

Stasjonsbyen Ski?

En casestudie om rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling



Masteroppgave i Samfunnsgeografi

Institutt for Geografi
Universitetet i Bergen

03.juni 2024

Thomas Jesper Berntzen

Innholdsfortegnelse

Figur-, tabell- og fotoliste	v
Forord.....	vii
Sammendrag	viii
Kapittel 1: Innledning	1
1.1 Problemstilling og formål	2
Kapittel 2: Kontekst – Historikk, «stasjonsbyer» og planleggingssystemet.....	3
2.1 Introduksjon til kapittelet	3
2.1.1 Bilbasert planlegging	3
2.1.2 Hva er «stasjonsbyer»?	4
2.1.3 Regionreform 2020 og reversering 2024	5
2.1.4 Norsk planleggingprosess og system	5
2.1.5 Organisering i jernbanesektorens virksomheter.....	9
Kapittel 3: Teoretisk ramme	13
3.1 Litteraturgjennomgang.....	13
3.2 Studiens teoretiske forankringer	15
3.2.1 Flernivåstyring	16
3.2.2 Kompleksitetsteori	21
3.2.3 Stedsteoriske perspektiv.....	24
3.2.4 Stiavhengighet.....	28
3.2.5 Region og regionalisering	29
Kapittel 4: Forskningsdesign og metode.....	30
4.1 Introduksjon til metodisk design.....	30
4.1.1 Forskningsdesign	30
4.1.2 Kvalitativ Casestudie	31
4.1.3 Valg av Case	33
4.1.4 Datainnsamling	35
4.1.5 Informantutvelgelse	36
4.1.6 Struktur i innholdsanalyse.....	38
4.1.7 Tillit og kvalitet i forskningen	39
4.1.8 Etikk og personvern	40
4.1.9 Kritiske refleksjoner.....	42
Kapittel 5: Regionbyen Ski – Områdebeskrivelse	43
5.1 Regionbyen Ski i Nordre Follo kommune	43
5.1.1 Geografisk avgrensning av caseområdet	43

5.1.2 Ski stasjonsområde.....	46
5.1.3 «Sentrumssiden» øst for stasjonen.....	50
5.1.4 «Vestsiden» av stasjonen	51
5.1.5 Utvikling, infrastruktur og tjenester i Ski	54
Kapittel 6: Den flernivåstyrte byen Ski – analyse og diskusjon	60
6.1 Rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling	60
6.1.1 Regional og nasjonal stedsutvikling?.....	61
6.1.2 Interaksjonen mellom flernivåstyring og samskaping	68
6.2 Ressursmobilisering og samskaping i lokal stedsutvikling	77
6.2.1 Samskapingsprosesser i Ski	77
6.2.2 Kommunal arealkonkurransen	81
6.2.3 Regionale samarbeid og påvirkning på Caseområdet	91
6.3 Stedskontekst i flernivåstyring og regionalisering.....	94
6.3.1 Stasjonsbyer og stedsblindhet	94
6.3.2 Stedsidentitet- og sensitivitet i Ski.....	97
Kapittel 7: Konklusjon og oppsummerende kommentarer	100
7.1 Anbefalinger til videre forskning.....	103
Kapittel 8: Litteraturliste.....	104
Kapittel 9: Vedlegg	113
9.1 Informasjonsskriv til deltakere	113
9.2 Intervjuguide	114

Figur-, tabell- og fotoliste

Liste over figurer

Figur 1 – Grafisk fremstilling av kommunal planstrategi Norge.....	7
Figur 2 - Planleggingssystemet i Nordre Follo kommune.	8
Figur 3 - Figuren viser prosedyren i planleggingen av jernbaneprosjekter	11
Figur 4 - Caseområdet og bydeler, med fotolokaliteter i Nordre Follo kommune.	44
Figur 5 - Kartillustrasjon som viser parkeringsanlegg på bakkeplan, caseområdet, foreslått ny VGS og Bibliotek, samt Gågaten og Rådhusparken.....	48
Figur 6 - Det første flyfotoet av Ski fra 1956.	55
Figur 7 – Ski i dag med samme kartutsnitt fra 1956.....	55
Figur 8 - Mobilitetsanalyse som viser hvor langt en gjennomsnittlig person kan bevege seg på 12 minutter fra Ski stasjon.	57
Figur 9 – Plantegninger fra 2012 levert av IPO Prosjekter, er identisk med den faktisk konstruerte stasjonen.....	72
Figur 10 - Styringsstrukturen for den regionale areal og transportplanen for Oslo og Akershus. Samt organiseringen i Oslopakke 3 og byvekstavtalen	74
Figur 11 - Byvekstavtalen, et flernivåstyring styringsorgan som skaper et felles handlingsprogram	75
Figur 12 - Tettstedsstruktur i Akershusregionen gir en geografisk forståelse på hvor nære Ski og Ås	89
Figur 13 - Figuren viser rekkefølgen for anleggsperioden, for å ikke påvirke bylivet i for stor grad.	91

Liste over foto

Foto 1 - Ski stasjon sett fra Nordbyveien bro.	45
Foto 2 - Bred passasje under Ski Stasjon.	46
Foto 3 - Kunstinnslag på Ski stasjon viser Ski som en urban, landlig kommune.	47
Foto 4 - Ski Stasjon. Inngang vest-siden	49
Foto 5 - Ski torg mot rådhusparken	50
Foto 6 - Ski Sør er særlig bilpreget, med utstrakte parkeringsanlegg. Bilde er tatt mot Ski Øst, og en kan se strømlinjene fra Østre-Avgrening av Østfoldbanen i bakgrunnen.	51
Foto 7 - Nordbyveien mot Ski Stasjon, rundt 10 minutter fra stasjonen. Viser et nyere utviklet område med handel og leiligheter.	52
Foto 8 - Nordbyveien rundt 10 minutter unna Ski stasjon.	53
Foto 9 - Magasinparken. Nytt boligområde ved Finstad Skole som åpnet i 2022. Hele området som også inkluderer ungdomsskole, ble ferdigutviklet i 2024	54
Foto 10 – Deler av Ski sentrum (Øst) er preget av parkeringsplasser	65
Foto 11 - Ski stasjon fra vest-siden av Ski sentrum. Bildet viser en tilregnet full sykkelparkering til venstre, og delvis full bilparkering til høyre.	70
Foto 12 - Nordbyveien fylkeskommunale vei med sykkelfelt. I bakgunnen skimtes veibroen som går over Østfoldbanen	81
Foto 13 - Et nyere leilighets- og næringskompleks i Ås kommune, bildet er tatt fra Nordre Follo kommune sin side av kommunegrensen.	86
Foto 14 - Identitetsbygging i et tradisjonelt stille Ski sentrum.	99

Liste over tabell

Tabell 1 – Informantoversikt.	37
------------------------------------	----

Forord

To år har allerede gått siden jeg startet på masterprogrammet i Geografi. Det er godt å endelig kunne levere denne masteroppgaven, som jeg nå har jobbet med i over et år.

Først og fremst takk til Knut Hidle som har vært min veileder i prosjektet. Du har gitt meg solide tilbakemeldinger, og heiet på meg underveis. Jeg setter stor pris på tålmodigheten din.

Takk til Anette som har overlevd med meg i dette kaotiske året. Takk for at du har hørt på all klaging og frustrasjon! Jeg hadde nok ikke klart å komme meg gjennom dette uten støtten din. Nå skal vi snart på en velfortjent ferie!

Jeg vil takke venner og familie som har støttet meg gjennom arbeidet med masteren. Takk også til korrekturleserne, Mamma, Anette og Magnus som har måttet lese uferdige og rare setninger.

Jeg ønsker også å takke kollegaer på fakultetet som jeg har blitt kjent med i mine år som tillitsvalgt, styremedlem og ansatt. Takk også til Studentutvalget SV som har gitt meg tillit som styremedlem i Fakultetsstyret SV, og som Leder. Jeg er takknemlig for at jeg har blitt kjent med så mange bra folk i min studietid.

Sist, men ikke minst, vil jeg takke alle på lesesalen! Jeg er har satt stor pris på kaffepauser, kakefredager, øl og avbrekk. Vi er endelig ferdige, nå skal vi feire!

Bergen, 03. juni 2024.

Thomas Jesper Berntzen

Sammendrag

Studien har hatt som mål å belyse rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling. For å gjøre dette, ble Ski i Nordre Follo kommune brukt som case. Studien har sett på hvordan de ulike forvaltningskalaene, kommune, fylke og stat påvirker stedsutvikling i caseområdet og Ski. Samarbeidet mellom disse gir indikasjoner på hvordan det flernivåstyrte systemet henger sammen, hvilke utfordringer en har og hvordan skalaene tolker utfordringene. Studien bruker kvalitativt forskningsdesign.

Follobanen åpnet i 2022/2023, og muliggjorde rutefrekvenser på 10 minutter fra Oslo til Ski, med en reisetid på 11 minutter. Dette har satt Ski på kartet som et område med mye utviklingspotensiale. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune utarbeidet i 2015 en areal- og transport plan for hele regionen. Denne definerer Ski som en «regionby», som på mange måter betyr kollektivknutepunkt. Planen legger føringer på hvor kommunen bør fortette, momenter som kommunen er enig i. Follobanen og den regionale areal- og transportplanen ble utformet av eksterne aktører, der kommunen deltok i medvirkningsprosesser. Spørsmålet blir dermed hvordan statlig og regionale myndigheter tar hensyn til stedsutvikling, og hvordan de ser på stedsidentitet.

Funn viser at politiske prosesser skaper komplekse planleggingssituasjoner i flernivåstyrte prosjekter. Der flere nivåer planlegger, er alle avhengig av at politiske institusjoner ikke endrer mening. Dersom de endrer mening, kan de få konsekvenser for de andre deltakernes mål og langsiktig planlegging. Et annet funn er kommunal konkurranse i regionen, innenfor utbyggerbidrag og miljøhensyn. Nabokommunen til Nordre Follo kommune utfordrer Ski sitt prinsipp om å bygge innenfra og ut, ved å ha færre miljøkrav og mindre utbyggerbidrag. Utbyggingen i Ski sentrum er avhengig av høye utbyggerbidrag, på grunn av dyr oppgradering av infrastruktur. Konkurransen bryter med regionens mål om fortetting rundt knutepunkt. Identitet er et annet funn. Statlige og regionale myndigheter promoterer Ski som en «stasjonsby», dette er imidlertid noe som kommunen selv misliker. De mener begrepet feiler på å forklare bylivet i Ski, som ikke bare handler om pendleraktivitet. Et siste funn forklarer at stat og fylke ikke helt anerkjenner den påvirkningen de har på stedsutvikling, og de har selv påpekt at de kunne gjort mer for å samhandle og hjelpe kommunene. Studien konkluderer med at rollen til flernivåstyring er omfattende innenfor regionbyen Ski.

Kapittel 1: Innledning

Folloregionen opplever befolkningsvekst og større interesse etter at Follobanen åpnet i 2023. Den nye høyhastighetsbanen gjør det mulig å øke kapasiteten på pendlertog fra Follo- og Østfoldregionen, til Oslo. Banen kutter også reisetiden på fra Oslo til Ski ned til rundt 11 minutter. Med banen kommer det ønsker, og føringer for regional utvikling basert på nasjonale og regionale mål. Målene inkluderer blant annet prioritert vekst for regionale byer, og fortetting rundt kollektivknutepunkt. Akershus fylkeskommune (Akershus FK) har vedtatt en sammenhengene areal- og transportplan i 2015 der Ski er definert som en regionby. Det betyr at Ski er definert som et kollektivknutepunkt i Folloregionen. Mest grunnet Follobanen, men også grunnet Østfoldbanens østlige og vestlige linje som begge møtes i Ski. Nordre Follo kommune, som er arealmyndighet i Ski, har ambisjoner om å bygge byen innenfra og ut i Ski. Ski er preget av stor interesse fra nasjonale og regionale forvaltere. Det er et helhetlig transportfokus fra disse forvalterne, og dette kan påvirke byens utvikling. Bane NOR Eiendom eier i dag store areal rett ved Ski stasjon, og har planer om å bygge boliger og næringsbygg i et prosjekt kalt «Ski stasjon» (Bane NOR Eiendom, 2022). «Stasjonsby»-begrepet blir et vesentlig moment i studiet av Ski. Begrepet blir brukt av utbyggere, samt nasjonale, regionale forvaltningsmyndigheter for å beskrive og markedsføre Ski som sted. Kommunen mener at det mangler samarbeid mellom lokale, regionale og nasjonale aktører når det kommer til økonomi og regional arealplanlegging. Denne studien har intervjuet en rekke aktører innen lokal, regional og statlig offentlig forvaltning for å se på denne flernivåstyringen.

Hvordan samarbeidene gjennomføres og struktureres, og rollen til flernivåstyring i stedsutvikling er selve formålet med denne studien. Dette arbeidet er komplekst, i den forstand at det er mange involverte aktører, interesser og meninger knyttet til stedsutvikling. Kommunens samarbeid mellom aktørene gjør utviklingen i Ski mer kompleks. Nordre Follo har også en krevende økonomisk situasjon, som påvirker utviklingen av Ski sentrum. I de neste årene vil dette kreve betydelige investeringer i kommunal infrastruktur. Pengene må hentes inn fra kommunale avgifter og utbyggerbidrag.

Ski stasjon er i dag på mange måter selve sentrumet i Ski. Byens mange pendlere benytter seg av stasjonen daglig og spaserer gjennom byens mange service tilbud på veien. Dette betyr at den nasjonale forvaltningsmyndigheten Bane NOR har direkte påvirket et sted, og at forutsetningen for veksten er basert på en statlig investering. Den fysiske planleggingen gjort av daværende Jernbaneverket (nåværende Bane NOR) har lagt føringer for hvordan Ski

sentrum kan bli seende ut i fremtiden. Akershus fylkeskommune har samtidig definert Ski som regionby. Akershus fylkeskommune har bestemt at byen skal være et knutepunkt i regionen, og få mer tett bystruktur.

Regionale og nasjonale planmyndigheter har et annet fokus, hensyn og arbeidsoppgaver enn lokale planmyndigheter. Dette påvirker føringene som blir gitt til kommunene, og spørsmålet blir hvorvidt disse flernivåstyrte prosessene påvirker lokal stedsutvikling og identitet.

1.1 Problemstilling og formål

Studiens hovedproblemstilling aktualiserer flernivåstyring og stedsutvikling som konsept. Formålet er å slå dette sammen, slik at temaene kan sees i en helhet, ettersom de i stor grad påvirker hverandre innenfor stedsutvikling. Dette kan bidra til å fylle kunnskapshull som eksisterer mellom temaene. Underproblemstillingene spisser inn tematikken noe, og skal dermed diskutere mer konkrete spørsmål for å belyse hovedproblemstillingen i større grad. Hoved- og underproblemstillinger er formulert følgende;

«Hvilken rolle har flernivåstyring i lokal stedsutvikling?»

Underproblemstillinger:

1. Hvor stedssensitiv er flernivåstyring i lokal stedsutvikling, og er det fare for stedsblindhet?
2. Hvordan mobiliseres ressurser til stedsutvikling i flernivåstyrte samskapingsprosesser?

Bakgrunnen for problemstillingene og forskningsprosjektet i sin helhet, er at en rekke norske byer har elementer av flernivåstyring i sin stedsutvikling. Dette oppstår gjerne som følge av regionalisering, der fylket har større interesser når det kommer til arealbruk og transport, eller nasjonale investeringer i infrastruktur. Effekten har utviklet seg i mange år, særlig når medvirkning innenfor stedsutvikling ble et krav i lov om plan og byggesaksbehandling fra 2008 (Plan- og bygningsloven, 2008, §5-1). Problemstillingen bruker et aktuelt Caseområde for å forklare flernivåstyringens påvirkning i lokale kontekster, med intervjuer og annen data. Målet er å bidra med økt kunnskap for liknende områder som er påvirket av disse prosessene, og dermed aktualisere tematikken som er sentral i utviklingen av Østlandsregionen i de kommende årene.

Kapittel 2: Kontekst – Historikk, «stasjonsbyer» og planleggingssystemet

Dette kapitlet vil forklare utvikling, historikk og begrep som er viktige for å belyse problemstillingen i studien. Konteksten gir innsikt i kunnskapen som informantene har, og som de har formidlet videre i studien. Formålet er at leser skal få introduksjon til denne planleggingsfaglige utviklingen, og andre momenter som blir diskutert i oppgaven.

2.1 Introduksjon til kapitlet

Videre følger informasjon som relateres til feltområdet utvikling over tid. Dette er bilismens fremgang og påvirkning, konseptet «stasjonsby», regionreformen fra 2020, norsk planleggingspraksis og jernbanens organisering.

2.1.1 Bilbasert planlegging

På 1960-tallet fikk bilen og bilbasert utvikling større og større plass i det Norske samfunnet. Dette førte til oppstarten av det velkjente vedlikeholdsetterslepet på jernbanen i Norge, som et resultat ble jernbanen nedprioritert og gamle tekniske anlegg ble ikke byttet ut (Juven, 2023). Dette hadde også innvirkning på Ski, ettersom tilbudet forfalt og flere og flere så bilen som et bedre valg enn toget. Kombinert med byspredning ble toget mindre og mindre attraktivt.

I mange tiår var jernbanen et viktig logistikkverktøy for å få både gods og mennesker rundt om i Norge. Samtidig var godstrafikken viktig for å få frem råvarer. I dag har lastebiler og flytrafikken overtatt mye av dette godset. Ettersom jernbanen var så sentral for godstransporten og persontrafikken, krevdes det store arealer, og for mange steder var jernbanen det beste og eneste alternativet for å komme seg frem.

Dette har ført til at mange mindre steder ofte hadde en kombinert stasjon med både gods og persontrafikk. Stasjonsområdet i Ski var større og mindre arealeffektivt på den tiden som vist i figur 6 og 7 (Bane NOR, u. å-a). I dag er situasjonen annerledes. Det er mer sentralisert godstrafikk mellom Oslo (Alnabru terminal) og de store byene, Ski sin godstrafikk er for lengst avviklet. I tillegg fraktes mye treverk, fisk og andre råvarer på banen fra mer rurale områder. Grunnen til at dette nevnes, er at tettstedene og mindre byer som ligger nært regionsenter har vokst. Byene søker mer arealeffektive løsninger rundt stasjoner. I Ski sitt tilfelle ble godsseksjonen avviklet, til fordel for passasjertrafikk og fremtidig byutvikling.

Det er ikke bare eiendommene og arealene rundt stasjonen er attraktive. Stasjonene har i mange bygder, tettsteder og byer en annen viktig rolle. Jernbanen legger implisitt opp til en annen type

mobilitet, som gir annerledes sentrumsbygging enn ved annen bil-fokusert transporttjeneste. I de mellomstore norske byene som Ski, Drammen, Asker og Lillestrøm er togstasjonen ofte «sentrum» av stedet, om ikke langt unna. Det gir stasjonsområdet, og derav Bane NOR og Jernbanedirektoratet, mye innflytelse på utviklingen som skjer i kommuner med høy jernbaneaktivitet. Utvikling basert på jernbanen kan regnes som et flernivåstyrt samarbeid mellom stat og kommune. Akershus fylkeskommune har i oppdrag å posisjonere seg mellom disse aktørene, slik at det blir sammenheng mellom kommunal planlegging.

Et viktig spørsmål som dukker opp her, er hvordan staten, som er heleier i Bane NOR, velger å ta del i utvikling når de selv sitter på store attraktive arealer til byutvikling. Slike utredninger blir utført av Jernbanedirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (Samferdselsdepartementet, 2023). Bane NOR Eiendom, et datterselskap av Bane NOR, forvalter arealene og denne aktøren kan ha mer privat-orientert organisering. De oppgir selv at de er «egenfinansiert», og får dermed ikke penger fra staten til prosjekt, med unntak av jernbaneprosjekter (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Det er interessant å se på Bane NORs eierforhold på disse arealene samt utformingen av stasjoner, for å se de i sammenheng med lokal stedsutvikling.

2.1.2 Hva er «stasjonsbyer»?

Stasjonsby-begrepet blir i hovedsak brukt av eiendomsmeglere og utbyggere i promotering av prosjekt, men studien viser at også enkelte offentlige aktører bruker begrepet for å forklare steder generelt. Stasjonsby-begrepet dukket ofte opp ofte i intervjuer, på tvers av organisatorisk tilhørighet. Her har ulik forståelse av dette kommet opp som senere har vist seg nevneverdig. For det første, stasjonsbyer er, som tidligere nevnt, byer og tettsteder som dukket opp i tilknytning til jernbane-relatert utbygging gjennom stedet. Senere har stedet opplevd vekst grunnet sin jernbane-tilknytning til et større regionsenter på rundt 1000 innflyttere i året (SSB, 2023b). Slike områder oppstår ofte som «pendlerbyer», der innbyggere bor i «stasjonsbyen» men jobber et annet sted. Stedene tiltrekker seg ofte barnefamilier på grunn av sine landlige omgivelser, større boliger, samt et nærere skoletilbud. Ski by blir beskrevet av informant 7 som en naturnær by, med nærhet til alt man skal måtte trenge av service og handel, i tillegg er Oslo 11 minutter unna med Follobanen (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Dette spiller litt inn under de verdiene som stasjonsbyer ofte har, togstasjonen og tilbudet som den gir er selve grunnen til at byen har vokst seg stor. SSB (2023b) estimerer at 21066 personer er definert som «pendlere» på daglig basis. Når folketallet i Nordre Follo kommune er 63180 personer i 2023, står pendleraktivitet for en stor andel av befolkningen. SSB oppgir samtidig at 14393

personer pendler inn til kommunen på daglig basis. Dermed foreligger det et argument på at byen baserer seg mye på pendleraktivitet, og at denne transporttjenesten er viktig for en stor del av befolkningen. Jernbanen som en aktør er derfor sentral i Ski, og det blir et fokus på staten og jernbanen som sentrumsutvikler. Sentrumsutviklingen er basert på «brownfield» utvikling, som betyr utbygging og fortetting på allerede utviklede områder. Motparten «greenfield» omtaler utbygging på ikke urbaniserte områder som skog og matjord (De Sousa, 2010).

Ski, Lillestrøm, Drammen og Asker har vokst seg store på å sentrere sin utvikling rundt stasjonene i «brownsites», og Ski får heder for å sine planer for å legge til rette for nettopp denne mer bærekraftige måten å bo og jobbe (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). En effekt ved at byer blir bedre sammenkoblet, er jo at de kan føles mer homogene, altså at de ligner mer hverandre.

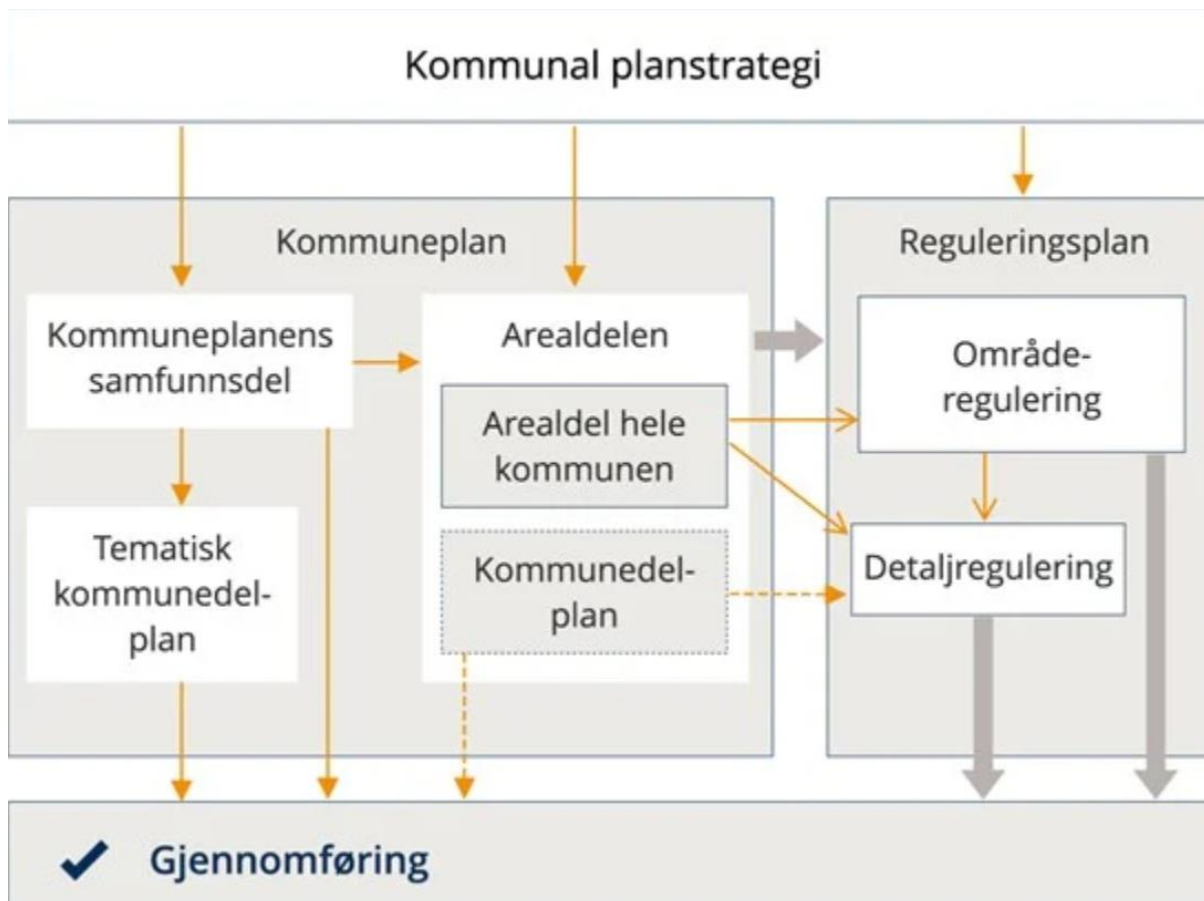
2.1.3 Regionreform 2020 og reversering 2024

Norge gjennomførte omdefinering av fylkeskommunale og kommunale grenser, samt endring av enkelte fylkeskommunale oppgaver i 2020. Her fikk fylkene større ansvarsområder over blant annet veivedlikehold og drift. En rekke kommuner ble også sammenslått i samme prosess, deriblant Ski og Oppegård kommune ble til Nordre Follo kommune (Lokalhistoriewiki.no, 2023). Det har også vært en generell liberalisering av planprosessen over de siste tiårene. Private utbyggere og bidragsytere har fått større rolle, for de fleste kommunene i landet sender private aktører inn samtlige planforslag og reguleringsplaner (Aarsæther og Buanes, 2018). I 2020 ble Akershus Fylkeskommune, Buskerud Fylkeskommune og Østfold Fylkeskommune slått sammen til Viken Fylkeskommune. Viken fylkeskommune var den største målt i befolkning, men ble igjen avvirket i 2024. De tre tidligere regionale grensene ble gjenopprettet fra 1.januar 2024. Dette har hatt innvirkning på feltarbeid, ettersom feltarbeidet ble utført da Akershus Fylkeskommune eksisterte. De to informantene fra Akershus er henvist som informanter fra Akershus Fylkeskommune på bakgrunn av at de ble overført til administrasjonen i Akershus Fylkeskommune etter 1.januar 2024.

2.1.4 Norsk planleggingprosess og system

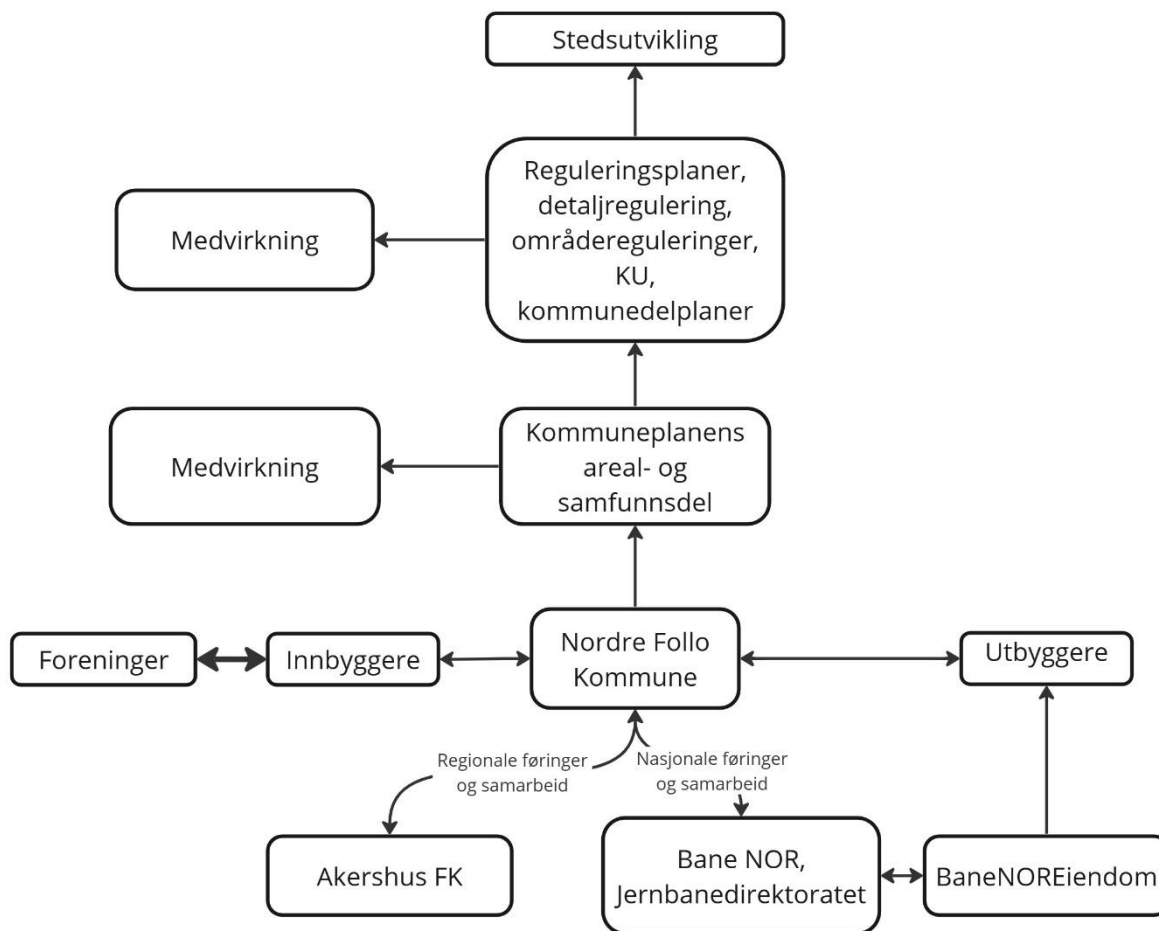
Først og fremst er plansystemet i Norge en svært omfattende og kompleks prosedyre. Denne delen vil derfor omfatte de relevante momentene som omhandler Stasjonsbyer innenfor det Norske planleggingssystemet. Dermed vil systemet som konkret omfatter og omtaler planlegging i Ski, bli oppført her.

Kommunene i Norge er arealmyndighet for arealene de selv besitter. I tillegg besitter kommunene en rekke virkemidler som de kan bruke for å dreie utvikling lokalt og regionalt (Kommunal og distriktsdepartementet, 2023b). Plan og byggingsloven (PBL) fra 2008 definerer pålagte kommunale planoppgaver som de skal følge. Kommunene skal ifølge PBL utføre og drøfte arealstrategi, og ha oppdaterte kommuneplaner, både samfunnsdel og arealdel (Plan- og bygningsloven, 2008). Kommuneplanens arealdel er førende for videre arealplanlegging i kommunen. Planen tar for seg hele kommunens areal, grunnlaget skal stamme fra kommunale, regionale og nasjonale føringer, mål og interesser (Plan- og bygningsloven, 2008). Kommuneplanens samfunnsdel legger til rette for utviklingen av kommunens pålagte drift med utgangspunkt i statlige og regionale føringer, samt kommunens egne ønsker (Plan- og bygningsloven, 2008, §11-2). Statlige og regionale aktører kan sette føringer i henholdsvis nasjonale og regionale planer, dette kan inkludere statlige infrastrukturprosjekt eller utbygging av ny fylkesvei (Plan- og bygningsloven, 2008). Dersom statlige og regionale føringer blir brutt, kan enkelte offentlige aktører velge å sende innsigelse (Bane NOR, u. å-b). Dette er et virkemiddel som setter reguleringsplanen og prosjektet på pause, inntill innsigelsen er trukket. I studiens sammenheng, er det Bane NOR, Akershus Fylkeskommune og Nordre Follo kommune som kan stille innsigelse på bakgrunn av enhetens interesser. Nordre Follo kommune kan stille innsigelse dersom en plan er ventet å ha særlig påvirkning på kommunen selv (Bane NOR, u. å-b). Som denne studien vil gå nærmere inn på, kan det oppstå konkurranse mellom to kommuner. Dette omtales som «race to the bottom», dette kan forklares med at to aktører, i dette tilfellet Ås kommune og Nordre Follo kommune konkurrerer om utbyggerbidrag og fortettingsprinsipper. Dette kan ofte føre til en tilstand der aktørene byr hverandre nedover, helt til ingen av aktørene er særlig tjent med avtalen, derav navnet «race to the bottom», eller kappløpet til bunnen. Et virkemiddel er nettopp innsigelser, som kommunene kan ta ut dersom et prosjekt kan påvirke kommunen selv. En artikkel av Kiefer og Rada går inn på dette, i en mer global kontekst. Begrepet kan overføres til denne mer lokale kontekster, der potensielle inntekter blir konkurrert om og redusert som følge av Nordre Follo sine prinsipper om å bygge byen innenfra og ut (Kiefer og Rada, 2014).



Figur 1 – Grafisk fremstilling av kommunal planstrategi Norge. Figuren er hentet fra Kommunal og distriktsdepartementet (2023a).

Figur 1 viser forholdet mellom kommuneplan og reguleringsplaner. Alle inngrep i kommunens areal skal komme med reguleringsplan (Falleth og Saglie, 2018). Follobanens reguleringsplan ble vedtatt av Ski kommunestyret 5. desember 2012. På dette tidspunktet var ikke detaljreguleringen rundt Ski stasjon ferdig (Jernbaneverket, 2012). Medvirkning kan forstås som inkludering av innbyggere, og at offentlige og private aktører kan bidra i arbeidet for at lokal kompetanse skal komme godt frem i planen (Bane NOR, u. å-c). Som anvist i figur 2, påvirker en rekke organisasjoner og aktører stedsutviklingen i Ski.



Figur 2 - Planleggingssystemet i Nordre Follo kommune, med utgangspunkt i studiens område (egen figur).

Reguleringsplaner er en geografisk definisjon av arealbruken hos kommunene, dette omtaler også detaljreguleringer og områdeplaner. Ifølge Plan- og bygningsloven (2008, § 12-3) blir detaljreguleringer brukt av kommunen for å følge opp kommuneplanens arealdel. Områdereguleringer blir brukt dersom kommunen krever det i en plan av en viss størrelse (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-2). Vedtatte detaljreguleringer kan utfylle eller endre vedtatt eksisterende reguleringsplan, står det i loven.

Videre sier Plan- og bygningsloven (2008, § 12-3) at «private, tiltakshavere, organisasjoner og andre myndigheter har rett til å fremme forslag til detaljregulering [...]», dette er hovedforskjellen mellom detaljregulering og områderegulering. Områderegulering er ifølge §12-2 en reguleringsplan som brukes der kommuneplanens arealdel krever slik plan, eller at kommunen selv ønsker mer spesifikke planer for arealet (Plan- og bygningsloven, 2008, §12-2). Dette er imidlertid kun noe kommuner eller andre arealmyndigheter gjør, med mindre de lyser oppdraget ut på anbud til private konsultantselskaper eller lignende, sier Plan- og

byggningsloven (2008, §12-2). Som anvist i figur 1 bygger detaljregulering ofte på områdereguleringer.

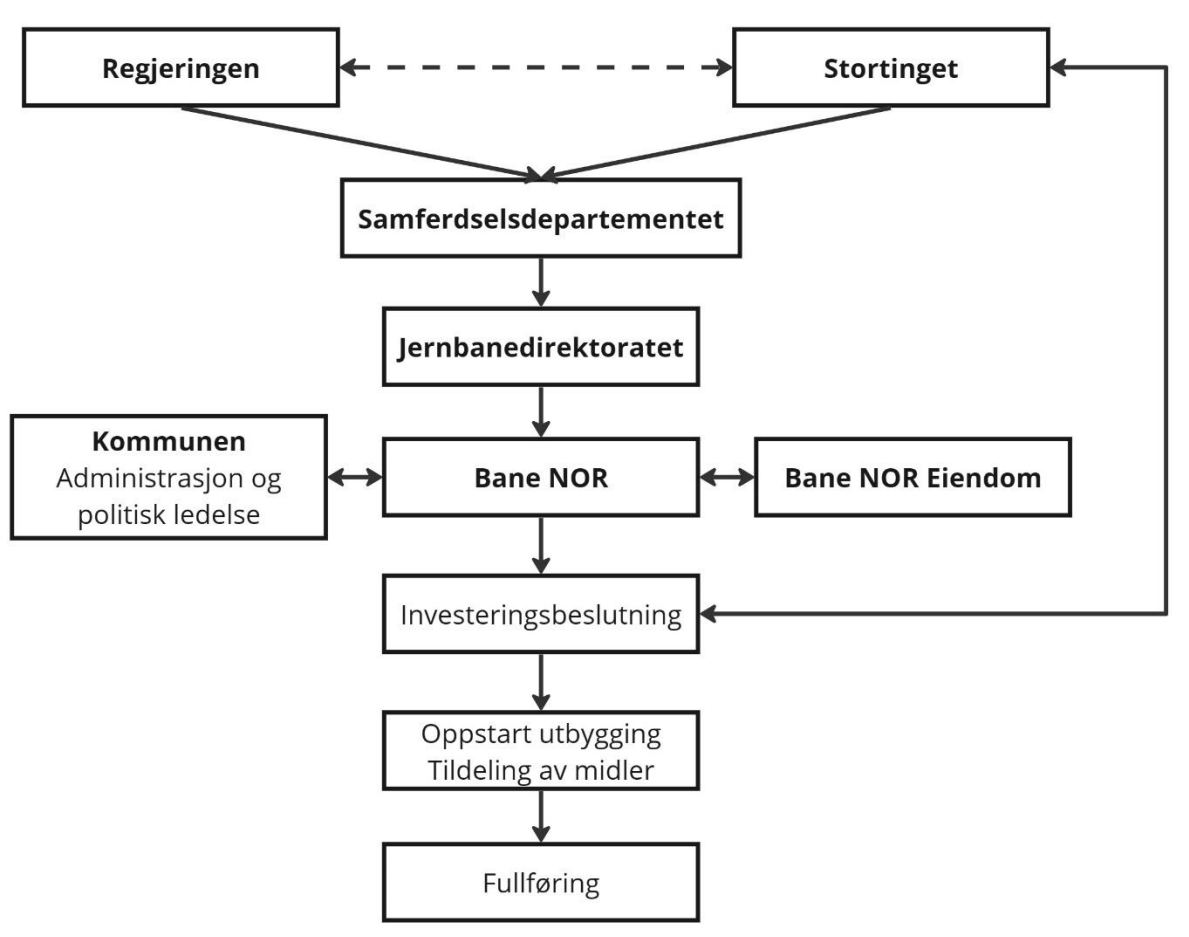
Regionale planer blir i hovedsak utarbeidet av regionale aktører, som er ment å gi føringer for kommunene i regionen. Et eksempel på dette er den regionale planen for areal- og transport fra 2015 i Oslo og Akershus (omtalt som RP-AT i teksten). Stortinget påla Akershus å lage denne planen i 2008 og denne ble vedtatt av Akershus i 2015 (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Planen omfatter totalt 1.433.730 innbyggere eller 25.8% av Norges befolkning, og er dermed viktig nasjonal så vel som regionalt (Akershus fylkeskommune, 2024; Engvik og Strand, 2024; SSB, 2024). Nasjonale planer og mål skaper rammeverk som kommuner og regioner må følge. Eksempler på dette er nasjonal transportplan som er en langtrekkende plan som gir signaler om hvor regjeringen vil utvikle transportinfrastruktur de neste 12 årene. Det finnes også lokal-regionale incentiv som nasjonale mål finansierer, slik som byvekstavtalen som blant annet gjelder for Nordre Follo kommune. Byvekstavtalen tilbyr midler til kommuner i bytte mot at kommunene fasiliterer for nullvekst i biltrafikk i avtalens forløpsestid. I perioden 2022-2033 er det forventet at avtalen koster staten 80.1 milliarder kroner til Norges fem områder med byvekstavtaler; Osloområdet, Bergensområdet, Nord-Jæren, Trondheimsområdet og Tromsø, samt fire mindre områder (Statens Vegvesen, u. å). Byvekstavtalen og RP-AT legger føringer for hvordan kommunene skal løse tilflyttingsstrømmen, som er ventet å komme innfor avtalens geografiske område (Statens Vegvesen, u. å). Avtalen er mye omtalt i media, ettersom den er delvis finansiert av bompengainnsamling og statlige tilskudd. Likevel er bil-relatert transportvekst estimert til å øke med 15% i Oslo-områdets avtale der Nordre Follo kommune er medlem. Ved større kommunale og fylkeskommunale samferdselsinvesteringer i avtalens område, tar staten 70% av kostnadene, som gjør avtalen attraktiv for å utbygge kollektivtransport (Aukrust, 2024).

2.1.5 Organisering i jernbanesektorens virksomheter

Jernbanesektoren har utviklet seg over tid fra å være en felles statseid organisasjon Norges Statsbaner (NSB), til å bli oppslittet til en rekke organisasjoner både offentlige og private delvis fra 2002. Den siste oppsplittingen skjedde med Jernbanereformen fra 2017, med denne ble Bane NOR opprettet (Bane NOR, u. å-a). Året før, i 2016 ble Jernbanedirektoratet opprettet. Disse skulle overta enkelte av oppgavene som Jernbaneverket utførte frem til 2016 (Bane NOR, u. å-a). En rekke tidligere statlige arbeidsoppgaver ble skilt ut i nye statseide og private selskaper, deriblant Bane NOR Eiendom ble i 2002 skilt ut av NSB til Rom Eiendom AS (Bane NOR, u. å-a). Denne omstruktureringen er på bakgrunn av Solberg-regjeringens

Jernbanereform. Den er strukturert etter New Public Management, som er en form for organisering der offentlige institusjoner organiseres som et privat selskap. Dette gjøres for at alle ledd i selskapet skal måles i en finansiell-verdi, slik private selskap gjør. Forkjempere av NPM mener dette sparer samfunnet for penger, og motstandere mener det gjør offentlige aktører mindre tilgjengelige og ineffektive (Lane, 2000). På siden av offentlige myndigheter er private aktører, enten dette er konsulentvirksomhet som assisterer kommunene med sine oppgaver, eller utbyggere som sender inn reguleringsplanforslag. Private aktører står for alt av boligbygging i alle kommuner i dag, og er derfor sentral i planprosessen for mange (Aarsæther og Buanes, 2018).

Jernbanedirektoratet er en fagenhet for staten, og har ansvar for utredning av jernbaneprosjekter på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) som er en statlig politisk styrt enhet (Samferdselsdepartementet, 2023). SD kan bli instruert av Regjeringen og Stortinget til å føre planer videre, og har ansvar for å lage langsiktige mål for all samferdsel i Norge. SD vedtar oppstart av utredninger i potensielle prosjekt, deretter er det opp til Jernbanedirektoratet å levere anbefalinger og inngå avtaler for eventuelle planer innenfor vedtatte nasjonale rammer og langtidsplaner fra SD (Samferdselsdepartementet, 2023). Om prosjektet blir vidreført av SD overføres prosjektet til Bane NOR, som utvikler nærmere planlegging av prosjektet (Bane NOR, u. å-a). Endelig oppstart (utbygging) blir ved finansielle tildelinger som kommer ved statsbudsjettet i Stortingsvedtak, eller som signal ved revidering/ny Nasjonal transportplan som også skjer ved Stortingsvedtak. Et viktig moment er at Jernbanedirektoratet utreder jernbaneforslag, og behandler overordnet plan for prosjekt men ikke nødvendigvis trasèvalg eller utformingen på stasjoner. Direktoratet lager en ramme som prosjektet skal gjennomføres innenfor. Dette arbeidet overtar Bane NOR for videre planlegging (Bane NOR, u. å-c). Lokaltog, regiontog og fjerntog er driftet av private selskaper (operatører), henholdsvis Vy, Sj, Flytoget, Go-ahead Nordic og Arctic Train. Det er derimot kun Vy som betjener Ski stasjon (Samferdselsdepartementet, 2023). For at de forskjellige operatørene skal samhandle, har Entur AS ansvar for billettsystemet for all kollektivtransport i landet (Samferdselsdepartementet, 2023).



Figur 3 - Figuren viser prosedyren i planleggingen av jernbaneprosjekter. Det er mellom Bane NOR og kommunen det skjer mye samskaping i dagens system (egen figur). Informasjon hentet fra Bane NOR (u. å-c) Samferdselsdepartementet (2023).

Bane NOR har ansvar for trafikkstyring, drift, utbygging og vedlikehold av Norsk jernbane. Bane NOR er organisert som et privat selskap, men som er heleid av Staten gjennom SD. Videre er det statseide selskapet inndelt i Bane NOR eiendom som har ansvar for stasjonsbygg og alle ikke-tekniske installasjoner, eksempelvis tidligere jernbaneeiendom som er frigjort til nye formål (Samferdselsdepartementet, 2023). Bane NOR sin arbeidsoppgave rundt nye banestrekninger er å lage reguleringsplaner, kommunedelplaner, konsekvensutredninger, områdereguleringer og detaljreguleringer for jernbanen. De skal gjøre dette utfra de rammene de har fått fra vedtatte finansielle og geografiske avgrensninger fra Stortinget, gjennom Regjeringen og Jernbanedirektoratet (Samferdselsdepartementet, 2023). Som figur 3 viser er kommunal administrasjon og politikere koblet på i slike prosesser med ny jernbane. Dette gjøres fordi kommunens og innbyggernes lokalkunnskap er viktig for å få gode prosjekt. Kommunestyret skal også skal vedta planene som Bane NOR kommer med. Dersom kommunen, Bane NOR og/eller andre myndigheter ikke blir enige, kan staten ved Kommunal-

og distriktsdepartementet overta ansvaret for planen (Bane NOR, u. å-c). I jernbanesektoren er det Bane NOR som har innsigelsesrett på bakgrunn av statlige jernbanefaglige interesser.

Kapittel 3: Teoretisk ramme

Kapittelet avklarer og forklarer forskningsfeltets aktuelle teoretiske perspektiver. Problemstillingene reflekterer en studie som ser på flernivåstyringens rolle i stedsutvikling, innenfor dette er kompleksitet og samskaping relevant.

3.1 Litteraturgjennomgang

Delkapittelet gir en gjennomgang av forskning innfor fagfeltet. Denne studien skal bidra til å utfylle og videreutvikle forskningsfeltet som blir listet opp her. Etter litteraturgjennomgangen vil teoretiske perspektiver bli belyst i underkapittel 3.2.

Flernivåstyring og kompleksitet

Begrepet flernivåstyring (multilevel governance) hadde sitt opphav på 1980-tallet. Det var ikke før 1993 at Marks (1993) gjorde begrepet attraktivt ved å få flernivåstyrings-konseptet til å forklare hvordan maktfordelingssystemet i den Europeiske Union (EU) opererte. I EU er det, i tillegg til de forskjellige nasjonale forvaltningene, en overnasjonal valgt representasjon (Det europeiske parlamentet) som også har myndighet. Marks hadde som ønske å studere delingen av makt og forvaltning (Marks, 1993). Siden dette har flernivåstyring blitt brukt i mer lokale sammenhenger, slik som i regionen der staten, fylket og kommunene har ulike arbeidsoppgaver, men med et samarbeid for å koordinere investeringer og ressursbruk. Dette er også noe Hooghe og Marks (2001) påpeker i en senere utgave der dette blir påpekt ytterligere, det forklares det at flernivåstyring kan hjelpe med å styre de forskjellige variasjonene i områdenes politikkavvikling.

Higdem og Hagen (2018) beskriver regional norsk planlegging, mellom stat og kommune som er relevant innenfor dette feltet. Her beskrives ulike fallgruver, problemer og utviklingen av det norske Planleggingssystemet. Boelens og de Roo (2016) forklarer nye planleggingspraksiser utenfor de tradisjonelle teknokratiske- og sosiokratiske metodene. Her nevnes eksempelvis «co-evolution» praksis som baserer seg på planlegging som en stadig endret kontekst, forskjellige aktører samarbeider, slår seg sammen og blir borte over tid (Boelens og de Roo, 2016). Dette skiller seg fra en klassisk teknokratisk toppstyrt form for planlegging, der det er mindre konkret sammenheng mellom deltakerne i utviklingen. Dette er komplekse prosesser mellom flere forskjellige aktører som skaper uforutsigbarhet i en svært fleksibel planleggingspraksis.

De sistnevntes bidrag har høy relevans innenfor flernivåstyring ettersom det sentralt handler om en evolusjon av klassiske planleggingspraksiser, der flere aktører skal jobbe sammen, utvikles sammen, men også avvikles sammen (Boelens og de Roo, 2016). Aarsæther og Buanes (2018) går inn på «rollemangfold» og styringsutfordringer i planfeltet, her beskrives også den komplekse sammensetningen av planfeltet som nettopp er nyttig. Nordre Follo kommune har også ulike prosesser med tanke på kommersielle aktører og taukamper med nærliggende kommuner (Aarsæther og Buanes, 2018). Litteraturen knyttet til kompleksiteten i «brownfield»-basert utbygging er relevant å koble opp til Ski, der utbygging i hovedsak skal skje på slike «brownfield»-områder (Nordre Follo kommune, 2023).

Veeneman og Mulley (2018) ser på flernivåstyringens effekter på utvikling av kollektivtilbud i Nederland, Australia og Sør-Afrika. De peker på at begrepet «government» blir sett på feil, at det ikke representerer de delte myndighetsstrukturene, og at dette kan skape forvirring. Makt og det de kaller for «decision power» er fordelt mellom flere aktører, slik som i Norge. En av hypotesene som blir lagt frem her baserer seg på at sentrale myndigheters finansiering eller subsidiering av kollektivtrafikk gjør at koblingene blir bedre. Der hvor lokale myndigheter drifter kollektivsystemet er fokuset oftest å utvikle stedet, og det er mindre fokus på kollektivsystemet (Veeneman og Mulley, 2018). I Norge er kollektivsystemet todelt. Fylkene har hovedansvaret for drift og avvikling av trafikken, med statlig subsidiering. Verken Ruter AS eller Akershus Fylkeskommune eier busser, tog- eller trikkevogner, men har valgt å legge rutene ut på anbud. Ruter AS eies av Akershus fylkeskommune (40%) og Oslo kommune (60%), der Ruter AS planlegger fremtidig rutetilbud, og organiserer transporttilbudet (Ruter, u. å).

Stedsutvikling og stedsidentitet

Innenfor fagfeltet på stedsutvikling er det store mengder med forskning i Norge på både tettsteder og byer. En artikkel fra Cervero (1995) beskriver stasjonsbyutvikling utenfor Stockholm. Her omtales en rekke svenske forsteder som er planlagt som stasjonsbyer på midten av 1900-tallet. De relevante forstedene som ble utviklet utenfor Stockholm har mindre til ingen opprinnelse fra før t-banen ble bygget frem. Her kan en se på hvordan de planla for pendling med t-banen, at planleggerne hadde et overordnet trafikkfokus i denne stedsutviklingen, og mulig mindre identitetsfokus i planleggingsfasen. McLeod et al. (2017), samt Renne (2009) beskriver et annet tema innenfor stedsutvikling; overgangsfasen fra det som kalles «transit adjacent development» til «transit oriented development» (knutepunktutvikling). Utviklingen symboliserer at planleggere maksimerer utnyttelsesgraden av områder rundt høyfrekvent

kollektivtransport. «Transit adjacent development» omtaler prosjekter der transport var mer en ettertanke og ikke særlig integrert i utbyggingen. Overgangen kan være synlig i spenningene mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune, der partene utfører forskjellige fortetningsstrategier.

Knutepunktutviklingen bygger på å lage attraktive sentrum med handels- og servicetilbud rundt høykapasitets kollektivtransport. For å blant annet redusere behov for privatbil (McLeod et al., 2017). Det har oppstått kritikk av denne formen for utvikling grunnet de dels negative implikasjonene med slike attraktive områder, altså at kun de med høy velstand har råd til dem. Dette blir kalt for «grønn gentrifisering» og baserer seg på at man må ha høy velstand for å kunne leve mer bærekraftig. Dette er fordi levekostnadene, inklusive lån eller leie, er høyere i ny-bebygde miljøvennlige strøk (De Sousa, 2010; McLeod et al., 2017).

En kan gå videre inn på dette med begrepet «greenfield», som betyr å bygge på tidligere ubebygde arealer. Dette er vesentlig mindre komplekst, mindre rivearbeider, utredninger og ingen vern for å nevne noen reduserer kost og usikkerhet. Motparten «brownfield» er et begrep som omtaler prosesser med mye kompleksitet da bygging, ofte fortetting, av bebygde områder er dyrere ettersom bygg må rives, utbedres der det samtidig mulige fasadevern/byggvern må som det må tas hensyn til. Eiendommene er samtidig dyrere da de ofte ligger i ferdig utviklede områder som er attraktive (Aarsæther og Buanes, 2018; De Sousa, 2010; Maggetti og Trein, 2018). Nordre Follo kommune ønsker å basere sin utvikling på «brownfield» utvikling i Ski, dermed er dette et relevant moment å inkludere.

Aure et al. (2015) forklarer en rekke teoretiske perspektiver og empirisk forskning innenfor sted i Norsk kontekst. Aure et al. (2015) skriver om hvordan steder skal analyseres, og mener at man bør tolke steder som en prosess, altså et sted i stadig endring. Det å definere sted som et område i konstant utvikling (tilblivelse) er interessant, ettersom det heller ønsker å påpeke at en må se i hvilken retning stedet er på vei mot, enn det å se på sted som en statisk enhet (Vestby, 2015). Dette kan gi innsikt i protester mot høyhus, fortetting og områdesatsinger, fordi en har koblet sitt hjem opp mot de nærliggende områdene som for flere tiår siden var preget av eneboliger. Slike protester fører også til en sterkere fellesskapsfølelse, fordi det skaper høyt engasjement for de samme verdiene for flere samtidig (Aure et al., 2015).

3.2 Studiens teoretiske forankringer

Problemstillingen som denne studien reiser, ser på flernivåstyringens rolle innenfor stedsutvikling. Innenfor dette er stedsteori, kompleksitet og region relevant og gir et bakteppe

for å forklare de ulike prosessene som skjer i Ski. I dette underkapittelet blir de ulike teoretiske forankringene forklart, og det gjøres en kobling til Caseområdet.

3.2.1 Flernivåstyring

Flernivåstyring (multilevel governance) er et begrep og teori som omtaler hvordan forvaltningen av ulike lokale, regionale, statlige, private og også overnasjonale oppgaver utføres og organiseres. Nivåene representeres ofte som forskjellige skalaer av myndighet, der overnasjonale aktører er øverst. Skala refererer til de ulike styringsnivåene i samfunnet. Internasjonal-, nasjonal-, regional- og lokal skala referer til den vertikale maktstrukturen mellom disse (Maggetti og Trein, 2018). Oppgavene er gjerne fordelt på de områdene som treffer innbyggerne nærest, men også der oppgavene blir utført mest effektivt. Et godt eksempel på dette er offentlig transport i Norge, som i all hovedsak blir avviklet av fylkeskommunen (region) for å sikre samskaping og samhandling på tvers av kommunegrensene (Regjeringen.no, u. å). Kommunene har arealplanleggingsansvaret innenfor deres egne grenser. Samtidig kan statlig forvaltning ha ansvaret for større oppgaver innenfor arealplanlegging, som riksveier/motorveier, jernbane og flyplasser. Mellom de nasjonale og lokale forvaltningsnivåene er fylkeskommunene. Denne aktøren har ansvar for oppgaver som faller mellom kommunal og statlig planlegging. Videregående skoler, regional kollektivtransport og fylkesveier er blant de største oppgavene som fylkene er satt til å gjøre. Dette kjennetegnes som oppgaver som er for store for kommunene, men som er for små til å gjøres av statlig virksomhet (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023). I tillegg til fordelingen mellom statlig, fylke og kommune, har eksempelvis samferdselsdepartementet delegert arbeidsoppgaver videre til selvstendige organisasjoner som for eksempel Bane NOR og Vegvesenet. Slike offentlige organisasjoner arbeider med å føre politisk vedtatte saker til praktisk utførelse (Samferdselsdepartementet, 2023). Bane NOR er organisert som et privat selskap, i «new public management» (NPM) stil (Maggetti og Trein, 2018).

Dette i sin helhet er det som omtales som flernivåstyring, en fordeling av oppgaver som er demokratisk og nær innbyggerne som bruker tjenestene. Et annet prinsipp er at kommunene er arealmyndighet som betyr at kommunene selv skal få bestemme hva de bruker arealene til (Aarsæther og Buanes, 2018). En kan se på flernivåstyring som problemløsning og beslutningstaking basert på nærhet til planoppgavene ifølge Maggetti og Trein (2018) som igjen skaper nye problemer og utfordringer som må løses. Planleggingssystemet er bygget opp på en slik måte at lokal arealplanlegging blir mest påvirket av lokale aktører, og styres direkte av lokale myndigheter. Dersom regionale myndigheter hadde hatt dette ansvaret, kunne det

oppstått en avkobling mellom myndigheten og innbyggernes ønsker. Når byggeprosjektene er for store for en kommune, kan staten lage statlige reguleringsplaner. Dette skjer hovedsakelig i transportutbygging slik som jernbane og motorveier. Dette gjøres fordi kompetansenivået blant kommunene kan være for lavt for at kommunen kan dere dette selv. I tillegg gjøres det for at kommunene skal behandles likt fra et nasjonalt politisk standpunkt (Maggetti og Trein, 2018).

Flernivåstyring type 1 og 2

Maggetti og Trein (2018) argumenterer videre for at det eksisterer to typer flernivåstyring. Type 1 er grunnlagt i føderalisme og er basert på maktdeling mellom statlig og lokale myndigheter i et rigid maktsystem (Hooghe og Marks, 2001; Marks, 1993). Type 1 omtaler den vertikalt fordelte makten, der stat er øverst, deretter fylkeskommune og til sist kommunen. Det vil si at de forskjellige nivåene har sin bestemte makt over andre myndigheter. En kan se type 1 i sammenheng med Norsk struktur der staten delegerer makt til kommunene fordi statlige myndigheter vet at kommuner bør utføre dette i henhold til prinsipp om nærhet til befolkningen. Det er viktig å merke seg at innsigelse er en rett som kommune, fylkeskommune og stat har, som pålegger samtlige involverte offentlige aktører å komme til enighet før eventuell plan blir påbegynt (Bane NOR, u. å-b). På siden av de offentlige aktørenes vertikale maktfordelingsakse, finnes de andre aktørene som ofte er private og ideelle organisasjoner som påvirker de aktuelle myndighetene. Dette kan være organiserte innbyggere, foreninger eller større nasjonale/internasjonale miljøvernorganisasjoner for å nevne noen (Aarsæther og Buanes, 2018; Hooghe og Marks, 2001). Denne påvirkningen skjer på bakgrunn av medvirkningslovgivningen i Plan- og bygningsloven §5-1;

«§ 5-1.Medvirkning - enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private.» (Plan- og bygningsloven, 2008, § 5-1).

Type 2 flernivåstyring er et litt mer åpent maktfordelingssystem der ekspertene har mer innflytelse, og er mer isolert fra innbyggerne. Det er mindre struktur, og ekspertene arbeider med sitt fagfelt på de områdene de selv mener trenger utbedring. Dette er et teknokratisk system, hvor «ekspertene» har innflytelse og makt til å gjøre det de er ekspert på (Maggetti og Trein, 2018). Figur 1 viser en generalisering av argumentasjonen (Maggetti og Trein, 2018).

Det er mange teoretiske perspektiv på medvirkning og ulike modeller for gjennomføring av deltaking i planprosesser. Det som blir omtalt som instrumentell planteori baseres på et rigid

fakta grunnlag der eksperter og en mer faglig etablert virkelighet har stor påvirkningsgrad i planprosessen for å sikre en mest mulig effektiv måloppnåelse. Effektive måloppnåelse vil, ifølge Amdam (2018) komme på bekostning av dialog, medvirkning og samarbeid i planleggingsfasene. Medvirkning og samarbeid karakteriserer kommunikativ planlegging (Amdam, 2018), som handler om å innføre et mer delt maktsystem der det er mer kollorasjon enn maktytelse. Videre at slik kommunikativ planleggingsteori er mer effektiv fordi kollorasjon er motsatt av konflikt (Amdam, 2018). Når det kommer til medvirkning, handler dette ikke bare om å kommunisere og aktivisere innbyggere, men også andre offentlige aktører som kan bli påvirket av planen (Aarsæther og Buanes, 2018; Amdam, 2018).

Videre kan en også legge frem hvilke mål en har for utvikling av planfeltet. Det første systemet var et rigid og toppstyrt system, ofte kalt «tradisjonell offentlig administrasjon». Systemet som offentlig forvaltning har beveget seg mot er «New Public Management» (NPM), dette systemet innfører markedsorienterte systemer i offentlig forvaltning. Aktørene inntar mer en bestiller og utfører-modell, der kommunene bestiller tiltak fra markedsdrevne aktører innen utbyggerbransjen for eksempel. I tillegg oppfører organisasjonen seg mer som et privat selskap, med egne styrer, slik som i Bane NOR. Det siste systemet er det som blir kalt «Network Governance», dette er systemer der medvirkning og deltakelse i planprosessen blir prioritert, her er formålet å inndra så mye som mulig påvirkning slik at utførelsen blir av høyest mulig kvalitet (Amdam, 2018).

På andre siden av denne toppstyrte modellen, kan en bemerke såkalt «neo endogen» planleggingsstrategi innenfor regional utvikling. Bosworth (2020) beskriver at dette er en strategi som skal fasilitere for nedenfra-opp stedsutvikling. Videre mener Pike, Rodriguez-Pose og Tomaney (2017) og Bosworth (2020), at «neo endogen» strategi promoterer «place based» lokal utvikling, en utvikling som promoterer det stedlige i sosiale og uformelle settinger. I bunn handler dette om at mobiliseringen skal skje nedenfra og opp. Neo endogen utvikling legger til rette for sosial innovasjon, ved å anerkjenne idéer fra lokale innbyggere i et «place based»-perspektiv. Videre legger «neo endogen» strategi opp til lokal mobilisering, ved hjelp av eksogene midler og aktører. Eksogene aktører er organisasjoner og deltakere utenfra, som påvirker prosesser internt i Ski, i dette tilfellet. Mer spesifikt skal det i denne modellen legge opp til mange former for inkludering, først og fremst lokale innbyggere, men også offentlig-private samarbeid, inkludering, av lokale foreninger og lag, og lokale kulturorganisasjoner. Neo endogene strategier er relevant innenfor flernivåstyring ettersom det gir et forklaringsledd for nasjonale og regionale aktører på hva slags planlegging de i realiteten utfører. Både

nasjonale og regionale myndigheter har felles mål og retningslinjer for flere steder samtidig, og det kan derfor påvirke stedene. Neo endogen planstrategi er en modell som fasiliterer for nedenfra opp (bottom up), nettopp fordi lokalkunnskap er viktig å få med seg i planlegging. Dette samarbeidet, eller samskapingen mellom innbyggere og planmyndighet er et viktig ledd i dette (Bosworth, 2020).

Samskaping

Samskaping, eller «Co-creation», er perspektiver på plansamarbeid som i mange tilfeller kan kobles opp til flernivåstyring. Samskaping omtaler prosesser der flere aktører er med på å utforme en felles strategi, i studiens tilfelle blir det koordinering av offentlige investeringer og samskaping gjennom prosjekter der flere offentlige skalaer deltar samtidig. Galvagno og Dalli (2014) mener at samskaping omtales som prosesser der samarbeid, kollaborasjon er ment til å skape nye verdier, som ikke kan uthentes uten samarbeidet. Dermed mener de at samskaping kan skape helt nye verdier, enten i form av tidligere usett gevinst ved samarbeid eller ved reduserte kostnader i utviklingen. Videre påpeker Prahalad og Ramaswamy (2000) at det i dag er større andel av samarbeid utover tradisjonell tilbud og etterspørsel som markedet regulerer, aktørene samarbeider mer og ser helheten sammen. Dette faller godt innunder det at Nordre Follo kommune inngår bredere samarbeid med utbyggerne i kommunen, at Nordre Follo kommune og utbyggerne forsøker å samordne hva slags utbygging som skal komme, ettersom dette mulig kan øke verdiene totalt sett. I tillegg eksisterer det skala-samarbeid mellom nasjonale, regionale og lokale interesser som kapittel 6.2.3 går nærmere inn på. Ettersom disse samskappingsprosessen i studiens tilfelle omtaler samarbeid mellom offentlige skalaer, er overnevnte nasjonale, regionale og lokale interesser samarbeider, en indikasjon på flernivåstyring (Hooghe og Marks, 2010).

Brandsen og Honingh (2018) definerer samskaping som;

«[...] when citizens are involved in the general planning of a service-perhaps even initiating it» (Brandsen og Honingh, 2018, s. 69).

I et flernivåstyrt samskapingssystem betyr det at innbyggere, representert av kommunen, etablerer tjenester i samband med regionale og nasjonale aktører. Der er det ment at dette gir kunnskapsutvikling og verdi for de eksogene aktørene som bidrar i prosessen (Brandsen og Honingh, 2018; Hooghe og Marks, 2001; Hooghe og Marks, 2010; Marks, 1993)

Hva betyr flernivåstyring for caseområdet?

Flernivåstyring betyr i korte trekk at disse aktørene på den vertikale akse utfører forskjellige oppgaver som kan påvirke andre aktører. Ved hjelp av samhandling mellom de offentlige aktørene, kan den flernivåstyrte prosessen utvikle seg til at aktørene jobber mot mer felles mål. Dette er ikke en selvfølge i flernivåstyrte prosesser i dag, at kommuner, fylkeskommuner og nasjonale aktører samarbeider og samhandler.

I denne konteksten er samskaping blant annet den regionale areal- og transportplanen i Akershus fylkeskommune der kommunene innfor Akershus gamle fylkesgrenser bygde opp en felles regional bestemmelse (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Den regionale planen beskriver prioriterte vekstområder, regionale byer, arealbestemmelser, og andre tiltak for å definere befolkningsveksten i Oslo området til steder med fortetningspotensiale og god kollektivdekning. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune ble, med stortingsvedtak, pålagt å lage denne regionale areal- og transportplanen som legger en rekke føringer for utvikling i Ski. Den regionale planen definerer Ski som en «regional by» (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Det som gjør den regionale planen til en samskappingsprosess er hvordan fylket satt denne planen sammen. Medvirkning fra kommunalt og nasjonalt nivå var viktig. Kommunene ble oppmuntret til å delta i prosessene, samt å få frem sine behov i planen. I evalueringen av planen påpekes det at medvirkning kan være årsaken til at planen har vært førende i 9 år (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023).

Kommunene i Norge har type 1 system, med maktfordeling fra staten, nedover mot kommunen, i et vertikalt maktdelegert system (Aarsæther og Buanes, 2018). Likevel er det en del krav og prosjekter som bryter med dette prinsippet om maktfordeling. Statlig reguleringsplan ble benyttet i planleggingen av Follobanen, dette får en mulig effekt for hvordan utbyggingen blir i sentrum når den ble satt i drift. Nordre Follo kommune påpeker selv at denne prosessen ledet av Bane NOR (daværende Jernbaneverket) var utført på en positiv måte, men det er likevel interessant å se på samhandlingen og identitetsplanleggingen i forhold til dette.

I type 2 modellen styrer «ekspertene» og byråkratene planleggingsarbeidet. Noe som er interessant å knytte opp til stedsidentitet, da type 2 modell er strukturert for å ivareta ekspertenes syn, og ikke nødvendigvis de lokale ønskene som kan oppstå. Mindre hensyn er tatt til medvirkning i lokalbefolkningen, til fordel for mer effektive prosesser (Maggetti og Trein, 2018). Denne flernivåstyringen kan ha mulig effekt på tilhørighet for innbyggerne i Ski. Ettersom det er stor regional og nasjonal interesse kan stedets oppfatning bli dreiet over til noe annet enn det kommunen og innbyggerne selv ønsker. Stedsidentiteten, oppfatningen av sted

på lokalt plan, kan bli utfordret av mer regionale identiteter og behov, som følge av regionalisering. Dette blir sentralt i studien, og reflektert i studiens problemstilling.

Maggetti og Trein (2018) påpeker at flernivåstyring systemer kan løse problemer, men samtidig skape nye utfordringer. Basert på dette introduseres det de kaller for dynamisk flernivåstyring. Her avvikles planleggingsoppgavene dynamisk, nedover eller til siden i planleggingshierarkiet. Det vil si at når oppgaver blir utført, kan oppgaven bli delegert andre planleggingsnivåer basert på hvordan flernivåstyring velger å løse problemene som oppstår (Maggetti og Trein, 2018). Dette blir relevant med tanke på hvordan flernivåstyring systemet mellom stat, Akershus og Nordre Follo kommune velger å avvike planleggingspraksis. Flernivåstyrings teori er store temaer som har utviklet seg over lang tid fra EU organisering til dagens mer lokale problemstillinger (Hooghe og Marks, 2001; Maggetti og Trein, 2018; Veeneman og Mulley, 2018). Dette kan i mange tilfeller sees i sammenheng med kompleksitetsteori ettersom det er aktører som samhandler, koordinerer og investerer, og dermed utvikler seg over tid.

3.2.2 Kompleksitetsteori

Urry definerer dette begrepet på følgende måte,

“Complex systems theory involves studying the consequences of the dynamic and partially unpredictable interactions between elements making up any system” (Urry, 2016, s. 65).

Det betyr at komplekse systemer over tid selv-organiserer seg, der aktørene i systemet tilpasser seg fremtidige utfordringer og ønsker i den generelle befolkningen. Dessuten handler teoriene på dette om hvordan de ulike systemene påvirker hverandre, og fører til ny organisering (Urry, 2016). Urry (2005) har også forklart «complexity turn», som er hvordan samfunnet har gått fra å være mer forutsigbart og uformelt, til å bli stort i omfang og derav komplekst. En kan koble dette til situasjonen i Ski, med at regionale og nasjonale interesser gjør planleggingen mye mer kompleks enn tidligere, da det er flere interessenter og dermed mer uforutsigbarhet i planarbeidet (Urry, 2005).

Uforutsigbarhet og usikkerheter er noe Urry (2016) henviser til som forklarer komplekse systