene som er gjennomført, blir presentert. Det blir en tematisk fremvisning av funnene både fra kommunalt og private aktørers perspektiv. Fjerde del er analyse av empirisk data og case, hvor funnene i samsvar med teoriene som er presentert, og allerede eksisterende forskning sammenlignes. Før oppgaven ender med femte del, som konkluderer oppgaven mot problemsstilling og forskningsspørsmål, for så å reflektere over oppgaven tilslutt.

Del 2 – Teoretisk bakgrunn for oppgave

For å komme videre i oppgaven må teoriene som ligger bak utviklingen gjennomgås. Dermed skal teorien om urban economics sees på, for å se hvorfor byer etableres som de gjør, og hvordan de vokser. Videre skal forhandlingsteori gjennomgås. Det er for å se hvordan både kommune og eiendomsutviklere kan påvirke utfallet av strategiene som er nedfelt i den regionale planen for areal og transport, i reelle prosjekter. Det er juridiske problemstillinger som oppstår i prosesser om forhandling, men i valget av tema var det den samfunnsøkonomiske påvirkningen som var bakgrunn. Slik vil temaet gjennomgås fra et eiendomsutviklingsperspektiv, med kommunal forhandling som en bidragsfaktor på utviklingen i fortetting av knutepunkt.

2.1 Urban economics/ lokaliseringsteori

Urban economics handler om hvordan eiendomsmarkedet fungerer økonomisk, og hva som i all hovedsak driver leiemarkedet. Det er dog en sammenheng mellom leiemarked og boligmarked, slik at det vi være en sammenlignbar teori å se på for utvikling av et område. Vi skal se på teorier fra Geltners *Commercial real estate: analysis and investments* fra 2014. Nærmere bestemt urban economics ved Patterns of city size med noen underliggende faktorer, og monosentrisk byteori med en voksende by/befolkning, slik som Oslo-området.

2.1.1 Patterns of city size and location

Ifølge Geltner er byer ikke et tilfeldig fenomen, men heller har enhver by en plass og en rolle i et system av byer (Geltner et al, 2014, s. 42). Dette er et syn som passer bra med hvordan den regionale planen ser på Oslo og Akershus. Et av temaene er hvordan forskjellige klassifiseringer av byer skal samarbeide for regionens utvikling. Videre forteller Geltner om at dette systemet av byer er basert størrelse og lokasjon, hvor størrelsen av byene i systemet baseres på populasjon. Hvis man rangerer byene i et sammenhengende økonomisk og geografisk område, vil den største byens populasjon, delt på nummert rangering kunne gi enhver bys populasjon. Dette skal vise at det er en naturlig rangering på byene, og hvordan befolkningen fordeler seg på byene i et sammenhengende område kalt Zipfs lov (Geltner et al, 2014, s. 43). For Oslo og Akershus er ikke denne loven noe som er forenlig med virkeligheten per i dag, grunnet Oslos massive populasjon i forhold til resten av byene i regionen. Oslo by er i grunn omtrent like stor som hele Akershus fylke i folketall. Slik at i en fremtidig utvikling

av regionen, vil det gjerne utvikle seg i en slik retning at byene rundt som Lillestrøm, Asker, Sandvika, Ski, Jessheim og Ås vil ta en større andel av befolkningen. Slik at denne teorien om bystørrelse vil bli mer lik situasjonen i regionen.

Når det gjelder lokalisering av byer er hovedteorien til Geltner (2014, s. 44) at de større byene fordeles utover geografisk. Eksempelet som brukes i boken er New York, Los Angeles og Chicago som er de tre mest folkerike byene i USA. En by er på østkysten, en på vestkysten og en i Midtvesten. Altså er de fordelt utover landet, det samme gjelder Norge der Oslo, Bergen og Trondheim er de tre største byene, og fordelt med store avstander. Det er når man ser på de underliggende faktorene for hvorfor områder samles til slike byer, eller fordeles på flere mindre byer at det blir interessant.

I boken nevner Geltner (2014, s. 45-47) centripetal forces eller sentraliserende krefter, og centrifugal forces eller desentraliserende krefter som kjemper mot hverandre. Sentralisering samler byer til å etableres, mens de desentraliserende kreftene begrenser byers størrelse og skaper flere, mindre byer. Som grunner til å sentralisere er skala en fordel, altså at det er en fordel å skape verdi på et sted i større volum, enn mindre på flere steder. En annen grunn er agglomerasjon, som er verdien av å ha nærhet mellom forskjellige firmaer og næringer på et fysisk område. Siste grunn er en lignende prosess, hvor et firma får en fordel av å være nær et annet firma, som alene ikke ville kunne gripe denne fordelene alene. Så i grunn en form for synergi mellom firmaer, er grunn for sentralisering. Disse teoriene er med et fokus på næringseiendom, grunnet Geltners boks mål om investeringer og leiemarkedsfokus. Teoriene kan allikevel overføres til utvikling gjennom boliger og fortetting. Sentralisering vil i denne oppgaven bety at Oslo og byene rundt vil ha en positiv effekt av å samles, for å skape en stor by. Gjennom samling av bedrifter og næringer i klynger som gir synergieffekter, kan hele regionen vinne på dette. En av mulighetene for å samle regionen tettere er en kortere reisevei, vi skal komme mer inn på dette senere i teorikapitlet, men dette vil være gjennom mer effektive transporttjenester, som tog.

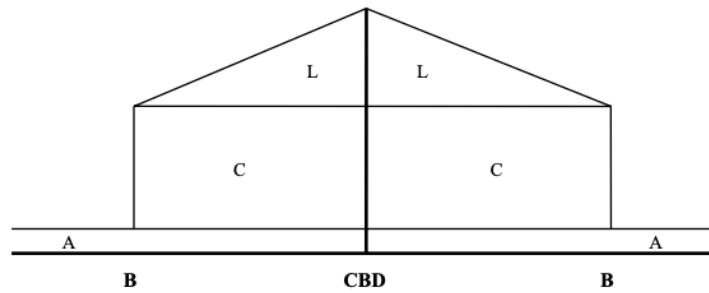
Desentraliserende krefter er i stor grad de negative sidene som medfølger en storby. Det kan også være som et alternativ til hvis etablering av næring er for dyrt, eller mindre effektivt i en større by. Andre grunner kan være en fallende livskvalitet i storbyen med for eksempel rushtrafikk, forurensing, kriminalitet, høye innenbys transportkostnader og ikke minst høye leie-/ eiendomspriser (Geltner et al, 2014, s. 47). Dette er flere faktorer vi ser i Oslo-området

allerede med lange køer i rushtiden, høy luftforurensing og høye priser på bolig. Ifølge sykepleierindeksen fra Eiendom Norge for 2023, har en singel sykepleier mulighet til å kjøpe 2,4 av 100 omsatte boliger i Oslo. For 10 år siden var dette tallet 13. Vi kan dermed se at prisene begynner å bli uoppnåelige for flere i de vanlige yrkene, som kan bety en fraflytting fra byen over tid. Dette er nok en av de mest drivende faktorene for desentralisering for boliger ut av Oslo, og inn i byene rundt.

2.1.2 Monosentrisk byteori og prinsipper om bruk av land

For å starte denne delen av teorien vil jeg starte med Geltners forklaring av hvordan man bestemmer bruk/kjøp av land eller jord. Verdien av jord baserer seg på at det er et gode man behøver i produksjon av eiendom. Det er altså etterspørselen som bestemmer, slik at det noen er villige til å betale, er basert på hva som er mulig å produsere på tomten i form av bygninger. Det som gjør noen tomter mer verdifulle enn andre er lokalisering, og det er vanligvis denne lokasjonen som er det man betaler for (Geltner et al, 2014, s. 61). Videre forteller Geltner om hvordan markedet og konkurranse skaper likevekt mellom tilbud og etterspørsel på eiendomsprisene, og hva slags lokasjon som passer best for hva slags bygninger. Det ender med en teori som kalles «*highest and best use (HBU)*» (Geltner et al, 2014, s. 65), som betyr at hver enkelt tomt brukes på en måte som er mest effektiv og produktiv. I dette tilfellet nettoen mellom noe som kalles mobile faktorer, som er kostnader, og inntjening av produksjonen på tomten. Nettoen mellom disse kalles residual, eller enkelt fortalt hva som kan betales for leie. Slik at den høyeste residualen for en tomt vil være den mest produktive for den tomten. Det er allikevel tatt høyde for at ubrukt land kan ha en høyere verdi, grunnet estetikk og miljømessige kvaliteter. I all hovedsak vil likevekten i markedet bestemme hva som bygges hvor, ut ifra tilbud og etterspørsel. På denne måten får man HBU for hver enkelt tomt. Ved denne teorien er det forenklinger som ved alle teorier, så det vil ikke direkte ta høyde for alle dimensjoner som inngår i et godt bybilde og hvilke verdier som går høyest av estetikk, miljø og bymiljø.

Monosentrisk byteori forklares ved en by med et sentrum som kalles CBD, som er der man jobber i denne byen. Resten av faktorene som spiller inn i denne teorien er transportkostnader som er hvor mye man betaler for å reise fra der man bor til CBD. Avstand til CBD påvirker transportkostnader, eiendomspris, byggepris og lokasjonspris, fremvist i figuren under (Geltner et al, 2014, s. 69).

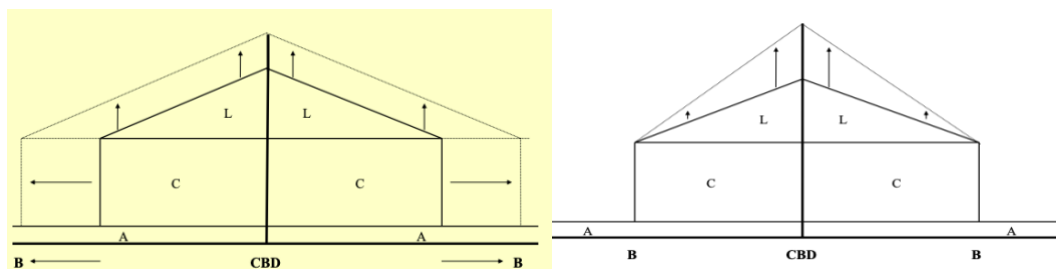


A = Agricultural Rent = \$500/ac
 C = Construction Rent = \$10000/ac
 L = Location Rent = from \$0 to \$8000/ac
CBD = Circlopolis Central Business District
B = Circlopolis Urban Boudnary (16 mi radius)

Figur 1: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori. (Hentet fra Geltner et al, 2014, s. 69)

Figuren viser den tenkte byen Circlopolis, som er en perfekt sirkulær by med bygrense B, de horisontale linjene representerer avstand i byen. Vertikalt har vi leienivået som starter på et bunnivå A, og vokser innover mot toppnivået i CBD. Leienivået øker gjennom C innenfor bygrensen B, og L som øker innover mot CBD grunnet lavere transportkostnader, men høyere leienivå grunnet lokasjon.

Det som er spennende er hvordan de totale leieprisene påvirkes av befolkningsvekst, og hvilke effekter dette har på byen. Det er flere prinsipper som tas opp i boken, og det er flere av disse teoretiske effektene som kan minne om hvordan østlandsregionen kan reagere på befolkningsvekst med Oslo som sentrum. Så ved en befolkningsvekst kan man se at enten vil tettheten av beboere øke, eller så vil byen utvides slik at bygrensen flyttes utover. I disse to tilfellene er det forskjellige påvirkninger av leiepriser, og forskjellige vinkler på L som viser en større effekt av nærhet til CBD. På figurene under ser vi de to scenarioene for økt populasjon med de to variantene av reaksjoner. Til venstre (gul) øker byens størrelse grunnet en lik tetthet, og like transportkostnader som viser at man får et høyere leienivå generelt. Det er en lik vinkel på L, slik at det er en lik utvikling for hele den «nye» byen.

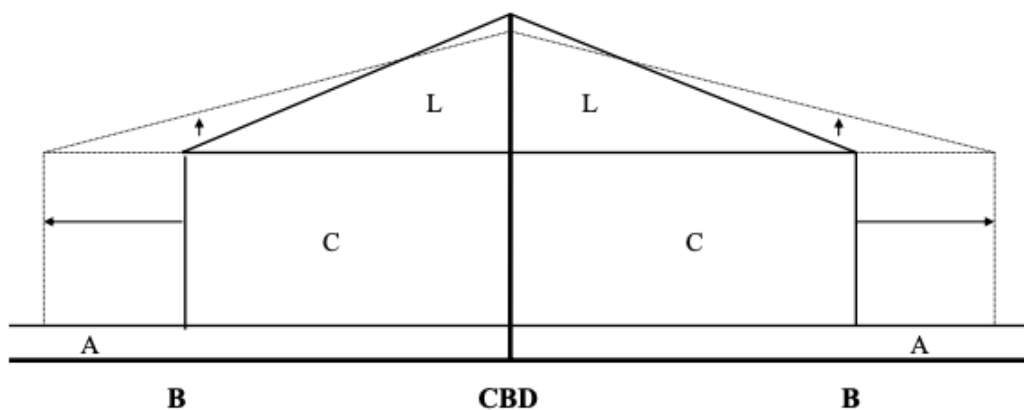


Figur 2: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori ved økt populasjon. (Hentet fra Geltner et al, 2014, s. 70-72)

På figuren til høyre (hvit) øker populasjonen, men bygrensen holdes lik, og transportkostnadene øker grunnet høyere befolkningstetthet. På denne måten vil nærheten til CBD være nyttigere og dermed koste mer. Slik at den relative prisen øker mest nært sentrum. Hvis man skal relatere disse scenarioene til virkeligheten som jobbes med i denne oppgaven, kan man se at hvis Oslo vokser ut i regionen rundt, vil områdene rundt få en økning i verdi og skape høyere verdier for regionen generelt. Derimot hvis Oslo fortettes på egen hånd innen for bygrensen, vil det kunne ende med at prisnivået øker enda mer, og skaper en situasjon hvor folk ikke vil ha råd til å bo der. En grunn som kan føre til situasjonen til høyre i figur 2, er hvis byen har regulatoriske eller fysiske hindringer som begrenser veksten av byen, altså lignende markagrensa og fjorden i Oslo.

Et annet element som er interessant å ta for seg, er hvordan transportkostnadene kan påvirke byen, og innenfor transportkostnader gjelder også hvor effektivt tilbudet er. Det viktigste elementet ved dette, er vinkelen på L som påvirkes av befolkningstettheten og transportkostnadene. Slik at når transportkostnadene minker, vil også vinkelen på denne bli slakere. Et scenario er hvis befolkningstettheten holdes lik, vil kun L bli slakere. Leieprisene innad i byen vil bli lavere og senke viktigheten av å bo nært sentrum.

Det andre scenarioet som utspiller seg ved dette tilfellet er at byens beboere bruker disse sparte midlene på å kjøpe seg større hus med større utearealer i utkanten av byen. Slik at det blir en naturlig lavere befolkningstetthet og byens radius øker. I tillegg til at vinkelen i L blir lavere som en gir lavere leiepris i byen, gir det en oppgang i prisene rundt bygrensen der L tidligere var null.



Figur 3: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori ved lavere transportkostnader. (Hentet fra Geltner et al, 2014, s. 74)

Det vi kan lære av denne teorien i praksis er at bruken av transport kan endre byens sammensetning. Dermed ved større satsning på kollektiv transport, vil man kunne bo lenger unna sentrum og fremdeles jobbe der. Dette vil igjen skape mindre press på boligmarkedet nært sentrum, og skape lavere prisvekst på boligene der. Gitt Oslos begrensede vekstmuligheter vil regionale byer i umiddelbar nærhet gjennom kollektiv transport, være et alternativ for veksten i en teoretisk virkelighet.

Innad i de regionale byene vil også disse forskjellige effektene være mulige utfall, f.eks Ski som vi skal se på som case. Kommunen har et mål om arealnøytralitet, slik at byen kan i grunn ikke vokse i størrelse med gjeldene kommuneplan. I byen er det mål om å skape pendling inn, slik at alt presset på transportsystemet ikke går en vei, men begge veier så man får mer effektive løsninger for alle parter. Transportsystemet blir en viktig faktor i hvordan byene henger sammen i regionen, og det går tilbake til tidligere nevnte teorier.

2.2 Forhandlingsteori

Forhandlinger er en stor del av hvordan strategier fra regionale planer, ender opp som ferdige byggeprosjekter. Hovedområdene forhandles mellom planavdelinger og eiendomsutviklere, men også mellom eiendomsutviklere, kommuneansatte og kommunestyre. Det er altså et område som er relevant for hvordan det utvikles, og hvorfor det utvikles som det gjør. Det gjøres avveininger av mange forskjellige deler av prosjekter, slik at det er komplekse forhandlinger, som best beskrives som integrasjonsforhandlinger. Først skal det forklares hva forhandlinger er og hva det innebærer teoretisk, før integrasjonsforhandlinger sees nærmere på.

2.2.1 Forhandlinger, sentrale dilemmaer og forhandlingsprosessen

En definisjon på forhandlinger finner vi i boken med samme navn, og beskrives slik:

«Når to eller flere parter med delvis motstridende interesser prøver å komme fram til en felles beslutning, forhandler de.» (Rognes, 2001, s. 13).

Det behøver ikke å være så motstridene interesser, men det vil alltid gjennomføres med egne interesser først, slik at motpartens blir sekundære. I en avtaleinngåelse er det en kritisk fase når man forhandler, som har stor effekt på hva slags resultat avtalen får.

Forhandlinger er ifølge Rognes (2001, s. 14) en beslutningsprosess, som består av *en rekke oppgaver*. Videre sier han at når man skal ivareta sine egne interesser, samtidig som man er avhengig av en motpart som også har egne interesser. Dermed oppstår det en del vanskelige avveininger mellom samarbeid og konflikt, samt relasjon, og fokus på enkelt saker.

Oppgavene som kreves for å lykkes med disse utfordringene er *identifisering av interesser* og *forhandlingsaker*. Identifiseringen av interesser gjelder både egne og motpartens, men forhandlingsaker handler om de dimensjonene man bruker for å ivareta interessene. Videre i oppgavene er *alternativ til forhandlet løsning*, som handler om å forberede seg på et scenario hvor forhandlingene ikke fører frem, og må brytes. Her vil det være viktig å ha gode alternativer, for dette kan gi makt i en forhandlingssituasjon hvis en selv har en annen avtale klar, og kan ta den hvis motparten ikke føyer seg. Neste oppgave er *utforming av en forhandlingsstrategi*, som er hvilken tilnærming man har til den forhandlingssituasjonen man skal inn i. Det finnes forskjellige situasjoner, men det baseres også på interesser, forhandlingsaker og løsningsmulighetene som man tror finnes. Neste oppgave er *forhandlingsprosessen* som handler om hvordan man får de foregående temaene inn i en ekte forhandlingsprosess. Her fortelles det om viktigheten av en klar strategi som hjelper å håndtere de utfordringene som kan oppstå mellom forhandlingsparter. Tilslutt er det *spesielle utfordringer og forhandlingskompetanse*, som innebærer at det kan oppstå spesielle utfordringer som kan være, interne diskusjoner i forkant eller under forhandlinger, som vanskeliggjør prosessen. Det bør innad i bedriften legges til rette for en problemfri gjennomføring av forhandling. Tilslutt har vi *forhandlingskompetanse*, som handler om den strategiske tilnærmingen man har til forhandlingene. Dette er noe man lærer gjennom praktisk gjennomføring, men det vil være unike situasjoner for hver enkelt forhandlingssituasjon, og man må beherske forskjellige strategier for å være fleksibel.

Sentrale dilemmaer Rognes (2001, s. 20) forteller om i andre kapittel, omhandler relasjon mellom konflikt og samarbeid, og mellom sak og relasjon. Vi starter med hvordan forholdet mellom konflikt og samarbeid fremkommer i forhandlinger. Når man i en forretningssituasjon skal ivareta egne interesser gjennom forhandlinger med en motpart, vil det kunne oppstå konflikter. Man inntar ganske klare posisjoner på tvers av en sak, og skal både samarbeide for å finne en avtale, men også i konflikt om de temaene eller sakene som skal forhandles om. Det er denne relasjonen med å fokusere på felles interesser, og skape et fruktbart samarbeid.

Samtidig som man skal konkurrere om de beste betingelsene i en avtale, dermed må man finne et gyllent middelpunkt på utførelsen av dette. Ved en forhandling kan man velge å gi litt etter for motpartens interesser, for mindre konflikt, eller ta mer hensyn til egne interesser og øke konfliktnivået. Hva som vil være det beste kommer an på situasjonen. En metafor som Rognes brukte, er med høyt konfliktnivå kjemper man om å få mest av en liten kake, istedenfor å samarbeide for å lage en stor kake med samarbeid for så å dele denne. Det er klart at man må være villig til å ha litt konflikt hvis ikke ender man uten noe kake, men det kan være mer fruktbart å fire litt på kravene for å skape et bedre samarbeid.

Det er mellommenneskelige relasjoner og følelser som saklig forhandlinger ikke tar høyde for, og disse kan skape rifter i samarbeidet, som igjen kan skape økt konfliktnivå. Med dette skal relasjon-sak forholdet gjennomgås, som kan være like vanskelig grunnet at dette følelsesaspektet kommer inn. Det er ofte at man skal være tøff i forhandlinger med sak i fokus, men mykere når det kommer til personer. Dette skaper et vanskelig vippepunkt, som man skal passe på. Det er viktig å unngå irritasjoner og betente forhold, men det må ikke gå for langt andre veien. Hvis man setter følelsene til motparten, og relasjonen mellom partene før egne interesser, taper man i det lange løp. Dermed er et profesjonelt og konstruktivt forhold målet for gode forhandlinger. Med dette beholder man en god relasjon, samt egne interesser i første linje. For å hjelpe med denne balansen har man prosedyrer og strategier som man tar med seg inn i forhandlingene, og selvfølgelig lærer man med erfaring, balansen mellom disse temaene.

Selve forhandlingsprosessen består i Rognes sin modell, (2001, s. 30-33) av tre stadier i en lineær prosess, forstadiet, forhandlingsprosessen og etterstadiet. Forstadiet er de oppgavene som gjøres før forhandlingene som forberedelse internt, med valg av overordnet strategi, innhenting av informasjon om tema og motparten, hvem som skal delta som forhandlingsteam, og organisering av disse og tilslutt finspikking av strategien.

Forhandlingsprosessen er den delen av forhandlingen hvor man er i direkte kontakt med forhandlingsmotparten. Dette starter med etablering av kontakt, som setter kursen for den videre forhandlingen. Videre finner man en utvikling for prosedyren mellom de to partene, og begynner å finne forhandlingsproblemet. For så å finne løsningsmuligheter som leder til avtaleinngåelse. I en slik prosess er det viktig å skape en enighet om hvordan forhandlingen

skal gjennomgås, passe på at det ikke er tvetydighet i den inngåtte avtalen, og at man har undersøkt alle løsningsmuligheter under de prosedyrer og strategier som er valgt.

Tilslutt har vi etterstadiet som kan være så enkelt som avslutningen av en enkelt avtale, men det kan også være en start på et helt nytt samarbeid eller forretningsrelasjon. Det kan være å overbevise de som har autorisasjon til å gjennomføre avtaler, på pakken man er kommet frem til. Samt vil det kunne være et behov for etterkontroll og oppfølging i etterkant, eventuelt endringer i avtalen som kan føre til fornyelser, og et videre godt samarbeidsforhold.

2.2.2 Integrasjonsforhandlinger

Teorien går ut på at man ser forhandlinger i et større bilde, og er villige til å dra inn flere aspekter for å kunne oppnå et godt resultat for forhandlingene.

«Slike forhandlinger omtales ofte som «vinn-vinn»-forhandlinger.»

(Rognes, 2001, s.55)

Dette kan gi et inntrykk at det er et konfliktnivå nær null, men man vil ofte måtte gjennom vanlig konflikter. Poenget er at man må beherske samarbeid og konflikt i en og samme forhandlingssituasjon.

«Potensialet kan realiseres ved å bytte innrømmelser på tvers av saker hvor partene har ulike prioriteringer, ved å vektlegge felles interesser eller ved å omdefinere konflikten og skape kreative løsninger.» (Rognes, 2001, s. 55)

Innrømmelser betyr, bud og den informasjonen man gir gjennom budenes struktur/strategi.

Et annet element er at det må være en forhandlingssituasjon med flere enn én enkelt sak, altså et lengre samarbeidsforhold eller flersidede situasjoner med rom for flere løsninger. Når man samarbeider i utarbeidingen av avtaler på denne måten, skaper det en bedre følelse og gir bedre forretningssamarbeid senere. Kontra en situasjon hvor man må etterleve et kompromiss, som ble forhandlet frem fra en svak maktposisjon. Rognes forteller videre at det er tre forutsetninger for at forhandlinger skal være mulig gjennom integrasjon, som er potensial, motivasjon og kompetanse.

Til forberedelsene har Rognes (2008, s. 57) utarbeidet en liste av oppgaver som anses som kritiske i denne fasen. De syv punktene i prosessen er *interesseanalyse, løsningsmuligheter,*

skisser/pakker, alternativ til en forhandlet løsning, objektive kriterier, fordelingsanalyse og prosesstyring. Gjennom denne prosessen skal man være forberedt til å skape en avtale som begge parter i fler-dimensjonsforhandlinger vil være fornøyde med.

Interesseanalysen handler om at man skal se på sine egne interesser, motpartens interesser og på den måten se hvilke som overlapper, som felles interesser. Det vil identifiseres konfliktområder som vil være området der interessene er motstridende. Motpartens interesser vil man ofte ikke ha et komplett innsyn i, og man vil måtte gjøre antakelser i en del tilfeller. I de tilfellene man finner manglete innsikt, vil man kunne søke å lære mer i selve forhandlingene.

Når man har identifisert både egne og de interessene man tror motparten vil ha systematiserer man disse slik som ble nevnt tidligere med de som er felles, de som er separate og de i konflikt. Rognes (2001, s. 59) nevner viktigheten ved å avklare interessekonflikter, men også at felles interesser konkretiseres i forhandlingen, og ikke bare har blitt helt generelle utsagn om hvordan man skal samarbeide. Altså er det viktig å se verdien av felles interesser og ikke bare fokusere på de områdene hvor det er konflikt. Det er fordi det kan være fordelaktig å maksimere felles interesser, som kan gi en større verdi for begge parter. Når det gjelder separate interesser vil det være noe som betyr noe for en part, mens det ikke betyr noe særlig for den andre parten. I disse tilfellene kan det være best for samarbeidet å gi den parten som ønsker noe, muligheten til å gjøre det for et bedre samarbeid senere. I konflikter ved interesser er det ofte områder som omhandler pris eller verdi og lignende, som skaper dette. Der mange ser et problem, vil det finnes en konstruktiv løsning på forhandlingene ved slike konflikter.

«Forhandlinger innebærer at en må komme motparten i møte for å få noe av verdi for en selv. Det blir dermed viktig å prioritere mellom de ulike dimensjonene i en kontrakt.» (Rognes, 2001, s. 60).

Dette gir en innsikt i hvordan denne typen forhandlinger fungerer, man må være villig til å prioritere de områdene som betyr mest, og gi etter der man kan, for å få best mulig resultat.

Deretter kommer løsningsmuligheter, på bakgrunn av interessene som er kartlagt, finner man løsningsmulighetene basert på forhandlingsproblemet. Det er generelle løsningsmuligheter, også finnes det mer detaljerte og unike løsninger, i bytter. De fem hovedtypene av løsningsmuligheter, ifølge Rognes (2001, s. 61) er felles interesser, bytte saker, tilføre ressurser, kompromiss og brudd. Det er bare når man har flere konfliktdimensjoner at man

kan føre integrasjonsforhandling. Det blir tydelig når man kan benytte seg av disse løsningsmulighetene ved forskjellige interesser som å bytte av saker, eller tilføre ressurser til hverandres saker, og komme frem til kreative løsninger. Det er kun mulig å løse forhandlinger slik, ved at man har flere saker eller konfliktdimensjoner.

Pakker/skisser vil være etter man har gjort en interesseanalyse, og en vurdering av muligheten for løsning av forhandlingsproblemet. Dette anbefaler Rognes (2001, s.64) at man gjør i forberedelsesfasen, og lager minst to pakker med forskjellige alternative løsninger som ivaretar interessene til motparten i samsvar med sine egne. Pakkene kan baseres på løsningsmuligheten, altså en pakke med en tilføring av ressurser og fordeling av disse, eller å se en mulighet i forskjell i interesser. Et annet viktig element i forberedelsene er at man ikke blir for knyttet til et forslag, og klarer å holde mulighetene oppe inn i forhandlingene. For selv om det er lurt å ha lagd pakker på forhånd, vil ting kunne endre seg gjennom forhandlingene.

Neste av de syv punktene er alternativ til en forhandlet løsning, som betyr at man ser på hvilke utfall man får uten en løsning gjennom forhandling. Dette kan være alt fra at man har et fullstendig brudd mellom partene og går til en konkurrent, til at man har en tvistesak som går til retten. Poenget er at man hvis man har gjort et godt forberedende arbeid vil man stille sterkt til forhandlinger. Selv forhandlinger som ikke går mot en løsning, man har da vurdert andre tilbud og har et alternativ på forhånd.

Når man har kommet så langt handler det om å utarbeide det skissene faktisk skal inneholde, og det er her objektive kriterier kommer inn. Dette skal være hjelpemidler inn mot den faktiske forhandlingen, slik at det er viktig å ikke komme med noe man mener er det ferdige produktet. Rognes (2001, s. 67) sier at det er i denne fasen viktig å se alle forhandlingsdimensjonene i en sammenheng, og posisjonene i disse. Ved utarbeidingen av pakkene vil det være viktig med objektive kriterier, slik at det er lett verifiserbart hva som byttes, eller hva de forskjellige pakkene innebærer. Pakkene hjelper i forhandlinger med mange dimensjoner som kan bli vanskelige og rotete. De kan utarbeides med hvis-da løsninger, slik at man er forberedt med motbud på motpartens tilbud.

I de dimensjonene man ikke kommer til enighet med de foregående teknikkene, må man vende til den vanlige forhandlingen, kalt fordelingsforhandling. Denne beskrives av Rognes (2001, s.38) som når det kun er et tema som forhandles, og det er lite til ingen sjanse for vinn-

vinn. Det er nullsumspill hvor det en part vinner, taper den andre parten. Slik at det har lite å si med gode relasjoner og et godt samarbeid. Det koker ned til hva man er villig til å gi fra seg, og en liten forhandlingssone der begge parter er fornøyde. Dette er en grei øvelse å gjøre i forberedelser i integrasjonsforhandlinger også, i tilfellet forhandlingene skulle bryte sammen, og man ender med dette som forhandlingstype.

Tilslutt forbereder man selve forhandlingsprosessen gjennom prosesstyringen, og hvordan prosedyren for forhandlingen skal være. Man har frem til dette forberedt saker og fakta, men selve interaksjonen må også planlegges. Det er hele tiden en avveining mellom samarbeid, konflikt, saker/pakker og relasjon. Prosedyren i en slik forhandling inneholder ifølge Rognes (2001, s. 70), at man starter med å skape en enighet angående visjon og prosedyre. For så å utveksle informasjon gjennom fakta og interesser. Deretter vurderer man skisser/pakker for avtalene, og går videre med å utarbeide en felles pakke som skal bli den konkrete avtalen. Etter dette kan det være aktuelt med fordelingsforhandlinger for temaer som ikke kunne inkluderes i den felles pakken. Deretter blir dette den endelige avtalen, og man setter den ut i livet.

Del 3 - Case – Ski og intervjuer

I denne delen skal valgt caseområde gjennomgås med analyser om typologi og tetthet, samt den regionale planens strategier som angår caseområdet. I denne delen blir intervjuene som er gjennomført, oppsummert basert på en intervjuguide som følger faser i et prosjekt, som ble brukt i gjennomføringen av intervjuene.

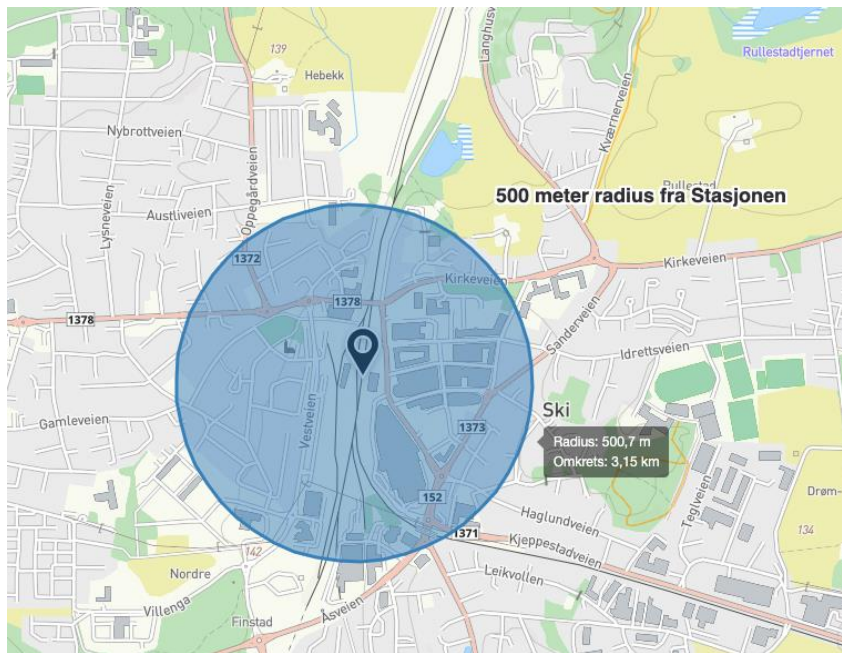
3.1 Ski som regional by

Caseområdet jeg har valgt i denne oppgaven er Ski sentrum i Nordre Follo. Nevnt i Areal og transport planen som en av de regionale byene som skal

«ta en høy andel av veksten og få en sterkere rolle i regionen. Større arbeidsplassintensive virksomheter må være tilgjengelige med kollektivtransport fra hele regionen, og skal legges til sentrumsområdene og i utpekte områder der kollektivtilgjengeligheten skal bedres. Det er pekt ut særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling på Romerike og i Follo. Større arbeidsplasskonsentrasjoner her kan bl.a. bidra til bedre utnyttning av transportsystemet inn og ut av Oslo og bedre tverrgående kollektivtilbud i delregionene. Her må det skje en langsiktig og samordnet satsning fra alle aktørene som inkluderer kollektivtiltak, arealplanlegging og samhandling med næringslivet.»

(Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, s.6, 2015).

Dette er slik den regionale planen ser for seg utviklingen av regionale byer som Ski. Ved at Follobanen ble bygget og muligheten til å komme seg til Oslo på 11 minutter oppstod, ga dette en ny attraktivitet til området.



Figur 4: 500 meter radius fra stasjonens antatte midtpunkt, Hentet fra: <https://www.kommunekart.com/>

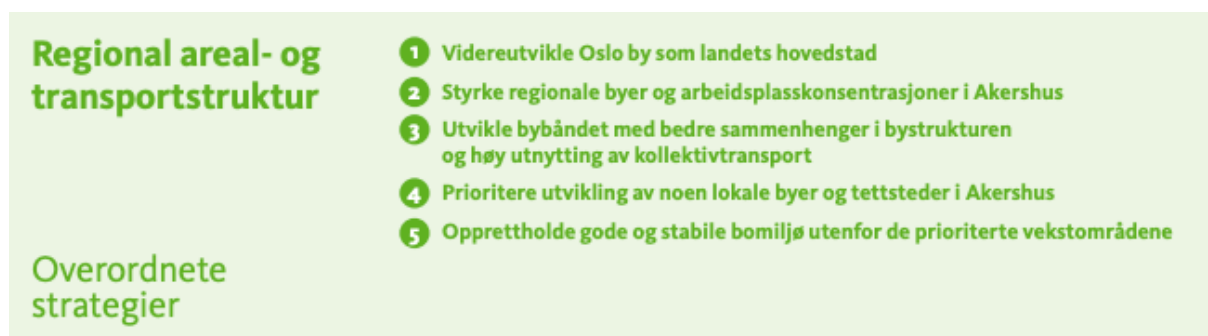
Jeg har i casearbeidet valgt å fokusere på hvordan fortettingen har skjedd innenfor 500 meters radius fra et antatt midtpunkt på togstasjonen. Dette er grunnet kommunens arealstrategi nr. 2 fra kommuneplanens samfunnsdel fra 2019, som sier

«Veksten skjer innenfra og ut, med høyest arealutnyttelse nær jernbanestasjoner i Ski og på Kolbotn.» (Nordre Follo kommune, 2019, s. 18).

Det er med dette faktum rimelig å anta at den største veksten i fortettingen vil være nær det kollektive knutepunktet, slik som defineres i figur 4 ovenfor. Jeg vil se på noen områder utenfor sonen på figuren, men det vil være for å se på forskjeller i typologi som oppstår ved lengre avstand til knutepunktet. Den regionale planen sier at det kan bygges boliger innenfor 2 km, men det er 500 meter som dømmes som gådistanse. Derfor vil dette være hovedområdet for den høyeste veksten og største utviklingen.

3.2 Strategier fra Regional Areal og transportplan

I planen fra 2015 ble det nedfelt overordnede strategier som vist på figuren under, samt mer spesifikke areal- og transportstrategier. Arealstrategiene kommer inn senere i denne delen, men først undersøkes hvordan disse overordnede strategiene kan påvirke caseområdet.



Figur 5: Overordnede strategier (Hentet fra Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015), s. 15)

Oslo skal dyrkes videre som hovedstad, og dette innebærer at Oslo skal være det viktigste knutepunktet for kollektivtrafikk. Samt være det viktigste samlingspunktet for næringsetablering. Det er allerede sterke næringsklynger som gir området en attraktivitet for etablering av arbeidsplassintensive næringer, og dette vil styrkes videre. For Ski sin del vil dette være vanskelig å konkurrere med, slik at det er det andre punktet på listen som har størst innvirkning på Ski. En ting som påvirker Ski fra den første strategien er at for pendlere skal det bli lettere å komme seg fra Akershus til områder utenfor Oslo sentrum. Et segment av pendlere som påvirkes av mye biltrafikk i dag. Områdene rundt ring 3 og t-baneringen skal etableres med sterkere forbindelser for pendlere fra Akershus.

Hovedstrategien som gjelder for Ski er punkt nummer 2- styrkingen av de regionale byene og at det skal forsøkes å etablere mer arbeidsplassintensive arbeidsplasser i Akershus. Denne strategien innebærer at byene definert som regionale byer, skal ta en stor andel av veksten i regionen. For sentrumsområdene i disse byene skal det tilrettelegges for virksomheter med mange ansatte per bedrift (arbeidsplassintensiv). Det bør satses mot kompetanser som området allerede innehar, og spesielt for Ski er kompetansen i tjenesteyting gjennom handel og service. Et annet grep strategien tar opp er samarbeid innenfor innsatsområdene (for økt nærings- og byutvikling) som for eksempel Ski og Ås er innunder. Det foreslås økt samarbeid på tvers av kommunegrenser og mellom de to byenes forskjellige kompetanseområder. På denne måten kan man få en mer sømløs opplevelse av hele området, og det kan gi symbiotisk effekt. Det legges frem at tilknytning til knutepunkt med en regional rekkevidde er en viktig del for utvikling av næring i disse områdene, noe Ski med sin togstasjon har, og fikk videre effektivisert med Follobanen. En så stor utvikling som planlegges for i disse regionale byene, vurderes som et samarbeidsprosjekt over lengre tid. Nå 9 år etter planens vedtak, og 6 år unna planens tidshorisont, bør man se utvikling i riktig retning.



Figur 6: Arealstrategier (Hentet fra Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015), s. 15)

I arealstrategiene fremkommer mer konkrete strategier for utvikling av by, og prinsipper som skal implementeres i kommuneplaner i kommunene. Det er rom for lokale forskjeller og legges til rette for at kommuneplanene skal ta hensyn til disse i utarbeidingen, men prinsippene skal videreføres i størst mulig grad.

I punktet A1 er målet at man i de regionale byene skal ha minst 90% av vekst i boliger og arbeidsplasser innenfor det man kaller prioriterte vekstområder, med en blanding av funksjoner. Når det gjelder utbygging utenfor dette området skal det kun være for å sikre et godt og stabilt bomiljø, og burde skje innenfor allerede eksisterende byggefelt. I tillegg er det forventet at områder med bygg- og anleggsformål som ikke er regulert per planens vedtak revurderes, gitt at det ikke er i samsvar med planens mål og strategier.

Punkt A2 handler om hvordan utformingen i vekstområder skal være og hva de skal inneholde av funksjoner. Funksjoner som handel, service, kollektivterminaler og kulturtilbud bør ligge i sentrum, i samspill med møteplasser, bolig, offentlige tjenester og fritidstilbud. På denne blir sentrum et sted som har aktivitet en større del av døgnet, og skaper et fullstendig tilbud for alle behov innen gådistanse i sentrum. For regionale byer foreslås en områdetetthet på 80-100% som tilsvarer omtrent 150-250% BRA, ifølge Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (2015, s. 26). Områdetetthet regnes ikke per enkelt tomt, men for et større område med veier, gater og parker mm.. En slik tetthet vil sikre plass til et fullstendig tilbud. Samtidig vil det kunne gjøres med en lavere bebyggelse, og fremdeles ha plass til private og offentlige uteområder. Ved å stimulere med høyere områdeutnyttelse vil det skape en lavere terskel for fortetting og transformasjon, men det skal legges til rette for større

utviklingsprosjekter. Ikke mindre og flere som kan skape vanskeligheter for en større områdeendring senere. Det skal i kommuneplanene som følger av disse strategiene stilles krav i form av retningslinjer og bestemmelser for kvalitet, som skaper en attraktiv byutvikling. Det skal tas vare på blå-grønne strukturer, kulturminner og kulturmiljøer. Akershus skal legge til rette for en utvikling som skal tilby leiligheter i en grad som metter etterspørselen og behovet, med en slik kvalitet at det tiltrekker seg en sammensatt kjøpergruppe.

A3 omhandler hvordan man skal vurdere spørsmålet om vern av jordbruksområder og grønnstruktur opp mot vekst i prioriterte områder, som Ski. Strategien går ut på at man fastsetter en grønn grense. Innenfor denne grensen skal vekst og utvikling av byen gå foran vern av grønne områder. Ideen er at det vil måtte bygges nær sentrum og rundt kollektivknutepunktene for å skape kompakte byer, mens utenfor grensen vil man kunne beholde alt av jord. Slik at utvikling langt fra sentrum nedprioriteres og man beholder viktige grønne områder. I tilfellene det skal vurderes om vekst mot vern, innenfor grønn grense er det noen forutsetninger. Det fortetting/transformasjionspotensialet som finnes i området skal utnyttes fullt, slik at de nye arealene skal bygges med en høy utnyttelse, slik at de ikke vil trenge å utvides senere. For at man skal utvide byggesonen, må det stamme fra et mål om vekst i bolig og arbeidsplasser. Den grønne grensen har et langsiktig perspektiv gitt fra nasjonalt og regionalt hold, som skal sikre areal og skape en innenfra og ut-utvikling i områdene prioritert for utbygging.

Strategi A4 gir en motsatt forklaring av punktet over, altså at vern går over vekst utenfor disse prioriterte vekstområdene (utenfor grønn grense). Det viktigste som skal beskyttes er jordbruksarealer, kulturminner, kulturmiljøer og regionale grønnstrukturer. Disse områdene vil ha innvirkning på biologisk mangfold og være områder for rekreasjon og friluftsliv, samt dyrking av mat. Det eneste som kan skape avvik til dette er utbygging av infrastruktur som er helt avgjørende for systemer til kollektivtransport eller transport av gods.

A5 er strategien om hva slags type arbeidsplasser som bør være på hvilke steder, og at disse skal plasseres riktig. Det er tre typer virksomheter som er definert i planen (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune, 2015, s. 32) arbeidsplassintensive arbeidsplasser, arealkrevende virksomheter og allsidig virksomhetsgrad. Arbeidsplassintensiv betyr at det er høy tetthet av mennesker og arbeidsplasser innad i bedriften, typisk kontor, handel og service eller offentlig virksomhet. Arealkrevende er at det er lav tetthet av arbeidsplass i forhold til arealet, typisk

produksjon eller lager og logistikk. Allsidig virksomhetsgrad er derimot en mellomting mellom de to overnevnte, som gjerne er en kombinasjon av kontor og lager i ett, f.eks. håndverksbedrift. Strategien er at innenfor Ski sentrum er man i det man kaller *regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter*, slik at det skal etableres slike virksomheter. Det bør avsettes arealer til slike virksomheter i sentrum og så nært knutepunktet som mulig, selv om det enda ikke finnes etterspørsel. De andre strategiene og utbygging vil skape en etterspørsel med tiden, og hvis det er umulig å lokalisere seg sentralt vil det skade utviklingen av byen. Disse arealene bør utbygges med høy utnyttelse, og en sentral beliggenhet til sentrum og kollektivtrafikk, med lav parkeringsgrad for bil, slik at det stimulerer til gange, sykkel og bruk av kollektiv transport. De arealkrevende virksomhetene bør legges nær hovedveier i regionen, hvor det er lettere for tungtrafikk å navigere. Samt at det vil være mer ledige arealer, mindre etterspørsel etter gangavstand til slike virksomheter og mer mulighet for parkering. Når det gjelder allsidig virksomheter bør de legges et sted imellom, altså ikke midt i sentrum, men heller ikke langt unna. Slik at det er en middels dekning for parkering, men også mulighet for gange, sykkel og kollektivt.

I A6 er det snakk om gods og logistikk løsninger som innebærer terminalområder og regionale næringsområder. Det er en relokalisering av slike områder ut fra Oslo og til området rundt. Det er planer for hvordan man kan etablere et nettverk som skaper en god logistikk for varer. Dette har ikke innvirkning på oppgaven min og skal ikke ha innvirkning på Ski så det kortes ned i forklaringen.

3.3 Typologisk analyse

I denne delen av oppgaven skal vi se på bygningstypologien hovedsakelig innenfor caseområdet, men også hvordan det endrer seg i forhold til avstand fra sentrum. Vi ser på en oversikt i figur 7 over boligtypene fra SSB i Nordre Follo at økningen i boliger fra 2020 til 2023 primært kommer fra boligblokker, med en økning på 1325 av en total økning på 1575. Det er selvfølgelig flere tettsteder i Nordre Follo som tar for seg en del av utviklingen, men siden Ski skal utvikles innenfra og ut vil sentrum kunne gi en indikasjon på utviklingen typologisk.

3020 Nordre Follo (2020-2023)									
Boliger i alt	0	0	0	0	0	24 228	24 538	25 088	25 803
Enebolig	0	0	0	0	0	9 730	9 710	9 727	9 749
Tomannsbolig	0	0	0	0	0	2 625	2 629	2 647	2 659
Rekkehus, kjedehus, andre småhus	0	0	0	0	0	5 174	5 221	5 293	5 342
Boligblokk	0	0	0	0	0	6 214	6 472	6 905	7 539
Annen boligbygning	0	0	0	0	0	485	506	516	514

Figur 7: Bolig sammensetning Nordre Follo 2020-2023 (SSB, 2024)

3.3.1 Ski sentrum

I sentrum er det hovedsakelig på østsiden av togstasjonen at det er sentrumsbebyggelse, med rådhus og storsenter som hovedbygg. Generelt er sentrum gjort opp av bygg med teglsteinsfasader i 4-6 etasjer, med innslag av nyere bygg som et resultat av nye prosjekter. Disse nye byggene har føyet seg etter høyden på omkringliggende bygninger, men materialvalgene er noe annerledes. I flybildene under fra 2002 og 2023 ser man at det er skjedd en utvikling i området, med flere bygg innenfor sentrum.

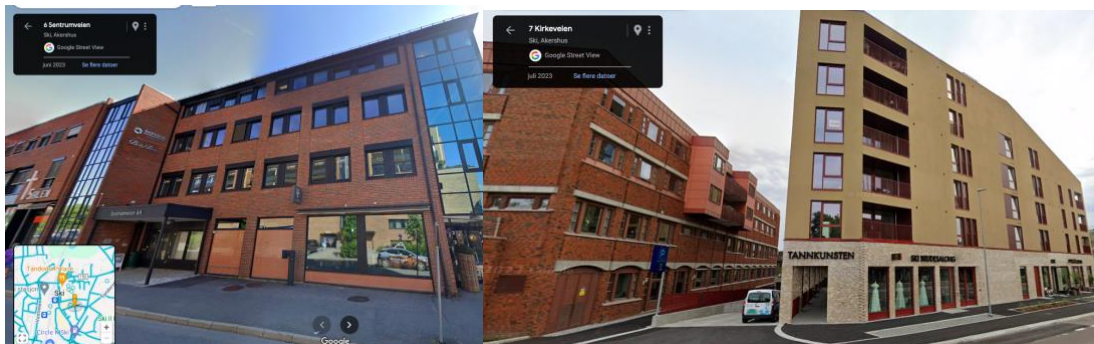


Figur 8: Oversiktsbilde fra 2002 mot 2023 (Hentet fra: norgebilder.no)

Rådhuset er bygget på 1950-tallet, og ble utvidet med påbygg på 70-tallet med en høyde på 7 etasjer som fremdeles er byens høyeste bygg. I samtaler med kommunalt ansatte sa de at det var gjort et poeng ut av å beholde dette som det høyeste punktet lenge, men at det allerede har vært samtaler om bygg som vil bli høyere i nærmeste fremtid. Et annet bygg som er dominerende i bybildet er Ski storsenter, som stod ferdig i 1995 og har senere blitt utvidet. Dette har et typisk kjøpesenter utforming med masse logoer og reklame, samt semiaktive

første etasjer. Med dette mener jeg at det er mye innganger og ting som henvender seg til brukere, men det er lite som skjer på gateplan utenfor inngangene.

Ellers er det blokkbebyggelse med stor andel næring i første etasjene som eksempelet i figuren under. 4-5 etasjer med enten kontor eller bolig i etasjene over, men hvis man sammenligner utformingen på dette med et av de nye prosjektene i byen ser man noen forskjeller. På bildet til høyre ser vi dualiteten i byen mellom de nyere byggene og de eldre teglsteinsbyggene. Det nye bygget til høyre har mer utadrettede funksjoner på gateplan imot det avstengte uttrykket på venstre.



Figur 9: En typisk fasade i sentrum (Hentet fra google.no/maps- Street view)

3.3.2 Småhusbebyggelse

På oversiktsbildet over Ski så man at det er flere felt med småhusbebyggelse tett på sentrum, dette fører til en lavere tetthet som skal tas opp senere. Disse småhusfeltene tilbyr et annet element til byen, men når det kommer til en fortettingsprosess vil disse kunne skape problemer. Det er blant annet i nord noen sveitservillaer som vist på bildet under, som er direkte over veien fra rådhuset. I følge tjenesten Lytics (2024) er gjennomsnittstomt på eneboliger i Nordre Follo 935 kvadratmeter, og med eneboligmasse på 9711 utgjør dette et betydelig område. I en kommune som ønsker å være arealnøytrale vil uberørte utbyggingsområder være vanskelige å finne. Det vil være lettere å få kjøpt opp eneboliger for utbygging, i mye større grad enn sameier eller borettslag. Økningen er størst i segmentet leiligheter i forhold til vekst i boliger, slik at knutepunktene klarer å ta en del av veksten. Altså vil områdene nær knutepunktene vil kunne ta mesteparten av boligveksten de kommende årene, gjennom fortetting gitt regulering som tillater det.



Figur 10: Småhusbebyggelse i sentrum. (Hentet fra google.no/maps- Street view)

Det er felter med rekkehus, eldre boligblokker og flermannsboliger med store uteområder. Det er notorisk vanskelig å fortette i områder med denne typen eierform, slik at dette vil være en hindring for utvikling av noen områder nært sentrum. Grunnen til at dette er utforende å fortette i slike områder er mengden av eiere, og at det blir vanskelig med oppkjøp av tomter. Det vil kreves en enighet mellom såpass mange individuelle eiere med forskjellige interesser og ønsker, at det er nært umulig i mange tilfeller.

Vi ser på figuren over at det er bygd i to etasjer for småbebyggelse i randsonen av sentrum, mens boligblokkene er typisk 4 etasjer med saltak. Med denne typologiske analysen ser vi at det er en moderniseringsprosess på gang i sentrum, med nye arkitektoniske uttrykk. Samt en høyere utnyttelse på byggene. Det er en overgang fra kontor og næringsbygg som blir i økt grad bolig, og det er mye overflate parkering som vil få en annen bruk i nær fremtid. Det er et økt fokus på utadrettede funksjoner på gateplan og det er et bevisst grep fra kommunen å etterspørre dette fra nye prosjekter. Et hinder for utviklingen kan være områder med borettslag og større sameier da slike eierformer fører med seg en vanskelig eierstruktur ved eventuelle tomtekjøp for utvikling. Ofte vil det være lettest med rasjonelle eiere ved næringseiendommer som har en verdi som er målbar i større grad enn boligeiere med sentimentale verdier, og mange eiere med forskjellige interesser.

3.4 Tetthetsanalyse

I denne delen ønsker jeg å undersøke hvilken tetthet Ski har, gjennom et utvalg av eiendommer, både nye prosjekter og eldre bygninger i sentrum som kan gi et representativt inntrykk for tettheten. Det er ikke mulighet for en total kvantitativ analyse av hele byen grunnet manglende datagrunnlag, så et utvalg av eiendommer vil gi en ide av hvordan tilstanden er i byen. Samt vil jeg se på overflateparkering som jeg har observert er en dominerende del av bybildet i caseområdet.

3.4.1 Tetthet i sentrum

Sentrum består i all hovedsak av bygg som har et sentrumspreg med kvartalsstruktur. Disse har et bebygd areal fra 34% og helt opp til nær 100%. Dermed er det er ikke alle tomtene i sentrum som er fullstendig utnyttet, og har et utviklingspotensial. Det er en del tomter som mangler tall og det er noen usikre tall ved tomteoppdelinger osv. slik at det må tas i betraktning. Nord-øst på figuren under er det noen lyserøde felter som er planlagte bygninger, men det er senere kommet frem at noen disse planene ikke vil realiseres. Det er dog et område som per i dag er dårlig utnyttet, kun med overflateparkering.

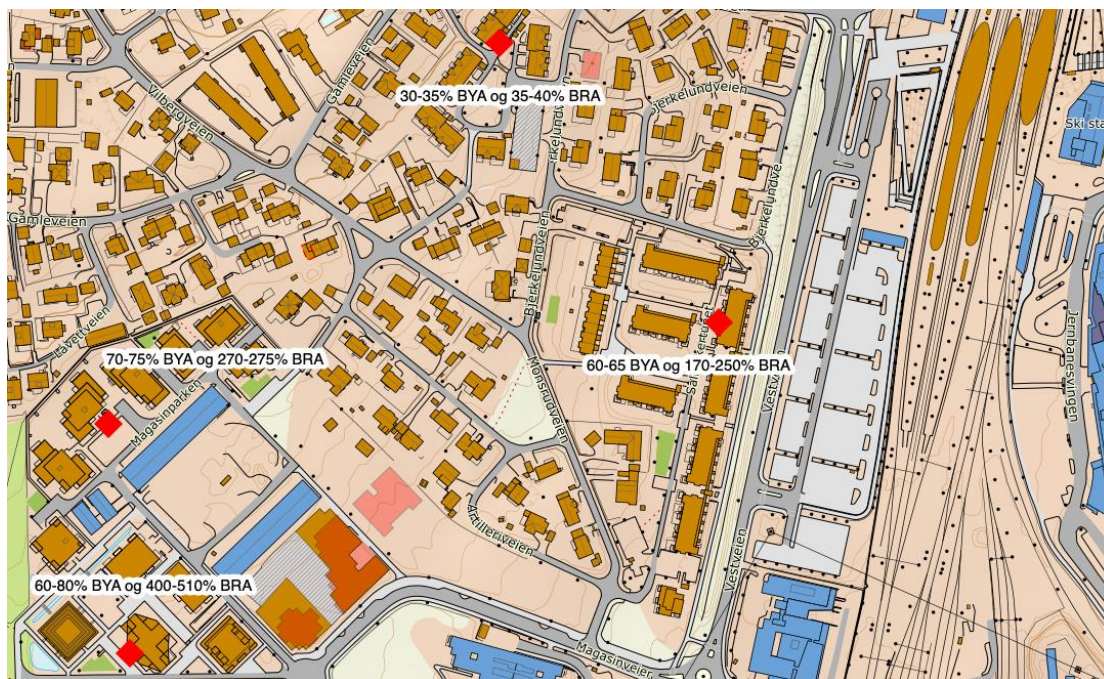


Figur 11: Tetthet i sentrum (Hentet fra <https://norgeskart.no> markert med tall fra Lytics)

I den regionale planen fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ble det satt noen tall for områdeutnyttelse (2015, s. 26) for regionale byer. 80-100% områdeutnyttelse skal til for at man skal ha en god nok samling av bolig, service og næring. Områdeutnyttelse er total BRA% for et gitt område, i motsetning til kun for en enkelt eiendom som det vanligvis måles som. For at dette skal ha en overføringsverdi til hver enkelt eiendom har man likevel funnet et tall per eiendom som gir tilnærmet en områdeutnyttelse, slik at områdeutnyttelse på 100% tilsvarer 150-250% BRA på eiendommene.

I de regionale byene skal det være høyest utnyttelse i sentrum, nært knutepunktet, ifølge planen. Slik at et område som det som er sett på i caset, bør ligge nær 100%. Gitt at denne planen har en tidshorisont frem til 2030 kan det tillates å være lavere per i dag. Det er høyest utnyttelse på de byggene som er bygget de siste 20 årene. Det var stort sett kun disse som hadde oppdaterte tall på størrelsene på byggene, men gjennom kartanalyser er det disse som er fremtredende i forhold til tetthet. Utviklingen i området tilfredsstillende områdeutnyttelsesgraden den regionale planen foreslår. Allikevel er det områder, som villaområdene med ned mot 30% BRA, som trekker områdetettheten ned. Gjennom midten av figur 11 er det planlagt en gågate, som skaper en åpning gjennom sentrum. Dette senker tettheten, men vil bidra med opparbeidede uteområder som skaper møteplasser.

På vestsiden av stasjonen er det i all hovedsak boliger med langt mindre sentrumspreg. Det er noen boligblokker nær togsjennene på inntil 5 etasjer som har en høy utnyttelse. Samt et nytt stort prosjekt sør-vest på bildet under med flere boligbygg på inntil 9 etasjer og opptil 510% BRA. Dette er den type utbygging som støtter opp under den regionale planens ambisjoner om fortetting. Selv om det er et lite bebyggt areal er det tilstrekkelig med etasjer for en høy utnyttelse. Feltet på vestsiden har gjennomgått utvikling i flere lag, i tillegg til disse høye boligblokkene er det opparbeidet felter med rekkehus og flermannsboliger som har en tetthet på 35-40% BRA. En tetthetsgrad som er vesentlig under det som bør være for å ta unna befolkningsutviklingen byen skal gjennom de neste årene, spesielt så nære togstasjonen.



Figur 12: Vestsiden av togstasjonen-tetthet (Hentet fra Norgeskart.no med tall fra Lytics)

3.4.2 Overflateparkering

Et av problemene i Ski sentrums utnyttelse er hvordan flere deler av sentrum består av parkeringsplasser på gateplan som ikke bidrar til byutvikling. Disse områdene skaper grå og livløse områder som ikke er forenlig med byutviklingen som ønskes i de regionale byene. Det støtter ikke satsningen på økt andel av kollektivtrafikk når man legger til rette for den mengden parkering i sentrum. Spesielt når man har et storsenter med høy parkeringsdekning så nært. For ikke å snakke om togstasjonen som er 300-500 meter unna flesteparten av disse parkeringsplassene, som burde ta unna mye av biltrafikken. Parkeringsplassen på vestsiden av togskinnene er innfartsparkeringen som er den eneste som har en positiv innvirkning i forhold til kollektivtrafikken, men også denne skaper et øde område uten liv midt i sentrum. Grunnet togstasjonens sentrale lokasjon, skaper en stor overflateparkering negative effekter på bylivet rundt knutepunktet. I figuren under har jeg markert områder med overflateparkering i rødt rundt i sentrum. Av dette kan vi se flere vesentlige områder, sentralt i byen uten bidrag til kvaliteter den regionale planen viser til.



Figur 13: Overflateparkering (Hentet fra norgebilder.no)

3.5 Intervju med kommunalt ansatte i Nordre Follo

Jeg har gjennomført to intervjuer med kommunalt ansatte i forbindelse med planavdelingen i Nordre Follo, og fått deres perspektiv på hvordan kommunen har involvert de regionale strategiene i sine kommunale planer. Et av intervjuobjektene er ansatt i planavdelingen (kalles A), og det andre er ansatt i en lederstilling over areal- og byutvikling (kalles B). Gjennom intervjuene fremstilles perspektiver som viser både hva som skjer internt på planavdelingen og hvordan strategiene utarbeides i samspill med kommunestyret. Jeg har sammenfattet intervjuene til temabaserte oppsummeringer, hvor de viktigste synspunktene og sitatene fremkommer.

Videre har snakket vi om hvordan de opplever fortettingen rundt Ski stasjon over perioden etter Areal- og transportplanen kom ut, men også tidligere for å se utviklingen. Vi snakket om hvordan antall interessenter for tomter har utviklet seg, hvordan kommunen har posisjonert

seg i forhold til de private utviklerne og hvilke faktorer som skaper muligheter for utvikling og hva som bremses dette ned i kommunen.

3.5.1 Akkvisisjon- og planleggingsfasen

3.5.1.1 Tomteoppkjøp og dets bakgrunn

Ved spørsmål om hvordan areal- og transportplanen har gitt en større kjøpervillighet i kommunen med formål for å fortette, svarte begge respondentene at det er observert en økning. Denne økningen kom dog i forkant av planen, og har vært størst rundt Ski sentrum. Spesielt Follobanens annonsering førte til et økt press på tomtene i området rundt Ski stasjon. Det er en klar sammenheng mellom attraktiviteten Follobanen har medført og strategi om fortetting rundt knutepunkter, da de bygger på hverandre. I dette momentet ble det utarbeidet områdeplaner fra kommunen, spesielt for sentrum og Ski vest. Som sett i ettertid var for lite tilpasset reell gjennomføring. Ansatt A ga sine erfaringer angående historien til Ski de siste 20-30 årene, og viste til at strategiene i dagens kommuneplan er forenlig med det som ble lagt frem i planer tidligere tiår. Det som satte i gang en av områdeplanene var et regionalt sykehusprosjekt som ikke ble realisert, og tomtene ble oppkjøpt av utviklere.

Begge intervjuobjektene la vekt på at både Ski og Oppegård kommune (før sammenslåingen), og Nordre Follo var i stor grad tro mot areal- og transportplanen i sine kommuneplaner. Intervjuobjekt B fortalte i detalj om hvordan prioriterte vekstområder ble lagt frem i henhold til den regionale planen, også kalt langsiktig grønn grense. Her vil vekst i form av utbygging gå foran vern, men B kalte det mer en avgrensing av vekstområder. Vekstområdene ble satt tett rundt stasjonsområdene i kommunen, slik det var tiltenkt i areal- og transportplanen. Det opplevdes altså at kombinasjonen av Follobanen som en utløsende faktor, og at det ble utarbeidet områdereguleringer skapte grunnlag for oppkjøp av tomter for private utviklere. Det ble reflektert rundt om det er strategiene i areal- og transportplanen som ga initiativet til fortetting i caseområdet, eller om det med en infrastrukturinvestering hadde oppstått en slik strategi uansett.

3.5.1.2 Kommunesammenslåing og tilrettelegging for utvikling

Ved kommunesammenslåingen ble det gjort en omfattende gjennomgang av områder gitt formålet bygg og anlegg i både kommuneplan og områdedelplanene. I denne gjennomgangen

ble det evaluert om områdene faller inn under strategiene kommunen og regionalplan viser. Et viktig punkt ved disse områdene var om de hadde den tekniske- og sosiale infrastrukturen som trengtes til å tåle befolkningsveksten fortettingen vil medføre. Etter denne gjennomgangen vedtok kommunen et vedtak om rekkefølge som sa hvilke planer/områder som kunne realiseres før 2030, og hvilke måtte vente til etter dette. Et av de viktigste kriteriene for rekkefølgen var strategien om at byen skulle utvikles innenfra og ut. På denne måten ble stasjonsområdet i Ski et viktig område for den videre utviklingen av byen. Både i 2021 og 2022 la kommunen frem en langsiktig driftsanalyse og investeringsplan som går 20 år frem i tid. Denne skal gi oversikt over hvordan kommunen planlegger å drive og investere i forskjellige deler av kommunen, f.eks. når en ny skole vil bli nødvendig i et område grunnet befolkningsvekst. I sammenheng med strategien om utvikling innenfra og ut, sa A at det er ingen grunn å tillate utvikling en kilometer fra sentrum, hvis ikke sentrum har det nødvendige bymessige tilbudet som kreves av en regional by. Etterhvert kan man takle de infrastrukturproblemene som vil komme av den videre veksten.

Grunnet et politisk skifte er det nåværende kommunestyrets ønske å «bygge mer og fortere», som er på et høyere nivå enn administrasjonen anbefaler. Dermed er det igangsatt en ny gjennomgang for å se hva det betyr for den tekniske- og sosiale infrastrukturen. Hvordan vil investeringsbehovet bli med denne nye innstillingen til utbygging, og om dette i det hele tatt vil være økonomisk bærekraftig for kommunen, er temaer som vil gjennomgås.

Det ble reflektert rundt hvordan man kan skape motstrømspendling til Ski fra Oslo-området, for å videre styrke Skis posisjon som en regional by. For å oppnå dette er det ønske om at sentrum skal være av bymessig karakter som ønskes besøkt, og at man kan skape arbeidsintensive arbeidsplasser. Ansatt B drar frem konkurransen med områder som Fornebu og Lysaker som skaper vanskeligere forhold for å tiltrekke seg disse typene næring. Satsing på byutvikling over tid kan minske det gapet som finnes mellom disse stedene og Ski. Videre sier B at man ønsker en tilflytning til Ski grunnet at det er en attraktiv småby, og ikke kun nærheten til Oslo og lavere boligpriser.

3.5.1.3 Kommunale prosjekter

Kommunen har ikke gjort noen strategiske eiendomskjøp de siste årene, selv om de har en eiendomsstrategi som tillater dette. Dermed vil Ski sentrum i aller størst grad måtte fortettes

gjennom private aktørers initiativ. Kommunen har heller vært på salgssiden og solgt tomter for å innkassere på utbyggingspotensiale.

Kommunen hadde et større kommunalt prosjekt som skulle gjennomføres, hvor en videregående skole skulle bygges ved siden av Rådhuset. Sammen med skolen skulle det etableres et bibliotek og kulturskole for kommunen. Dette skulle stimulere til større aktivitet i sentrumsområdene og gi næringsgrunnlag for flere bedrifter i sentrum. Nylig ble dette prosjektet skrinlagt, da det ikke var økonomisk gjennomførbart, og tomten vil omreguleres og selges.

Et annet kommunalt prosjekt er torg- og gågateprosjektet som nå er igangsatt. Målet er å skape større attraktivitet, og et mer aktivt og bymessig gateplan. Det har i stor grad vært parkering og lignende rundt Rådhuset. Nå vil det bli en møteplass hvor befolkningen vil ønske å oppholde seg. Dette vil også gi en merverdi til boligprosjekter i området, slik at det blir en situasjon som alle vinner på.

3.5.2 Reguleringsfase

3.5.2.1 Regional areal- og transportplan videreført

Kommunen har en stor grad av videreføring av strategier fra Areal- og transportplanen som nevnt ovenfor. Slik som prioritering av fortetting i sentrumsområder/områder nær stasjon, men også vern av uberørt natur utenfor prioriterte områder. Arealnøytralitet er noe kommunen la frem i sin nyeste kommuneplan, men det sees på som noe som kan utfordres politisk av det nye kommunestyret som ønsker å øke intensiteten av bygging i kommunen. Det er i Ski øst et større industriområde som ønskes transformert, fra et politisk ståsted, men også 115 dekar skogsareal som ønskes utbygd til småhusbebyggelse. Arealnøytraliteten som kommunens administrasjon har jobbet frem i samsvar med den regionale planen, kastes bort grunnet et politisk ønske om større utbygging. Dette skogsarealet er 2-2,5 km unna stasjonsområdet, slik at det er helt på grensen til utbygging i forhold til en regional by. Planavdelingen hadde ingen ønsker om utbygging der i det hele tatt. Ansatt B ga uttrykk for at det er en mulighet for innsigelser for utbygging i dette området. Hvis det først skal fortettes i dette området bør det gjøres i en tetthet som passer utviklingen i byen, og ikke med småhusbebyggelse.

3.5.2.2 Samarbeid med private eiendomsutviklere- konfliktområder

Begge ansatte fortalte at det var produktivt samarbeid med utviklere for det aller meste. Et av punktene for diskusjon er at kommunen ønsker en regional by, som tilsier at byen har en viss blanding av bolig og næring. Der eiendomsutviklerne ofte har et ønske om en høyere andel bolig og lavere næring, gir dette grobunn for uenigheter i detaljreguleringsprosesser. De andre punktene som diskuteres ofte i disse prosjektene er rekkefølgekrav, utbyggingsavtaler og tetthet. Selv om områdereguleringene legger rammene er det en rekke omkamper som tas på temaene høyder, uteoppholdsareal og tetthetsgrad. Dermed er det naturlig å spørre seg om kommunen har vært gode nok til å tenke gjennomførbarhet for utviklere, i utforming av områdeplaner. Et eksempel som trekkes frem er om man har regulert et område med nytt formål, og lagt inn rekkefølgekrav som forutsetter utvikling på flere tomter. Når tiden for utvikling kommer er kun halvparten av tomtene er klare til å utvikles. Dermed forsinkes hele områdeutviklingen på grunn av disse områdeplanene, og den enkelte tomtes utvikling kan ikke gjennomføres. Det er som A sa, en læringsprosess for en kommune som dette, å begynne med transformasjon og byutvikling slik sitatet under tilsier. Dog har kommunen etablert noe som heter byutviklingsforum, der det er en åpen invitasjon til private aktører til å kunne skape god dialog og forutsigbarhet mellom partene.

Kommuneansatt A sa:

«det har vært en læringsprosess for planavdelingen i form av sentrumsplanlegging, inkorporering av rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler, i forhold til når utviklingen var på urørt mark.»

3.5.2.3 Forhandlinger med private eiendomsutviklere

Flere utbygginger har stoppet opp i Ski enn andre deler av kommunen, grunnet skolekapasitet. Det er lagt inn rekkefølgekrav angående tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet, i flere av planene. Det er planlagt en ungdomsskole som skal stå for skolekapasiteten fremover fra 2025. Når det kommer til utbyggers bidrag til kommunen gjennom rekkefølgebestemmelser og hva utbyggingsavtalene går til, ble det sagt at gangvei, sykkelvei, lekeplass, deler av torg osv. er de vanligste bidragene. På denne måten kan utbyggers krav til uteoppholdsareal

gjennom opparbeiding av parker/oppholdsområder nær egen tomt bli noe lavere, men dette gjelder kun unntaksvis slik at det ønskes gjort på egen tomt, i de aller fleste tilfeller.

Kommunen har en politisk sak til revidering kalt *prioritering av oppstart av reguleringsplaner*, for å kategorisere utbyggere som skal søke om regulering til sine tomter i en rekkefølge. Dette er grunnlagt ved at hvis det tar for lang tid fra regulering til gjennomføring, vil forutsetningene ofte ha endret seg såpass mye at det vil måtte reguleres på nytt. Dermed vil alle være bedre forberedt på tidsrammer ved en slik ordning. Man vil unngå at områder som blir «prioritert», blir stående uten aktivitet på flere år. Slike prioriterte områder som kjøpes opp og ikke utvikles, blir fort forsømt og skaper et mindre hyggelig bomiljø. Ansatt A forklarte viktigheten av ferske reguleringsplaner, og grunnet kapasitetsproblemer i planavdelingen vil det kunne ta tid for reguleringsprosessen. Sosial- og teknisk infrastrukturens tåleevne vil også påvirke utvikleres muligheter til å få gjennomført sitt prosjekt, før det kreves nye investeringer som stopper prosessen.

3.6 Intervju med eiendomsutviklere

Jeg har intervjuet tre ulike eiendomsutviklere, som representerer forskjellige segmenter av bransjen. Et større konsern (videre kalt konsern), en lokal eiendomsutvikler (kalt lokal utvikler) og et veletablert, mindre selskap fra Oslo (kalt Osloselskapet) som driver med boligprosjekter, næringsprosjekter og kapitalforvaltning. På denne måten får man et overblikk over hvordan de forskjellige segmentene av eiendomsutviklere posisjonerer seg, og hva som motiverer de til å gjennomføre prosjekter i områder slik som dette caset. Alle intervjuobjektene har eller har hatt et prosjekt innenfor caseområdet som enten prosjektleder eller eiendomsdirektør. Spørsmålene var prosjektspesifikke for å finne ut hvordan deres opplevelse var i dette området. Alle prosjektene er uavhengige av hverandre og helt separate, selv om det er noen likhetstrekk mellom dem.

For å presentere funnene fra intervjuene har jeg delt opp i faser som et prosjektforløp, som tilsvarer slik intervjuene var strukturert. For å beholde anonymitet, men allikevel vise nyansene innenfor de forskjellige synspunktene, vil enkelte sitater og meninger fremkomme med kallenavn som beskriver firmaene som nevnt ovenfor. Svar som i stor grad var overlappende vil sammenfattes til et samlet tekstsvare.

3.6.1 Akkvisisjon- og planleggingsfasen

3.6.1.1 Tomteoppkjøp- kjøpstidspunkt og grunnlag for kjøp

Konsernet begynte oppkjøp av tomter til prosjektet i 1996, og fortsatte med dette til 2014, da de hadde ønsket mengde areal til utbygging. De hadde et mindre prosjekt klart til gjennomføring i 2005/2006, men dette falt igjennom grunnet en avtale om kjøp av en del av en kommunaltomt. Senere gjennomgikk området en områderegulering av Ski sentrum, som tok noen år, i den tid utvidet konsernet utviklingstomten før de begynte reguleringsprosessen. Altså var det planlagt bebyggelse fra konsernets side før regionalplan og annonseringen av Follobanen. Underveis i prosjektet endret betingelsene seg grunnet disse faktorene og påvirket veien videre i prosjektet.

Oslo-selskapet gikk inn i et allerede skissert prosjekt med en av sine utvalgte partnere, og sammen kjøpte de tomten som skulle utvikles i 2012. Reguleringsrisiko, entrepriserisiko og markedsrisiko er de tre formene for risiko som alltid vil finnes ved et utviklingsprosjekt. I dette tilfellet var alle disse faktorene på et så lavt nivå at kjøpet ble gjennomført. Entrepriserisikoen var en usikkerhetsfaktor grunnet muligheten for høye byggekostnader i etterkant av Koronapandemien og krigen i Ukraina. Ski ble identifisert som et typisk knutepunkt som ville behøve en vekst, dermed valgte de å posisjonere seg i området. Flere kundeundersøkelser hadde som viktigste faktor for tilflytting til et område, nærhet til offentlig transport, spesielt skinnegående. Med Follobanen som får deg til Oslo S på 11 minutter gir dette kortere reisetid fra Ski, enn mange steder innenfor Oslo. Dette ga god drahjelp i markedet, og skapte en god etterspørsel. I tiden før bygging fikk selskapet leid ut bygningen som kontorlokaler, slik at det ga innkommende kontantstrøm i perioden for regulering.

Det lokale utviklerfirmaet kjøpte tomten i 2012, og dette kom av at et bankkonsern skulle selge ut flere av bankeiendommen sine. Disse ble solgt som en eiendomsportefølje til et pensjonsfond, som skulle selge denne videre. Det var ingen kjøpere på hele porteføljen, slik at denne ble delt opp og eiendommene solgt enkeltvis. Dermed kjøpte lokal utvikler opp bankeiendommen i Ski gjennom eiendomsselskapet som eide bygget i slutten av 2012, og overtok tidlig i 2013. Eiendomsselskapet som eide bygget hadde leieinntekter og var

profitabelt, slik at dette var et kjøp som hadde liten risiko i utgangspunktet. Lokal utvikler hadde allikevel utvikling av eiendommen som hovedprioritet. Samtidig hadde kommunen akkurat startet med områdeplan for sentrum, slik at alle pilene pekte mot en utvikling av området.

Som bakgrunn for valg av utviklingsområde sa lokal utvikler:

«Man får en form for hjemmefordel, samt at man fikk utvikle området man bor i, som er givende og gøy.»

De hadde en plan om å satse tyngre i Ski sentrum med tanke på forventningene om Follobanen. Det var dermed kombinasjonen av et tilbud av en eiendom som dukket opp, med Follobanen som bakteppe, og kommende områdeplan som la grunnlaget for kjøp av eiendommen.

Felles for alle utviklerne er at de har en stor del av strategien sin, å utvikle eiendommer rundt kollektive knutepunkt, dette er det flere grunner til. Hovedårsakene er:

- Det er et åpenbart bærekraftig valg for utbygging
- Skaper mindre press mot biltrafikken, i form av privatbiler
- Det uttrykt gjennom kundeundersøkelser fra boligkjøpere at det er nettopp denne typen boliger, i slike områder, de ønsker
- Man får bygge i en tetthet som etterlever nødvendig økonomisk margin
- Man tilbyr noe som etterspørres i markedet (næringslokaler og boliger)

3.6.2 Reguleringsfase

3.6.2.1 Prosjektets reguleringsprosess

Konsernet gjennomgikk en felles reguleringsprosess med et kommunalt prosjekt, slik at disse var sammenvevd. Disse tomtene er ved siden av hverandre, og krevde makeskifte for å oppfylle krav om egen innkjøring. Denne prosessen beskrives som veldig fin, med et godt samarbeid med fylkeskommunen som hadde ansvar for det kommunale prosjektet. Tre år etter innsending av rammesøknad er fremdeles rammetillatelsen ikke godkjent, selv etter samarbeid med utarbeidelsen av rammesøknaden med fylkeskommunen. Hovedårsaken til at prosjektet ikke får grønt lys til oppstart, er at det ikke har vært mulig å tinglyse en adkomstrett på kommunens tomt. Nylig har det blitt klart at det kommunale prosjektet måtte skrinlegges

grunnet økonomi, og tomten skal få en annen bruk. Dermed har kommunaldirektøren fortalt prosjektansvarlig for konsernet at det vil ta «lang tid» før de får rammetillatelsen. Det er fordi kommunetomten skal avklares først, altså før konsernet skal få adkomstrett over tomten må den nye reguleringen bestemmes.

Osloselskapets eiendom var allerede regulert til bolig- og næringsformål, allikevel var det nødvendig med en ny detaljregulering grunnet et ønske om en høyere utnyttelsesgrad. Reguleringsrisikoen som ble identifisert var i all hovedsak behandlingstiden, med et spørsmål om kapasitet og planlegging av tilhørende teknisk- og sosial infrastruktur til befolkningsveksten. Det var en relativt lang prosess fra tomtekjøp til byggestart på 8 år, hvorav selve reguleringsprosessen som tok 5 år.

Lokal utvikler kjøpte eiendommen når den allerede var regulert til sentrumsformål, og det stod et næringsbygg i 3 etasjer med kjeller på tomten. Kommunen ønsket underlag til områdeplanen fra eiendomsutviklere som eide bygårder i sentrum, for å få innspill om hvordan de ønsket å utnytte eiendommene sine. Det var først en innsigelse fra Statens vegvesen på områdeplanen som utsatte den fra 2015 til 2016, angående en fylkesvei nær tomten. Når reguleringsarbeidet med denne tomten begynte var det et rekkefølgekrav om at fylkesveien måtte reguleres ferdig, før lokal utvikler kunne begynne bygging. Våren 2017 var Statens vegvesen ikke ferdig med regulering, men kunne uttale seg i forhold til lokal utviklers planer.

Reguleringsprosessen tok lang tid og det er flere grunner til dette. Ski stasjon er antagelig det største knutepunktet i nyere tid med en investering på rundt NOK 38 mrd. Kommunen har svart på denne oppgaven i investeringen fra storsamfunnet til en viss grad, med områdeplaner for sentrum og ski vest, og en kommunedelplan for ski øst. Det de ikke hadde gjort er å få på plass mye annet som gjør et knutepunkt vellykket. Det er manglende planer for varelevering, renovasjon og generelt mange prinsipielle avgjørelser kommunen ikke var klare til å ta. De har ikke før de siste par årene fått planer for det som er nødvendig, og det mangler fremdeles en renovasjonsplan for sentrum. Slik at hver gang reguleringsprosessen nådde en milepæl var det stopp fra kommunen, som var redd for å sette presedens med avgjørelser i hvert enkelt prosjekt. Fra start til slutt tok reguleringsprosessen 3 år, men fra starten av samtalene med kommunen tok det 5 år.

3.6.2.2 Samarbeid med kommune- diskusjonsområder

Et annet punkt som var utfordrende i reguleringsfasen for konsernet, var at det ble brukt lang tid på en utbyggingsavtale. Den og rekkefølgebestemmelsene ble utformet i sammen med det kommunale prosjektet. Det var mye frem og tilbake på hvem som skal gjøre hva, når det kom til rekkefølgekrav. Ikke minst på når kravene skulle utføres, da prosjektene hadde forskjellige hastigheter på vei inn i prosessen. Ved innsending av rammesøknad, måtte konsernet søke om dispensasjoner fra flere av rekkefølgekravene, da kommuneprojektet ikke var klare til å løse gjennomføring av disse. Disse dispensasjonssøknadene ble avvist slik at prosjektet måtte stoppe opp allerede der. Reflektert i etterkant ser prosjektansvarlig fra konsernet at det ville vært forholdsmessig å skape et klarere skille, mellom det kommunale prosjektet og deres eget. Spesielt ved rekkefølgekrav slik at de ikke var så sammenvevd og avhengige av hverandre.

Høyde og tetthet var av punktene som lenge ble diskutert mellom konsernet og kommunen. Det var gjennomgående i diskusjonen at kommunen ønsket en lavere bebyggelse, der konsernet ønsket en høyere. Kommunen gjorde det klart at høyden til omkringliggende bebyggelse skulle være styrende. De ville ikke ha bygg høyere enn Rådhuset, som også ligger i sentrum. Fra konsernets side var det åpenbare mangler i kapasitet i kommunens arbeid gjennom prosjektfasene, og det var prosesser som tok for lang tid. Spesielt i tiden rundt kommunesammenslåingen var det behandling av saker som tok for lang tid, da kapasiteten var sprengt som følge av andre oppgaver.

Osloselskapets opplevelse av planarbeidet var at dette gikk for sakte. Spesielt grunnet dårlig planlegging fra kommunens side med den sosiale infrastrukturen. Det var manglende fremsyn for utviklingen i kommunen, slik at utbyggingsprosjektet ble ventende på at infrastrukturen måtte forbedres først. Rekkefølgekravene som kommunen måtte gjennomføre, stanset de private utvikleres prosjektfremgang. Dette prosjektet var et av de tidligste som ble gjennomført i sentrum, og hadde en mellomstor størrelse (ca. 50 leiligheter). Dette førte til at måtte de ikke vente altfor lenge på infrastrukturutbedringer, som et større prosjekt ville. Et annet av punktene for diskusjon var blå-grønnfaktor som skapte en del fordyrende elementer i prosjektet. Høyden på nabobyggene ga føring for prosjektets høyde, slik at det var ingen kamp mellom selskapet og kommunen på dette. Det var problemer med innkjøring til

undergrunnsparkeering som skulle deles med nabo, hvor nabo ikke ønsket dette, og det måtte løses gjennom et økonomisk vederlag.

Lokal utvikler hadde god fremdrift i samarbeid med planavdelingen i kommunen. Så fort prosjektet skulle til høring hos kommunal-teknikk som uttalte seg angående parkering, varelevering osv. og Follo Ren angående renovasjon var da det stoppet opp. Det ble da vanskeligere med fremdrift. Det kommunen sviktet på var samordningsplikten etter plan- og bygningsloven, hvor man egentlig kun skal kunne forholde seg til saksbehandler.

Avfallshåndtering var et diskusjonspunkt som tok lang tid for både Osloselskapet og lokal utvikler, grunnet en manglende renovasjonsplan for sentrum. Lokal utvikler endte i disputt med en nabo, grunnet en midlertidig renovasjonsløsning som var utarbeidet av lokal utvikler via konsulent, og valgt av Follo Ren og kommunen.

Blå-grønnfaktor var også for lokal utvikler noe som bød på problemer, hvor kommunen har et krav på 0,8. Bakgrunnen er at man skal håndtere et 200- års regn ganget med en klimafaktor på 1,5. Dette er den regnmengden som prosjektene i sentrum skal klare å håndtere. Prosjektet til lokal utvikler endte med blå-grønnfaktor på 0,64, noe som krevde litt overbevisning over at dette var maksimert for hva man klarte i en bysetting.

Krav til næring i førsteetasjene er noe som kommunen i sentrumsplanen satte høyt for å skape et bymessig preg og skape arbeidsplasser.

«Noen steder i sentrum er dette satt til et såpass høyt nivå (75%) at det i prinsippet skaper et byggeforbud» - Lokal utvikler.

Faktum er at kommunen ønsker å fylle toget til Ski om morgenen, og ikke bare fra Ski til Oslo. De ønsker en motstrømspendling som fasiliterer Ski som regional by.

3.6.2.3 Forhandlingspunkter

Konsernet hadde en visjon om en lang bygningskropp som bestod av fem «deler» med ulik fasade, men kun var en sammenhengende bygning. Dette var noe kommunen ikke ønsket, da dette skapte mindre gangmuligheter gjennom prosjektet. Gjennom forhandlinger klarte de å få frem at gårdstunene ville ha godt av støyskjermingen, den lange bygningskroppen ville gi fra

en planlagt forstørring av fylkesveien nær prosjektet. Et annet kompromiss er at delene har sine egne arkitektoniske fremtoninger, slik at det oppleves som mer oppdelt enn det er.

Et punkt som stadig forhandles er i hvilken grad utbyggere skal hjelpe med utarbeiding av infrastruktur. Kommunen har flittig benyttet seg av utbyggingsavtaler i senere tid, i disse prosjektene ligger avtalene på mellom 2000-3000 kr per kvadrat BRA. Det oppleves fra utbyggerne at kommunen maksimerer hva de kan få ut av disse avtalene, samt rekkefølgebestemmelser med opparbeidelser i byggeprosessen. Lokal utvikler hadde en utbyggingsavtale på 2500 kroner per kvadrat BRA, og bygget i prinsipp to gangveier rundt prosjektet som ble overlevert til kommunen.

Ifølge konsernet er det ikke noe sympati å få i forhandlingene, men de vet hvor grensen går i forhold til hva som er rimelig å spørre om. Slik at det blir et levelig resultat for begge parter. I spørsmål om det blir en gi og ta-situasjon for kommunen i om de gir høyere tetthet og byggehøyder, i bytte mot å få økt bidragene til infrastruktur svarer konsernet at:

«De ser nok at det er mulig (å få høyere bidrag i bytte mot høyere utbyggingsareal), men samtidig så har man en del heldigvis, som ser at det er grenser for hvor mye man skal fortette, og hvor høyt man skal bygge i et relativt lite sted. Som spør hvilken identitet skal vi ha som tettsted eller by?».

Slik at det er en forståelse om hvordan fortettingsprosessen til et sted som Ski bør gjøres fra utbygger side, som er relativt forenlig med kommunens tanker.

Når det kommer til forhandlinger med kommunen angående utbyggingsareal og hvilken tetthet som kan utbygges, er det ifølge Osloselskapet en uforenlig linje som settes fra kommunen. De pålegger utbyggere mye ekstrakostnader, men for at det skal være en interessant investering må man ha en viss avkastning på prosjektene. Det oppleves fra utviklerne at det er en forståelse for dette, men det er allikevel noe uforenlig med kravene som stilles til hvert enkelt prosjekt, og hvordan man skal få den byutviklingen kommunen ønsker gjennom private bidrag. En annen faktor som kan inntreffe er en rullering politisk, som skaper nye forventninger til utbygging og gir en ny standard som ikke er i tråd med gjeldene regulering. Slik at utbyggere som allerede har brukt mye tid og penger på å utvikle prosjektforslag blir sendt tilbake til tegnebrettet.

Lokal utvikler hadde et problem med høyden på bygget, som originalt skulle være 5 etasjer. Problemet var to bygårder fra henholdsvis 1930- og 1940-tallet i nær tilknytning, som måtte tas hensyn til. Det endte med et grep der høyden gikk ned til 4 etasjer mot disse byggene og man fikk 6 etasjer i bakkant. I ettertid har dette grepet blitt vellykket, fordi det gir prosjektet et annerledes arkitektonisk uttrykk.

Et annet punkt for forhandling for lokal utvikler var BYA%, hvor man maks skulle ha 85%. Dette ville gitt mye mørke utearealer, slik at det endte med at prosjektet fikk nær 100% BYA. Det ble i samråd med planavdeling funnet at den beste utformingen for tomten var å gi større BYA. Slik at man bedre utnyttet uteområdene og ikke endte med mørke, ubrukelige områder på tomten. Aktive førsteetasjer er noe kommunen var opptatt av, og det var krav til 40% næring i førsteetasjene. Dette prosjektet endte med litt over 30% næring i førsteetasjen. Det er fra Arbeidstilsynet krav om pauserom med dagslys i alle bedrifter, noe som ville skapt et negativt bidrag til krav om aktive fasader. Hvis de 6 bedriftene i førsteetasje i dette prosjektet hadde hatt pauserom og kantiner hver for seg langs vinduene, hadde dette tatt opp store deler av fasaden. Dermed ble løsningen gjennom forhandling en kjerne med felles spisearealer, toaletter og garderober, som ble et kostbesparende element for næringsutviklingen i prosjektet.

Forhandlingene i krav om uteoppholdsarealer for lokal utvikler møtte noen utfordringer. I samtaler angående uteoppholdsarealer ble det argumentert at det uteoppholdsarealet som var opparbeidet, var mer tilpasset næring enn boliger. Lokal utvikler prøvde å håndtere det med et atrium mellom byggene, noe som gikk igjennom førstegangsbehandling. Dog gikk det ikke videre, og ble stoppet. Løsningen var at det måtte opparbeides en takterrasse for å nå MUA-kravet. I ettertid har dette blitt et vellykket grep, og gitt en samlingsplass for beboere som benyttes hyppig.

I forhold til parkeringsdekning som er et interessant tema ved knutepunktsfortetting, var det ingen samtaler utover makskravet i planen. Lokal utvikler endte på en dekning under 0,4 slik at det ikke var noe problem. Dette var grunnlagt i at det ikke var plass til flere plasser og halvparten er solgt til beboere, mens resten leies ut til et parkeringsselskap. Generelt for sentrum er at parkering skal lages under bakken. Det vil naturlig skape et mindre antall plasser grunnet kostnader og restriksjoner av plass.

3.6.3 Finansiering av prosjekt

Konsernet ble pålagt opparbeidelse av vann og avløp, samt et generelt anleggsbidrag på 2750 kr per BRA. Noe i form av realytelser som fratrekkes, og resten som et rent kontantbidrag. De går inn med 60-70% bankfinansiering i tomtekjøpsfasen, mens byggelånet kan være opptil 100% fremmedfinansiert.

Osloselskapet hadde en lignende finansiering som konsernet. De hadde høyere bankfinansiering enn egenkapital inn i tomtekjøpet, men så senket de egenkapitalen når byggeprosessen var igangsatt. Ved flere gjennomførte byggelån får man bedre betingelser, og det er vist soliditet over en årrekke. Slik at man ikke behøver samme mengde egenkapital som de som ikke har vist en slik pålitelighet. Et annet grep for bedre lånebetingelser er grønne byggelån som gis til aktører som overholder bankenes bærekraftbetingelser.

Lokal utvikler kjøpte et eiendomsselskap som eide utviklingstomten med et næringsbygg som hadde leieinntekter. Slik at finansiering av kjøpet var uproblematisk. Leieinntektene dekket rentene, og ble finansiert 65% av bank for denne fasen. I byggefasen var det krav til 25% egenkapital i forhold til bunnpunktet i likviditeten i byggefasen, som sikkerhet for banken. Lånet ble gjort opp i fjor slik at utvikler unngikk det høye rentenivået som er per i dag. Byggelånet hadde et krav om 40% salg av leilighetene, hvor de andre utviklerne hadde 50%, slik at det var en tillitserklæring fra banken. Samtidig var det omtrent en monopolsituasjon i Ski sentrum for prosjektet, slik at det var trygt å sette i gang salgsprosessen. Det var et godt tidspunkt for salgsstart i november 2020. Usikkerheten for Korona hadde gitt seg i forhold til boligmarkedet og salgstakten passet perfekt med igangsettelse av byggingen.

3.6.4 Gjennomføringsfasen

Konsernet hadde valgt totalentreprise som entrepriseform. Spesielt grunnet deres konsernstruktur, som gir underselskaper i konsernet entreprenøroppdrag gitt at de tilbyr riktig pris i forhold til markedet. Derfor er totalentreprise det mest naturlige valget for gjennomføring av konsernets prosjekter. Ved samarbeidsprosjekter slik som dette, er

entreprenørvalget en del av samarbeidsavtalen med det andre utbyggingsselskapet. Slik får konsernet en merverdi av avtalen utover prosjektets verdi.

Osloselskapet hadde en totalentreprise, med samarbeidspartner som entreprenør. I byggefasen fikk prosjektet problemer med byggehøyden kontra nabobygg, grunnet et kartgrunnlag som hadde en høydefeil på 60 cm. Dermed ble det en konflikt som måtte løses, og det ble tilslutt en enighet om påbygg på takterrassen til naboen med noe som skapte det privatlivet som var ønsket. Videre kom det kostnadselementer grunnet den tette bebyggelsen rundt som skapte en noe dyrere gjennomføring, men nærheten til det kollektive knutepunktet skapte ingen fordyrende effekter.

Lokal utvikler hadde en totalentreprise, med en entreprenør de har benyttet seg av flere ganger. I byggeprosessen var det krav i forhold til støy grunnet nærheten til kommunalt bygg med mange arbeidsplasser, helsetjenester og eldreboliger, og en barnehage på andre siden av veien. Slik at det var støytiltak når det pågikk støyende prosesser som pigging, spunting og peling, som bare kunne gjøres i kortere tidsintervaller med pause midt på dagen, og god informasjonsflyt til berørte naboer.

En positiv hendelse for lokal utvikler var at det oppsto en mulighet til å avklare vann- og avløpssystemer i forbindelse med en annen utbygging, mens de ventet på klarsignal fra kommunen. Dermed fikk de etablert noen kummer som senere kunne benyttes, slik at de slapp å forholde seg til Statens vegvesens utbygging av veien i nærheten. Det var noen støytiltak til boligene i forhold til både fylkesvei og jernbane som måtte løses. Det var krav til minst ett privat uteoppholdsareal, og minst ett soverom mot stille side i hver leilighet. Det var noen leiligheter som måtte endres slik at de fikk luftevindu mot bakgård, og ikke ut mot jernbanen av disse årsakene.

Et tema som går igjen hos utbyggerne er grunnforholdene som påvirkes av leire og andre løsmasser. Det var for Osloselskapet mulighet å beholde kjelleren i eksisterende bygg for å omgjøre denne til parkeringskjeller. Dette var for å unngå å måtte gjøre endringer i grunnen. Lokal utvikler forteller at de måtte pæle/pele hele bygget, altså 92 peler satt ned under byggingen med snittlengde på 63,5 meter, slik at det står på fjell. Slik at gjennomføring av prosjektene i sentrum måtte ta høyde for grunnforholdene som preger store deler av Ski sentrum.

3.6.5 Etter ferdigstillelse, refleksjoner

Konsernprosjektet har som nevnt ikke kommet videre fra rammetillatelsen, men i refleksjonsfasen pratet vi om knutepunktutvikling generelt. Prosjektlederen jeg pratet med hadde vært involvert i flere større fortetningsprosjekter, både i Oslo og området rundt. Slik at refleksjonene fra disse er relevante for hvordan Skipprosjektet kan/vil bli. Ved spørsmål angående fortetting rundt kollektive knutepunkt, ble det sagt at det er hovedstrategien til konsernet. Det er oppfattet som en politisk strategi at det skal fortettes rundt slike både i Oslo og byene rundt. Samt ser de at det er en reell etterspørsel fra boligkjøperne, som også påvirker det grønne skifte med lavere bruk av privatbil. Som konsern ser de stordriftsfordelene ved å drive utvikling i slike områder. Da dette ofte betyr større boligbygg, med mange leiligheter som gir en effektiv drift for de som selskap. De store prosjektene oppleves å ha mindre konkurranse, slik at det blir en konkurranse kun mellom de største selskapene om disse type prosjekter.

Osloselskapet viser til at man ikke kan forholde seg til kommuneplaner, og at det alltid er muligheter for omkamper. Slik at den forutsigbarheten man prøver å skape med kommuneplaner svinner ved alle omkampene som tas. Samtidig settes en presedens for videre utbygging. I et annet knutepunktprosjekt har de møtt planer som er gått bort ifra, grunnet misnøye av for høy bebyggelse. Dermed vil det som er regnet på til å bli et økonomisk gjennomførbart prosjekt måtte kastes, og man får nye runder med diskusjoner med kommunen. Tomteprisen som hadde en tenkt utnyttelse når den ble kjøpt, kan nå ha blitt for dyr gitt de nye forutsetningene for utnyttelse. Utenom dette er knutepunktutvikling vært en gjennomgående positiv strategi for selskapet. Det er flere planlagte prosjekter i fremtiden, rundt om i Østlandsområdet som vil følge denne typen fortetting.

«Kommersielt og bærekraftsmessig er utvikling nær kollektive knutepunkt samlingspunktet der disse faktorene møtes». – Osloselskapet

En slik fortetting er kommersielt mye tryggere, selv om det medfører et noe høyere konfliktnivå med planmyndigheter og lokalpolitikere. Allikevel er det bærekraftige løsninger som skaper lettere tilgang til offentlig transport, i samsvar med regional strategi. Selskapet har i stor grad kun positive opplevelser med denne typen fortetningsstrategi. Videre har selskapet

tro på en lagvis utvikling utover fra kjernen av knutepunktet. Lagene utenfor kjernen vil ha en lavere tetthet, der man får småhusbebyggelse med større grad av private uteoppholdsarealer. Kjernen vil bli dominert av høyere boligbebyggelse. Det er også den utviklingen som vil være mest populær, grunnet leiligheters høye pris per kvadratmeter. Det vil være nødvendig med noe annen bebyggelse enn leiligheter og disse vil komme i lagene utenfor. Slik at man får en variert bebyggelse i og rundt sentrum.

Den lokale utvikleren reflekterte angående byggevolum i eget hjemsted, og som en aktør i eiendomsbransjen. I utgangspunktet vil man si at kommunen og utbyggerne har vært stort sett på samme side i forhold til byggehøyder og volum generelt. Når områdeplanen for sentrum kom ut, var det både fra utbyggere og politiske opposisjonspartier, tanker om at denne var lite ambisiøs i forhold til høyder. Planen ga føringer på byggehøyder i 4, 5 og opptil 6 etasjer. På tampen kom det et forslag om at enkelte steder burde det kunne bygges opp til 9 etasjer. Nå er det blitt 10 år siden det ble jobbet med denne planen, og det er blitt mer fokus på hva som skjer mellom byggene. Byrommene har fått en mer sentral rolle i byutviklingen, enn kun høyden på byggene.

«Som eiendomsutvikler med et økonomisk syn ser man at en etasje ekstra med boliger, er bedre for marginene i prosjektet. Allikevel er man for byrommenes skyld glad for at det ikke er 7-9 etasjer gjennomgående i sentrum. Man ser at planen er lite gjennomtenkt med tanke på plassering av disse sonene med 9 etasjer, da de ble lagt til i 12. time av politikere som tross alt ikke er byplanleggere.» - Lokal utvikler

Det er kun en områdeplan slik at den skal sette de store rammene, så er det muligheter for omkamper i de enkelte utviklingsprosjektene. For videre utvikling av Ski bør det være en dynamisk leilighetsmiks, blant annet kan det være en overordnet for sentrum, som kan skreddersys til hvert enkelt prosjekt. For det burde være mulig å skape tilbud til en annerledes og bredere kundebase, enn den stive og rigide miksen som kreves nå.

Rundt temaet omkamper med kommunen, spesielt i reguleringsfasen, fortalte lokal utvikler at det det lagt ned mye arbeid med de forslagene de presenterer. De valgene som er gjort, er ofte godt begrunnet og gjennomtenkt. Slik at når dette skal diskuteres med kommunen, gjøres det ofte så små endringer at det føles som en unødvendig tidsbruk. Det blir som strafferunder gjennom systemet. Det er slik at arkitekter og advokater kun er de som tjener på at man

gjennomgår disse mindre konfliktpunktene som observeres i forslaget. Etter diskusjoner ender man med noen omtegninger som er rimelig like utgangspunktet.

Lokal utvikler forteller at spesielt etter den regionale planen for areal og transport ble vedtatt oppstod et veldig fokus på utvikling rundt knutepunkter. Med underfokus på at en by skal bygges innenfra og ut, og bo tett på knutepunktet. Underveis har man lært at man bør ha to tanker i hodet, f.eks. en nyetablert familie med barn trenger gjerne 120 kvadratmeter eller mer. For disse blir det fort for dyrt å bosette seg ved Ski stasjon, så ved et bærekraftig grep som dette skyver man slike familier ut av sentrum, og kanskje ut av Ski. Disse behøver å kjøre til barnehagen eller idrettsarenaen, og det blir til at de ikke får benyttet seg av den kollektive løsningen som et slik knutepunkt skal være. Dermed er det viktig å se flere løsninger, selv om fortetting av kollektive knutepunkter løser flere problemer.

3.7 Oppsummering av funn fra case og intervjuer

I casedelen fra Ski var hovedfunnene, at den typologiske utviklingen er påbegynt i sentrum. Allikevel er det eldre bygg som dominerer, men med en grad av aktive fasader. Tettheten som er opparbeidet, spesielt gjennom nye prosjekter er tilfredsstillende for strategien fra den regionale planen. Det er fremdeles ubenyttede arealer, slik som overflateparkering som bør gjøres om til mer attraktive områder eller bolig/næring. Småhusbebyggelsen er tett på sentrum og gir en lavere utnyttelse, men vil være vanskelig gjøre om. Slik at det vil beholdes et mindre urbant preg i områdene rett utenfor sentrum.

Fra intervjuene fant jeg ut hvilke hindringer som er mest fremtredende for både kommune og utviklere i prosessene de har vært i gjennom nær knutepunktet. Kommunen har et kapasitetsproblem i forhold til at utviklingen er økende, mens behandlingsskapiteten har stagnert. Dette fører til lengre behandlingstid, men ikke minst dårligere planlegging av de større planene for kommunen. Dette toppes av lokalpolitikere som skaper usikkerhet ved maktskiftene. De ulike politiske retningene har ulike syn på graden av utvikling kommunen skal gjennomgå, slik får man en uforutsigbar planlegging for både utviklere og planavdeling. Mye jobb går tapt i omkamper og nye runder av gjennomgang av områder for utvikling.

Fra eiendomsutviklerne er det en klar strategi å utvikle rundt knutepunkter for alle segmentene representert i oppgaven. Dermed blir det et press på kommunale tjenester og infrastruktur i området, som må kontinuerlig vurderes i forhold til veksten. Det blir satt inn rekkefølgekrav om tilstrekkelig skolekapasitet som kan holde igjen prosjekter, slik at den sosiale infrastrukturen er på plass for beboerne. Det møtes forståelse for hva slags tetthet som trengs for å nå de økonomiske marginene som igangsetter et prosjekt, og det er ikke mye konflikter med kommunen. En ting som har skapt problemer er blå-grønnfaktor som gir mye ekstra kostnader, og kontinuerlige omkamper på utforming av ting som er noe utenfor planverket. Allikevel sier både utviklere og kommune at samarbeidet er godt, og det prøves å skape forutsigbarhet der det er mulig. Spesielt gjennom utbyggingsrekkefølge og prioriterte områder for utbygging, samt forum for diskusjoner mellom utviklere og kommune. Som nevnt blir dog politiske retninger noe som kan skape uforutsigbarhet både for planavdeling og utviklere.

Del 4 – Drøfting og sammenligning av funn

I denne delen skal jeg ta opp, og drøfte temaene som gikk igjen i funnene mine. Samt sammenligne disse med faglig teori og annen forskning på området. Det er hovedsakelig intervjuene som har gitt grunnlag for funnene, men også med analysene av caseområdet og byggeprosjektene. Det har gjennom disse funnene oppstått noen problematiske temaer for fortetningsprosessen som skal drøftes. På andre siden er det mange saker som kommunen og utviklerne har enighet om, som også sammenfaller med strategiene fra den regionale planen.

4.1 Teori knyttet til case og funn

Teoriene jeg gikk i gjennom i det andre kapittelet er mer teoretiske enn praktiske, allikevel ser vi flere av teoriene igjen i praksis. Der urban economics setter premissene for hvorfor mindre byer som Ski, og kollektive knutepunkter er viktige i utvikling av byer. Forhandlingsteori ser vi igjen som noe som brukes aktivt i møter mellom kommune og utviklere. Jeg var i teorikapittelet ikke helt sikker på om det var en praktisk bruk for teorien, til jeg leste om integrasjonsforhandlinger. Noe som kan beskrive situasjonen mellom en utbygger og kommune, men også mellom lokalpolitikere og planavdeling.

4.1.1 Urban economics

Blant eiendomsutviklerne jeg pratet med var det et gjennomgående tema at transportmulighetene hadde gitt økt etterspørsel etter bolig fra deres kundeundersøkelser. Slik at det å bygge nær kollektive knutepunkter i byene rundt Oslo, er interessant for «alle» segmentene i bransjen. Når byene utvides øker prisene spesielt i randsonen ved bygrensen. Slik at disse områdene rett utenfor Oslo med den befolkningsveksten som sørger for byens vekst, blir mer attraktive investeringer for utviklere. Dette vil alltid være den viktigste drivkraften bak boligutvikling, og når det er et bærekraftig alternativ som gir et grønnere utfall blir det en «vinn-vinn- situasjon».

Når det gjelder sentraliserende og desentraliserende krefter, var dette noe jeg prøvde å sette i sammenheng til området. Grunnet at det var lettere å forklare effektene gjennom reelle eksempler fra Ski og Oslo. Gjennom funnene ser vi at Ski befinner seg i et område, som vinner på å være nær Oslo. De sentraliserende kreftene er størst, men med dette medfører det

at noen av storbyproblemene inntar Ski også. Det er en vekst som ikke er lett å håndtere og det er mange som ønsker å gjennomføre tiltak, men kommunen har ikke alltid midler til den sosiale infrastrukturen som trengs. Dette kommer som et eget punkt senere i oppgaven, men det er en viktig faktor for en regional by i stor vekst. Samtidig ønsker Ski å tiltrekke seg mer arbeidsplassintensive næringer til byen. Dette er vanskelig, da mesteparten av disse arbeidsplassene er lokalisert i Oslo, og vestover mot Skøyen og Lysaker. I følge kommuneansatte har ikke byen de kvalitetene til å tiltrekke seg denne typen arbeid per i dag. Som vi så i teorikapittelet, har disse synergieffektene av å være nær andre i samme næring en tiltrekkende effekt. Slik at før de klarer å tiltrekke seg slike arbeidsplasser til å etablere seg i byen, må de jobbe med å gjøre det attraktivt å både bo og jobbe der.

I forhold til system av byer i et område, var en av teoriene at befolkningen vil fordele seg etter et system kalt Zipfs lov, men dette er per dagens situasjon ikke tilfellet. Allikevel ser vi at strategien i den regionale planen er at andre byer skal ta en del av befolkningsveksten, slik at det vil i det minste nærme seg noe som ligner fordelingen etter denne loven. Per teorien skal dette være en naturlig prosess, og selv om det er en strategi gjennom offentlig påvirkning, så er det en del av den naturlige progresjonen av regionens utvikling. Det jeg fant ut gjennom intervjuene er at kommunen er villige til en viss utvikling, men det er en frykt for voksesmerter og for rask vekst. Dermed bremser de ned boligutvikling med premisser om sosialinfrastruktur, og prioriterte utviklingsområder som skal skape en form for forutsigbarhet. På tross av alt er det en plan for utviklingen, gjennom en investeringsplan for kommunen, men det vil ta tid for dette området å etablere seg som en regional by med en høy befolkning.

4.1.2 Forhandlingsteori

Det krever mye planlegging i forberedelsene til byggeprosjekter, som de jeg har sett på i denne oppgaven. I visse tilfeller 5-10 år med samtaler med kommunen før rammetillatelse. Det er kontinuerlige samtaler og forhandlinger som gjøres for å forstå hverandres interesser, og mål for hver enkelt sak. Eiendomsutviklerne bruker lang tid på å skape et prosjekt som presenteres for kommunen, og det er krav fra kommunen nedfelt i enten en kommuneplan eller områdeplan som dette prosjektet skal følge. Naturlig nok er det alltid uforutsette forhold eller deler av prosjekter som ikke vil passe med krav og må forhandles om. På den andre siden har du utvikleres bidrag til felles infrastruktur, altså teknisk, og det er for en by i vekst

meget verdifullt. Det er ingen hemmelighet at mange kommuner i Norge har dårlig råd og sliter med å ruste opp byene for befolkningsvekst. For samtidig som en befolkningsvekst vil gi bedre inntekter for kommunen på sikt, kan den også velte hele infrastrukturen hvis den ikke reguleres i riktig tempo. Dette er utfordringen for Nordre Follo, med Ski i spissen som hovedsted for veksten i kommunen.

Gjennom integrasjonsforhandlinger foregår et løpende samarbeid mellom kommunens planavdeling og eiendomsutviklere som kan vare i flere tiår fremover. Dermed er det viktig å tilpasse seg hverandre og skape en produktiv dialog. Det flere av eiendomsutviklerne sa i saker som hadde en mulighet for konflikt var at de, så langt det ikke skapte uforholdsmessige kostnader, underkastet seg i den enkelte saken for å beholde et produktivt og fremskridende samarbeid. Det som er fascinerende i slike dialoger er at de er gjensidig avhengig av hverandre, og har ofte relativt like mål for sluttproduktet, men det er de bakenforliggende interessene som styrer hele dialogen.

Kommunen ønsker å utvikle en by gjennom strategier som er nedfelt i en kommuneplan, ofte med store mål om bærekraft, miljøbevissthet og mennesker i fokus. På den andre siden har du eiendomsutviklere som også har disse målene. Som den viktigste faktoren for å bidra til utviklingen er allikevel at den må gi en økonomisk gevinst for å risikere plasseringen av penger. Kommunen har også et økonomisk ansvar som de må forvalte gjennom tilrettelegging for videre utvikling, hovedsakelig gjennom infrastruktur. Eiendomsutviklerne investerer i et område og klargjør et forslag, kommunen er ikke klare for utvikling i dette området grunnet f.eks. skoleplasser og forhandlingene stopper opp.

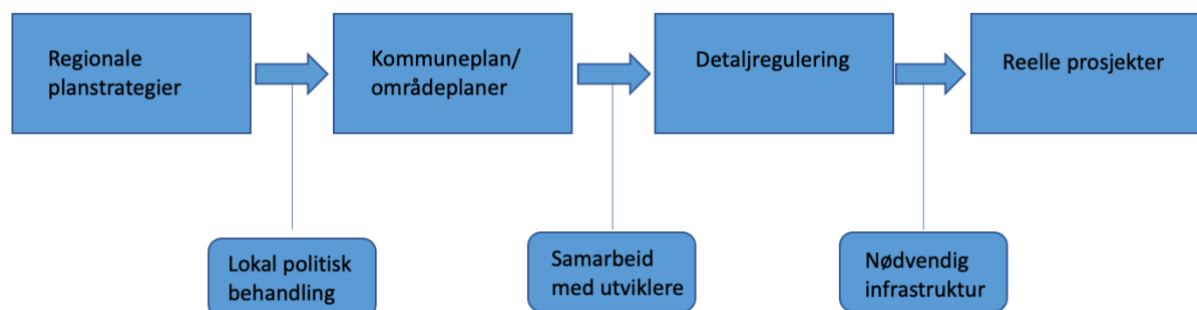
Når det kommer til løsninger var det fem hovedtyper som Rognes viste til i teorien sin. Slik jeg observerte hvordan forhandlingene til eiendomsutviklerne og kommune ansatte hadde gått, ga det inntrykk om at kompromisser, tilføring av ressurser og det å kunne komme med kreative løsninger var de viktigste. Et eksempel er når en utvikler hadde med problemer med byggehøyde som ikke var overholdt i planene, og som ville gi problemer med de økonomiske marginene. Det var da en villighet til å skape en løsning, og man fant en utforming med nedtrapping som overholdt kravene. Slik ga en kreativ løsning gjennom forhandlinger muligheten til å gjennomføre prosjektet.

4.2 Prosessen fra strategi til prosjekt og politikk i planarbeid

Et av de store funnene i forhold til strategier nedfelt i den regionale planen og deres overføring til virkelig case i Ski, er hvordan kommunen og det lokale politiske styret gjennomfører sine planer. Det har vært en relativt lik i strategi i kommunen i lang tid. Etter at det ble klart at storsamfunnet ville investere tungt i området gjennom Follobanen, ble opparbeidet planer for sentrum i noe hast. Det som er et punkt for diskusjon er hvordan strategiene endrer seg i forhold til partisammensetning i kommunestyret, og hvilken effekt det kan ha på byen på lengre sikt. Jeg har laget et diagram over hvordan prosjektene steg for steg kommer seg fra strategier til fullførte prosjekter. Noen av problemene som jeg har observert fra prosjektene i caseområdet er inkludert i diagrammet, som vil forklares under.

4.2.1 Prosessen fra strategi til realisert prosjekt

På figuren under har jeg prøvd å lage en grafisk fremvisning av prosessen fra strategier i regionalplan, og hvordan disse raffineres til et reelt prosjekt. Pilene skal representere hvordan fremdriften skjer/ hva som kreves for å komme videre.



Figur 14: Grafisk fremvisning av prosjekt fra strategi til reelt prosjekt (Egenprodusert modell)

De regionale planstrategiene er kun til veiledning og gir mulighet for innsigelser, men på egenhånd skaper det ikke en utvikling. Når investeringen i toglinjene i området allerede er gjort, skaper dette et insentiv til å kapitalisere på en økt attraktivitet for kommunen. Slik at gjennom *lokalpolitisk behandling* utvikler man en kommuneplan og/eller områdeplaner, som begge var tilfellet her. Et viktig kriterium for disse, spesielt områdeplaner er at de tilrettelegger for gjennomføring. De kommunalt ansatte sa at de første planene som etterfulgte Follobanen ikke gjorde dette. Dermed skapte disse planene mindre utvikling enn ønsket. Det er dratt frem som et viktig punkt med gjennomførbarhet i kravene som settes fra kommunen.

Dersom kravene blir for strenge vil det skape en umulig situasjon for investering fra private utviklere.

Videre har vi overgangen fra kommune-/områdeplaner til detaljregulering, dette er en prosess som kan omgås, men med de planene som finnes i Ski var inntrykket at nye vurderinger måtte gjøres. Med dette mener jeg at områdeplanene er stort sett for lite utfyllende, samt at de fleste prosjektene er for store til å bygges uten reguleringsplan. Dette skjer gjennom en prosess jeg har kalt *samarbeid med utviklere*, som er at stort sett kommer nye tiltak fra private utviklere, og det er slik område- og kommuneplanene blir til detaljreguleringer. Denne prosessen er en forhandling gjennom å få et byggeprosjekt som kan gjennomføres økonomisk, opp mot kommunens interesser av å utvikle med en viss funksjonsblanding og tetthet. Det planlegges i store områder, så det er klart at det er detaljer med hver enkelt tomt som ikke vurderes. Samtidig legges de store linjene slike planer, som gir en pekepinn på hvordan områder ønskes utviklet fra kommunalt perspektiv. Det som har vært et ankepunkt for Ski, er at disse planene har vært lite gjennomførbare og gitt en lavere utvikling enn ønsket i starten av perioden. Nå i senere tid har det blitt bedre med gjennomføring, men det er fremdeles problemer. Det prøves å skape forutsigbarhet med utviklingsrekkefølgeplan, og et forum mellom utviklere og kommunen for å bedre kommunikasjonen.

Allikevel skaper politiske uenigheter uforutsigbarhet med tvetydige planer fra de forskjellige partienes representanter. Videre i prosessen kommer kommunens krav til bidrag fra utviklerne til gjennomføring av infrastrukturutbedringer. De har vært igjennom en læringsprosess med bruk av utbyggingsavtaler og rekkefølgekrav som kommer av mer urban utvikling.

Utbyggingsavtalene har vært akseptert av utviklerne jeg har pratet med, men noen av rekkefølgekravene som er stilt, har vært med krav som skaper fordyrende elementer i utviklingen. Det er blant annet krav om blå-grønnfaktor og til overvannshåndtering som, f.eks. er på 200-års regn oppjustert med en miljøfaktor på 50%. Et krav som var omtrent umulig å oppnå, og måtte justeres etter hva som var mulig på den enkelte tomten. Andre rekkefølgekrav som skapte problemer var for eksempel tilstrekkelig skolekapasitet, barnehager eller lignende som utviklerne har forbud mot å kunne bidra med.

Det fører oss videre til det siste punktet i prosessen, som er å komme fra en detaljregulering og til de fullførte eller igangsatte prosjektene. Den prosessen som får dette til å skje har jeg kalt *nødvendig infrastruktur*, men det vil også kunne være kommunal behandling. For som vi

har sett i intervjuene har alle prosjektene hatt noen problemer med å få prosjektet i gang, enten det har vært manglende skolekapasitet, renovasjonsplan, sammenfletting med et offentlig prosjekt eller kommunal behandling med lav hastighet. Noen av disse problemene er overlappene med å få detaljregulering, men det er et poeng at det er planer som er klare, og at flere utviklere har blitt ventende på kommunen.

4.2.2 Politisk innblanding i planutvikling

Det var fra eiendomsutviklerne noen kritiske ytringer angående kommunens omkamp-strategi, eller hvordan det ble lagt opp til omkamper på mange saker, som skapte en tregere fremgang enn ønsket. Dette var noe kommunen tok selvkritikk på, men det er en gjennomgående overbelastning for planavdelingen, og det gir forsinkelser. Når disse prosessene tar lengre tid er det sjans for at det kan ende med en rulling i kommunestyre som gir en ny retning, og planene må endres nok en gang. Noe jeg har lært gjennom skolegangen på NMBU er hvordan det lokale selvstyret verdsettes i kommunal utvikling, så selv om det er innsigelsesmuligheter for Staten, er mye overlatt til den enkelte kommune.

På mange måter er dette en god ting for det er de som bor i et område som har den beste lokalkunnskapen, og vet områdets behov. Derimot når det blir slik som Ski, hvor man skal utvikle et regionalt knutepunkt med en lang tidshorisont, og rivende utvikling av hele bydeler, blir korte politiske interesser mindre viktige i det lange løp. Det legges frem i strategiene fra den regionale planen, at det skal tilrettelegges for næringslokaler i en sånn mengde, som det ikke engang er etterspørsel etter i sentrum. Det er dermed en stor del av planleggingen som ikke vil ha en direkte overføringsverdi på kort sikt, noe som dermed ikke nødvendigvis gir noen gevinst politisk for de som styrer.

Det nye borgerlige kommunestyret tiltrådte i 2023, etter kommunen hadde hatt en rød-grønn majoritet. Et av punktene de ifølge de kommunalt ansatte, var kjappe å endre var å fremskynde utviklingen av Ski øst, som per tidligere plan skulle spares til senere. I tillegg ønskes 115 dekar skogsareal utviklet til småhusbebyggelse, et område som er rundt 2 km unna togstasjonen. Selv om det er mindre bebyggelse og et stykke unna der det skal konsentreres mest i tetthet, går det mot innenfra og ut-strategien. De vil altså gå bort i fra både innenfra og ut-strategien de har begynt med, men også gå bort i fra arealnøytraliteten med å ta fra skogsarealer. De kommunalt ansatte har rådført mot begge deler, men eiendomsutviklere

har kjøpt opp områder, og vil ha interesse av å få i gang regulering og bygging. Det som er problematisk er at man mangler infrastruktur til veksten som vil komme av boligene i disse områdene, slik at planmessig hadde det vært best å vente til man har mer av de offentlige prosjektene i orden.

Det var nylig et skoleprosjekt som var tilknyttet konsernets prosjekt som ble avbrutt grunnet for høy pris. Kommunaldirektøren fortalte de at de ikke vil få rammetillatelsen på lang tid grunnet ny evaluering av tomten. Det stanser prosjekter i sentrum grunnet offentlige prosjekters stans. Det å supplere med flere prosjekter (Ski øst), selv om det er i en annen del av byen, vil kunne by på enda flere problemer. Hvis kommunen skal fortsette med strategiene de har nedfelt i planene sine, må de få en tverrpolitisk enighet angående utviklings-tempo og rekkefølge. De konsekvensene et kortsiktig politisk syn vil kunne ha på planutviklingen, vil kunne skade Ski fra å kunne bli en regional by. Samt hindre å skape den attraktiviteten som ønskes for å tiltrekke arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Det vil kunne være for lite arealer i sentrum for at det skal gi mening å etablere seg, hvis man ikke holder strategien ved innenfra og ut-utvikling.

4.3 Annet arbeid på temaet

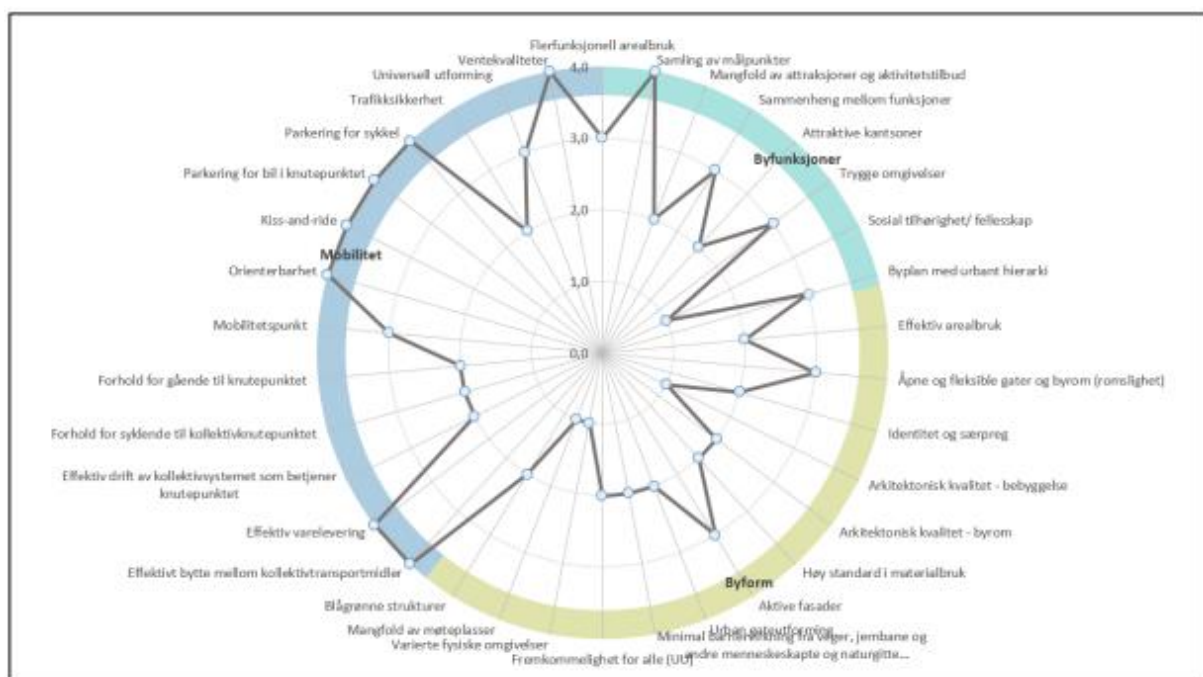
I denne delen av oppgaven vil jeg se på tidligere forskning og rapporter, som har omhandlet samme tema og problemstilling. Det ble utarbeidet en konsulentrapport hvor en gruppe fra Oslo kommunes plan- og bygningsetat sammen med en rekke konsulenter, har gjennomgått kollektive knutepunkter og deres måloppnåelse i utvikling med mobilitet, byform og funksjon. Jeg skal sammenligne med noen andre masteroppgaver som har vært inne på samme tema, for å se hvilke funn de har sammenlignet med meg.

4.3.1 Vurdering av kollektive knutepunkt

I konsulentrapporten har de opparbeidet et kvantifiserbart poengsystem som fremvises gjennom rosedigrammer. Dette poengsystemet har de 33 målepunkter som rangeres fra 0-4. Dette er et kunnskapsgrunnlag for videre utvikling av knutepunkter, og skal hjelpe med fortetting med en bymessig karakter. På denne måten kan de se hvilke parametere som trenger å forbedres. Rapporten hadde et stort fokus på mobilitet i sammenheng med byutvikling rundt

knutepunkt. På denne måten har den et noe annet fokus enn det jeg har hatt i min oppgave, men de har brukt Ski stasjon som et av casene, slik at det er sammenligningsgrunnlag der.

Ifølge rapporten utarbeidet av Oslo kommune (PBE), samt konsulenter fra Bjørbekk & Lindheim og Vista Utredning (u.å) offentliggjort på regjeringens nettsider, har de på side 115-130 foretatt en casestudie av Ski i dets nåværende tilstand (gjennomført i perioden 2020-2021). Figuren under viser den visuelle fremstillingen av 0-4 skalaen av de 33 målepunktene, innenfor tre hovedgrupperinger byfunksjoner, byform og mobilitet. Det er spesielt ved de to kategoriene byfunksjoner og byform at Ski scorer lavere, med arkitektonisk kvalitet/sosial tilhørighet som laveste poengsummer.



Figur 15: Rosediagram for Case Ski (Hentet fra Konsulentrapport "Knutepunktprosjektet" utarbeidet av Oslo kommune (PBE), (u.å.), s. 124)

I teksten tilknyttet diagrammet i vurderingen av punktene, kommer det frem at sentrum har for stor grad av overflateparkering, som skaper et mellomrom fra stasjon, til tilbud og funksjoner. Det er sammenfallende med mine undersøkelser av sentrum, og viser en mindre effektiv bruk av arealer enn det bør være. Sentrum består som tidligere nevnt i stor grad av eldre bygg, med lav arkitektonisk kvalitet ifølge denne rapporten. Det sies at sentrum på østsiden av stasjonen har et urbant preg, men at dette reduseres betydelig med økende avstand fra stasjonen. På denne måten kan vi si at det er et tilstrekkelig tetthetsnivå i bebyggelsen som finnes, men for mye parkeringsarealer. Sentrum har aktive fasader i som gir en følelse av by, men i rapporten trekkes det frem at storsenteret har lav grad av utadrettede funksjoner som

skader byrommet. Dette er punkter som er tatt opp i caseanalysen jeg har gjort tidligere i oppgaven.

Når det gjelder mobilitet scorer Ski bra, med unntak av noe utfordrende forhold fra øst for syklende og gående. Utover dette er det en tetthet i kollektivovergangene, slik at alt er nær hverandre når man bytter fra et transportmiddel til et annet. Tilslutt i caset er det foreslått noen forbedringer, med nye rosedigrammer for å vise fordeler og ulemper. Dette er mest for å vise hvordan dette systemet i fremtiden kan brukes i utforming, og planlegging av tiltak nær knutepunkter i krysningen mellom byutvikling og mobilitet. Det blir lagt frem noen hovedgrep for å gjøre sentrum bedre etter deres mål. Disse har noen likheter til strategiene fra den regionale planen med høyere tetthet for flere boliger, og mer næring blant annet. Ellers ønsker de grønne innslag, mindre biltrafikk gjennom sentrum og bedre forbindelser for både syklende og gående.

4.3.2 Oppfølging av strategier

En annen rapport som omhandler den regionale planen og dens virkning på områdene den gjelder er «Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus: Måloppnåelse 2022» fra Oslo kommune (2023) en rapport for 2022 med tall og analyser fra fylkes- og kommunalt nivå. Det er en nettside som viser strategiene grafisk, med noen nøkkeltall for hver av disse. Det er som sagt tall på kommunalt eller fylkesnivå slik at hva som faktisk skjer rundt knutepunktene kommer ikke alltid nøyaktig frem. F.eks. viser de til tall for hvor stor andel av nybygde boliger i 2021-2022 som ble bygget innenfor gåavstand anbefalt i regional plan. I Akershus gjaldt dette omtrent en fjerdedel, litt under en fjerdedel var en kilometer unna, og omtrent en tredjedel var utenfor. Dette gir en pekepinn på utviklingen, men det er ikke nøyaktige tall på kommune- og bynivå. Nordre Follo har en av de største økningene av boliger innenfor gangavstand fra 2021-2022 på 0,6%, men det var nær ingen bevegelse i disse tallene annet enn i Lillestrøm. Når det gjelder andel arbeidsplasser innenfor gangavstand har Nordre Follo ligget relativt stabilt på 40% siden 2016, med noen variasjoner fra år til år. Når det gjelder nyetablert næringsareal er rundt 30% innenfor gangdistanse, men minimalt, ca. 0-5% er innenfor regional by, som Ski er. Det er klart at det blir årlige variasjoner i når det etableres næring i hver enkelt by. Når vi ser på andel av alle arbeidsplasser innenfor gangdistanse som er på 40%, er dette lavere enn de fleste andre kommunene som de

sammenlignes med i rapporten. Allikevel vil det være Ski som står for mange av disse arbeidsplassene, og skal være et av hovedområdene for vekst videre fremover.

Slik mine funn sammenligner seg til denne rapporten, er at den er mer på et makronivå, mens mitt arbeid er på mikronivå, og mer relatert til ett enkelt område. Det bygger på samme tankegang om å se hvordan utviklingen fungerer med de strategiene som er lagt for Oslo og Akershus. Det er en verdi i at man både analyserer på kommune- og fylkesnivå, men også tett rundt hvert enkelt knutepunkt. Grunnet knutepunktene attraktivitet, og viktige rolle i å knytte regionen sammen med kollektivtransport, krever de en grundig planlagt utvikling.

4.3.3 Tidligere forskning på og rundt emnet

I den tidlige fasen av oppgaven så jeg etter tidligere masteroppgaver, som hadde omhandlet temaer i nærheten av det jeg ønsket å skrive om. Jeg så at det hovedsakelig var by- og regionsplanleggere som har skrevet om slike temaer. De har gjerne et fokus mot det regulatoriske og med bygningskvalitet i oppgavene sine. Der jeg har fokus på hvordan strategiene får sitt utløp, og hvilke drivere som finnes hos både kommune og utviklere, har de sett på struktur på eiendommer, tomtestørrelser og hva som gjør en god by. En oppgave jeg tenker ser på et lignende tema som jeg har gjort er «*Wicked problems og fremtidige planutfordringer – bærekraftig stedsutvikling i rammen av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*» (2020) av Fossheim og Nazareno. Denne oppgaven fanger på mange måter opp de samme problemene som jeg har sett på. De ser på problemene fremtidig planer vil møte på, så det er en vesentlig forskjell. De kommer frem til at det er stedene utenfor hovedtransportsystemet, som vil få de største problemene, da disse må på kommunalnivå stå for utviklingen på egenhånd. De så på steder i utkanten, rett utenfor de prioriterte utviklingsområdene, mens jeg har fokusert på knutepunktutviklingen og strategiene som påvirker dette. På denne måten bidrar disse oppgavene til forskjellige deler av hvordan den regionale planen påvirker områder og utviklingen videre.

En annen masteroppgave som går inn på lignende tema er Fossans fra 2018 «*Knutepunktfortetting: modell eller metode? Kommunens rolle i utviklingen av Hønefoss og Ringeriksbanen*». Den går inn på forholdet mellom plan og politikk, i et case av Hønefoss i forbindelse med Intercity-utviklingen. Hovedfokus i oppgaven er på kommunens rolle i byutviklingen, men allikevel utforskes forholdet mellom stat, kommune og eiendomsutvikler.

Det var en reguleringsplan som var statlig utarbeidet, slik at Fossan undersøkte hvilket mulighetsrom kommunen hadde i prosessen. Det beskrives at prosessen stadig ble påvirket av politiske skifter, spesielt på regjeringsnivå. Allikevel er prosjektet ventet å gjennomføres, og staten la sterke føringer for byutviklingen i Hønefoss gjennom statlig regulering. Det er i oppgaven et lite fokus på utvikling av boliger gjennom eiendomsutviklere, men hovedvekten av oppgaven rettes mot kommunens arbeid i utviklingen. Det er mange likheter mellom denne oppgaven og min, med utvikling av by i forbindelse med investering i togforbindelsen til stedet. Dette fører med seg en ny utvikling som kommunene ikke er kjent med, og løser på forskjellige vis. Hønefoss er kommet kortere i prosessen enn Ski, slik at læringsprosessen for kommunen er fremdeles pågående. I denne saken har Staten tatt styring på utviklingen av deler av byen, gjennom BaneNor blant annet, som også er fremtredende som tomteeier i Ski sentrum. Fokusene er dog annerledes og bidrar til samme felt med ulike synspunkter på kommunal medvirkning i knutepunktutvikling.

Det er skrevet rundt temaet problemstillingen min omhandler, men av de oppgavene og rapportene som er funnet er det ingen som har fokusert på akkurat det samme. Det vil kunne sies at problemstillingen min kan svares på gjennom enkle analyser av tilbud og etterspørsel. Istedenfor å lete etter dypere meninger som hvordan strategiene fra den regionale planen har påvirket utviklingen av området. Det er dog en interessant dynamikk jeg har oppdaget mellom planansvarlige i kommunen, lokalpolitisk innblanding og eiendomsutvikleres interesseavveining. Der de andre oppgavene har et juridisk eller planmessig fokus, har jeg sett på de interne mekanismene som får prosjekter gjennomført i en fortettingsprosess nær et knutepunkt.

Del 5 – Konklusjon og refleksjon

I denne siste delen av oppgaven vil forskningsspørsmålene gjennomgås med de viktigste funnene. Problemstillingen vil konkluderes med et kort svar fra oppgavens funn. Jeg vil reflektere over oppgavens helhet, bidraget til feltet, samt hvordan området Ski og den regionale planen kan utvikle seg videre.

5.1 Forskningsspørsmål

Hvordan påvirker nærhet til kollektivt knutepunkt myndighetenes motivasjon til å gjennomføre private planer, og påvirker dette kommunale planer?

I dette ligger det spørsmål om motivasjon, og gjennom intervjuene med en ansatt og en person i lederstilling over planavdelingen i Nordre Follo, fikk jeg innsikt i dette. Det som var tydelig er at nærheten til kollektive knutepunkt er viktig, og spesielt i Ski hvor stasjonsområdet er i hjertet av sentrum. Dette er fordi at det er en viktig del av strategien i Ski og et tema i den regionale planen å utvikle innenfra og ut. Dermed er tilstedeværelsen av et kollektivt knutepunkt som er en gitt faktor i Ski, viktig for motivasjonen til videre utvikling. Det skal sies at når det ble klart at det skulle investeres tungt i Follobanen, ble det gjennomført flere planer for utvikling av sentrum. Når det kommer til gjennomføringsdelen er det positivitet knyttet til dette, så lenge det er innenfor de parameterne de kommunale planene har satt og rekkefølgekrav/infrastruktur har tåleevnen for prosjektet.

Det enkle svaret er at uten private initiativtakere vil det ikke skje noe utvikling, slik at motivasjonen for å gjennomføre planer må komme fra disse aktørene. Det må lages planer som har en utforming som stimulerer denne motivasjonen, og disse kommer fra lokalmyndighetenes planavdelinger i samsvar med den politiske styringen. Kommuneansatt B sa rett ut at det hadde vært for lite gjennomførbare planer i sentrum fra tidlig i denne perioden (ved Follobanens annonsering) av, så nye planer skal planlegges med større mulighet for gjennomføring. Nærhet til kollektivt knutepunkt viser seg å stimulere til planer som kan gjennomføres, men planene krever stor planlegging grunnet veksten som medfølger slik utvikling. Dermed kan man si at motivasjonen er tilstede, og påvirker de kommunale planene i stor grad.

Hvordan påvirker tilstedeværelsen av et kollektivt knutepunkt private utvikleres gjennomføringsevne? Prioriteres slike prosjekter?

Det var en klar strategi fra alle utviklerne jeg intervjuet å prioritere prosjekter i nærhet til knutepunkter. Med denne strategien får boligkjøperne det de ønsker, slik kundeundersøkelsene utviklerne har gjennomført har indikert. Det er en åpenbar etterspørsel, og ingen av prosjektene hadde noen problemer med å få solgt enhetene sine. Dette skaper en motivasjon for videre utvikling av lignende prosjekter, og når man legger til bærekraftelementet som slike prosjekter har, er det enda mer attraktivt. Bærekraft har fått en økende rolle i motivasjonen til utviklere. Med fortetting rundt knutepunkter bidrar byggebransjen til å senke biltrafikk, og redusere bygging i u bebygde områder (grønne områder/ dyrket mark).

Når det gjelder økt gjennomføringsevne er det for knutepunktutvikling gjennom kommuneplaner og strategiene som er nedfelt i den regionale planen, vist villighet til gjennomføring fra offentlig hold. Det er motivasjon fra utvikler og fra kommunalt plan, som gjør gjennomføringen til en enklere prosess. Allikevel er det flere ulike interesser innad i de to interessentene som skaper behov for forhandlinger. Det er mange faktorer som skal sammensvare for at kommunen skal kunne gjennomføre større fortettingsprosjekter, og dette påvirker private tiltak. Utvikler må ha regnet frem en økonomisk gevinst gjennom prosjektets utforming, for å sette i gang byggeprosessen. Det er konkurranse om kapital, og for at man skal investere som det kreves i et eiendomsprosjekt, må man få dekket alternativkostnad ved annen investering, og en dekning for den risikoen man tar. Dermed prioriteres prosjekter nær knutepunkter, grunnet deres høye tetthet og store etterspørsel. Gjennomføringsevnen er ikke kun basert på lokalisering, det er mange lokale og politiske hensyn som må tas inkludert infrastruktur og dets tåleevne.

Hvordan påvirker en plan som Areal- og transportplanen kommuneplaner og områdeplaner for områdene som skal utvikles?

Den regionale planen påvirker retningen for utviklingen, og gir en klar strategi som så langt det lar seg gjøre, skal implementeres i kommunens egne planer. I dette tilfellet har Ski og Nordre Follo hatt en klar retning for utviklingen i lengre tid, hvis man spør ansatte i kommunen. Det er mange av strategiene som er videreført fra areal- og transportplanen over

til kommuneplan. F.eks. den nye kommuneplanens arealdel fra 2023 som flere steder viser til lignende strategier som den regionale planen, for utvikling av kommunen. Spesielt i de prioriterte områdene for utvikling, er det planlagt innenfor de rådene for utvikling som fremkommer av den regionale planen. Dette inkluderer høyere utnyttelse nært knutepunktet, høyere kvalitet på byrom og byfunksjoner ved fortettingsprosjekter, og ti minutters byen/innenfra og ut-utvikling. Planen skaper en forventning utenfra om å skape en by som kan ta imot befolkningsveksten som vil komme. Dermed kan dette videre motivere politikere og planleggere til å sette rammer som veksten kan skje innenfor. Det er spesielt områdene som nevnes i strategiene til areal- og transportplanen som påvirkes i kommunes planer. Disse områdene vil i stor grad utvikles i tråd med tetthet og funksjoner som den regionale planen har foreslått.

Hvilke valg gjøres fra private utviklere i prosessen, for å velge bygningstypologi og tetthet i prosjektene nær kollektive knutepunkter?

Det er fra utvikleres side relativt enkle valg i prosjektene som er nær kollektive knutepunkter, slik situasjonen er i caseområdet i denne oppgaven. De bygger utelukkende leilighetsbygg med en tetthet som tillates fra kommunen, ca. 250-300% BRA i de prosjektene oppgaven har sett på. Det er en forståelse på at sonen utenfor gangavstand til knutepunktet vil det fremdeles være småhusbebyggelse med flermannsboliger, og tettere villabebyggelse som dominerer typologisk. Dette vil fremkomme i en slags lagvis utvikling med lavere bebygd areal per tomt, jo lenger unna sentrum og jernbanen man kommer. Vi snakket om hvis utviklingen er for voldsom i tidlig fase så kan det skade utviklingen på sikt. For eksempel om man tillater for høy bebyggelse, og dette skaper en misnøye for utviklingen kan det føre til at den stopper opp. Det er i strategien fra den regionale planen satte klare mål om en områdetetthet (80-100%) som tilsvarer bygninger med 150-250% BRA. Det er mange bygg rundt om i sentrum som ikke tilsvarer dette, derfor er det behov for økt tetthet med nybygg. Det er en forståelse mellom utviklere og planavdeling gjeldene tetthet, slik at det var sjelden noen store konflikter på dette. Kun høyden på byggene var et punkt der uenighet oppstod, oftere enn ellers med kommunen. Selve utformingen og bebygd areal var ifølge kommunalt ansatte sjelden noe som skapte problemer, og det var heller praktiske problemer som endte med å endre bebyggelsen som ble foreslått. Forslag med høyere utnyttelse nær knutepunktene som presenteres, videreføres i stor grad. Det er også et fokus på leilighetsutbygging, som Akershus ønsker som en del av sin utvikling.

5.2 Konklusjon- problemstilling

Problemstillingen er slik:

Hvordan påvirker strategiene nedfelt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus fra 2015, fortettingen rundt kollektive knutepunkter, sett igjennom gjennomførte prosjekter i Ski, for både eiendomsutvikler og kommune?

Jeg si at det er en stor sammenheng mellom det som er skrevet ned i den regionale planen, og det som fremkommer i kommunens planer for utvikling. Videre ser man at det har begynt en utvikling av Ski sentrum som støtter opp under planene, om høyere utnyttelse og bedre funksjonaliteter og kvaliteter i byggene. Samt begynnelse av et bredere tilbud av bolig og næring. Dynamikken i hvordan strategier på regionalnivå blir til kommunale planer, og videre til reelle prosjekter, er det jeg synes var mest spennende underveis i oppgaven. Det er politisk involvering som kan stanse utviklingen, men også åpne nye områder som var utenfor planverket tidligere. På mange måter kan man si at oppgaven har kommunalpolitisk kritikk for et vinglende syn på utviklingen av Ski. Allikevel er det en kommune som har vunnet priser for arbeidet sitt med sin kommuneplan, og det er mye videreførte strategier fra den regionale planen.

Det er verdt å ta hensyn til de økonomiske rammene kommunen har, de ikke kan gjøre infrastrukturinvestering i samme tempo utviklere ønsker å gjennomføre sine prosjekter. Det er dog kritikkverdige at det manglet planer for renovasjon og lignende, 10 år etter starten av satsningen. Det kan vise at det er en prosess som kommunen ikke var forberedt på, og at det ikke var nok ressurser til planleggingen av alt som kommer i tillegg i en stor områdeutvikling. Tilretteleggingen for veksten som er gjort fra kommunen er ambivalent, i den grad at det er ønsket en vekst, men veksten må skje i kommunens tempo. Det er forsøk på forutsigbarhet som har hatt blandet hell, og kan skape vel så mye frustrasjon for utviklere som venter på å utvikle sitt område.

Utviklingen som skal skje fra sentrum og rundt stasjonsområdet, er påvirket av de regionale strategiene i stor grad. Det er lagt planer for høyere utnyttelse og forsøkt utviklet fra Follobanens annonsering. Det som har vært utfordrende i Ski er gjennomførbarheten i planene, og i hvilken grad de har stimulert til ønsket utvikling. Ansatte i kommunen har selv

sagt at sentrumsplanene har vært lite gjennomførbare. Eiendomsutviklere har sagt at noen av kravene i sentrum gir nært sagt et byggeforbud, og dette er et av problemene. Et annet problem i fortettingen av Ski er planene for infrastruktur som er hyppig nevnt tidligere i oppgaven, men av god grunn. Eiendomsutviklere blir ventende på kommunen, som gjennom strategiene ønsker en utvikling. Realiteten blir at en stødig vekst krever jevn investering i infrastruktur, som ikke nødvendigvis kommunen klarer å håndtere på egen hånd. Det hjelper at planavdelingen har økt bruk av utbyggingsavtaler og rekkefølgekrav som krever bidrag fra utviklingsprosjekter. Allikevel er det en krevende utvikling som politikere og planavdeling prøver å håndtere for en best mulig utvikling av knutepunkt og by.

5.3 Refleksjoner

I en slik oppgave med en tidsfrist som denne blir en effektiv datainnsamling viktig, personlig merket jeg at det var en mer utfordrende prosess enn ventet som resulterte i et lavere antall respondenter enn ønsket. For å kunne få et mer helhetlig bilde og en styrket sikkerhet i svarene ville det vært bedre med flere respondenter fra begge sider, både eiendomsutviklere og kommunalt ansatte. Jeg fikk et såpass bredt spekter av respondenter at det er en verdi i de forskjellige perspektivene disse bringer med seg. Slik at hvis det gjennomføres flere oppgaver på dette temaet vil disse kunne styrke de svarene som har fremkommet her. Det ville vært

Utover dette har oppgaven vært basert på videreføring av strategier fra regionalt til kommunalt nivå og hvordan dette realiseres. Utviklere er drivere i kommunens planinitiativer og vil være en viktig del av utviklingen fremover. Kommunens økonomi vil være en hindring for mange prosjekter i offentlig regi, som skal legge grunnlaget for disse utviklernes prosjekter. Privat initierte prosjekter som bygger videre på disse offentlige infrastrukturprosjektene vil sakkes ned av disse problemene. Det vil kreves store investeringer for slike kommuners utvikling. Samt en bedre planlegging av store offentlige prosjekter og planleggingen av alt rundt som renovasjon, varelevering o.l. Dette vil gi en klarere og mer forutsigbar fremdrift i fortettingsprosessen, og en bys videreutvikling. Per nå er det offentlige prosjekter som planlegges i mange år og gir klarsignal til private prosjekter for så å trekkes slik at det stanser fullstendig, spesielt for de med kort avstand til disse prosjektene. Dette skaper på sikt mistillit og kan ødelegge forholdet mellom kommune og private aktører, som i Ski og Nordre Follo har vært bra.

Litteraturliste

Christiansen, P. og Loftsgarden, T. (2011) Sammen drag: Drivkrefter bak urban sprawl i Europa fra Transport økonomisk institutt

Hentet 06.03.2024 fra:

<https://www.toi.no/getfile.php/1317338-1303822387/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2011/1134-2011/sammendrag.pdf>

Fossan, S. E. (2018) *Knutepunktfortetting: modell eller metode? Kommunens rolle i utviklingen av Hønefoss og Ringeriksbanen* (Masteroppgave, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet) Brage NMBU

Hentet 03.02.2024 fra:

<https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/handle/11250/2567169>

Fossheim, S. M., Nazareno, M. S. (2020) *Wicked problems og fremtidige planutfordringer – bærekraftig stedsutvikling i rammen av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus* (Masteroppgave, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet) Brage NMBU

Hentet 02.02.2024 fra:

<https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/bitstream/handle/11250/2679778/Wicked%20problems%20og%20fremtidige%20planutfordringer%20e2%80%93%20b%20c3%a6rekraftig%20stedsutvikling%20i%20rammen%20av%20Regional%20plan%20for%20areal%20og%20transport%20i%20Oslo%20og%20Akershus.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Geltner, D. M., Miller, N. G., Clayton, J., & Eichholtz, P. (2014). Commercial real estate: analysis and investments (3. utg.). OnCourse Learning.

Grønmo, S. (16.01.2023) Kvalitativ metode i *Store norske leksikon* på snl.no.

Hentet 07.03.2024 fra:

https://snl.no/kvalitativ_metode

Grønmo, S., Dahlum, S., Svartdal, F. (14.02.2024) Validitet i *Store norske leksikon* på snl.no.

Hentet 24.04.2024 fra:

<https://snl.no/validitet>

Grønvold, L. M. (02.2011) Oslos byutvikling - på blanke ark og jomfruelig mark fra

Tidsskriftet Tobias

Hentet 28.02.2024 fra:

https://www.oslo.kommune.no/OBA/tobias/tobiasartikler/pdf_arkiv/Tobias%20%202011%20WEB.pdf

Hiim, L. J. og Lauridsen, H. (03.02.2023) Et varsel om boligkrise i

Hentet 27.02.2024 fra:

<https://eiendomnorge.no/nyheter/et-varsel-om-boligkrise-article2406-919.html>

Jacobsen, D. I. (2005) *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: Innføring i samfunnsvitenskapelig metode* (2. utg.) Høyskoleforlaget

Lundesgaard, E. (17.01.2024) *Sykepleierindeksen: Egen bolig mer tilgjengelig* fra Eiendom Norge

Hentet 04.04.2024 fra:

<https://eiendomnorge.no/nyheter/sykepleierindeksen-egen-bolig-mer-tilgjengelig-article2620-919.html>

Lytics (2024) abonnement karttjeneste

Tilgjengelig gjennom:

<https://app.lytics.no/>

Nordre Follo kommune (2019) *Kommuneplan Nordre Follo kommune 2019–2030:*

Samfunnsdel

Hentet 28.02.2024 fra:

<https://www.nordrefollo.kommune.no/globalassets/nordre-follo/kommuneplan/kommuneplan-nordre-follo-kommune-2019-2030-samfunnsdel.pdf>

Nordre Follo kommune (03.05.2023) *Kommuneplanens arealdel 2023-2034*

Norske Boligbyggelag (03.01.2024) *Stopp i boligbygging gir fart mot boligkrise* fra NBBL.no

Hentet 20.04.2024 fra:

<https://www.nbbl.no/aktuelt/03-01-2024-stopp-i-boligbygging-gir-fart-mot-boligkrise/>

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune (2015) *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus: Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015*

Hentet 28.01.2024 fra:

<https://afk.no/f/p104/i62ebffe3-ed1f-4ca3-a80c-3f3b2b752222/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf>

Oslo kommune (Plan og bygningsetaten) (09.10.2023) *Indikatorer for areal og transport i Oslo og Akershus: Måloppnåelse 2022*

Hentet 22.04.2024

<https://experience.arcgis.com/experience/1465b494c04644958b9af9a84bbb7082/page/Hovedfunn/>

Oslo kommune (Plan og bygningsetaten), konsulenter fra Bjørbekk & Lindheim og Vista Utredning (uten dato) *Knutepunktprosjektet: Sluttleveranse* fra Regjeringen.no

Hentet 05.03.2024 fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/97e92b9f6b75459f8824c1a6c8750619/2019-396-oslo-kommune-konsulentrapport-knutepunktprosjektet.pdf>

Rognes, Jørn Kjell. (2001) *Forhandlinger*. (Utg. 2) Universitetsforlaget.

Rynning, M. K. (14.11.2016) *Fortetting av byer* fra Tekna

Hentet 13.04.2024 fra:

<https://www.tekna.no/fag-og-nettverk/miljo-og-biovitenskap/bio-og-klimabloggen/fortetting-av-byer/>

Solvik, F., Falkanger, T., Reusch, M. (16.01.2024) Plan- og bygningsloven i *Store norske leksikon* på snl.no.

Hentet 22. 02.2024 fra:

[https://snl.no/plan- og bygningsloven](https://snl.no/plan-og-bygningsloven)

Svartdal, F. (03.04.2020) Reliabilitet i *Store norske leksikon* på snl.no.

Hentet 24.04.2024 fra:

<https://snl.no/reliabilitet>

Statistisk sentralbyrå (5. juli 2022) Regionale befolkningsframskrivninger fra *SSB*

Hentet 25.02.2024 fra:

<https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivninger/statistikk/regionale-befolkningsframskrivninger>

Figurliste

Figur 1: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori. (Geltner, D. M., Miller, N. G., Clayton, J., & Eichholtz, P. (2014). *Commercial real estate: analysis and investments* (3. utg.).

OnCourse Learning, s. 69)

Figur 2: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori ved økt populasjon. (Geltner, D. M., Miller, N. G., Clayton, J., & Eichholtz, P. (2014). *Commercial real estate: analysis and investments* (3. utg.). OnCourse Learning, s. 70-72)

Figur 3: Visuell fremvisning av monosentrisk byteori ved lavere transportkostnader. (Geltner, D. M., Miller, N. G., Clayton, J., & Eichholtz, P. (2014). *Commercial real estate: analysis and investments* (3. utg.). OnCourse Learning, s. 74)

Figur 4: 500 meter radius fra stasjonens antatte midtpunkt, Kart hentet fra:

<https://www.kommunekart.com/>

Figur 5: Overordnede strategier (Hentet fra Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015), s. 15) Kilde: <https://afk.no/f/p104/i62ebffe3-ed1f-4ca3-a80c-3f3b2b752222/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf>

Figur 6: Arealstrategier (Hentet fra Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus (2015), s. 15) Kilde: <https://afk.no/f/p104/i62ebffe3-ed1f-4ca3-a80c-3f3b2b752222/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus.pdf>

Figur 7: Bolig sammensetning Nordre Follo 2020-2023 (SSB, 2024)

Kilde: <https://www.ssb.no/statbank/table/11508/tableViewLayout1/>

Lest: 19.03.2024

Figur 8: Oversiktsbilde fra 2002 mot 2023 (Kilde: <https://www.norgebilder.no>)

Figur 9: En typisk fasade i sentrum (Hentet fra <https://www.google.com/maps> - Street view)

Figur 10: Småhusbebyggelse i sentrum. (Hentet fra <https://www.google.com/maps> - Street view)

Figur 11: Tetthet i sentrum Egenprodusert (Kart hentet fra <https://norgeskart.no> markert med tall fra Lytics)

Figur 12: Vestsiden av togstasjonen-tetthet Egenprodusert (Kart hentet fra <https://norgeskart.no> markert med tall fra Lytics)

Figur 13: Overflateparkering Egenprodusert (Kart hentet fra <https://www.norgebilder.no>)

Figur 14: Grafisk fremvisning av prosjekt fra strategi til reelt prosjekt (Egenprodusert modell)

Figur 15: Rosediagram for Case Ski (Kilde: Konsulentrapport "Knutepunktprosjektet" utarbeidet av Oslo kommune (PBE), (u.å.), s. 124)



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway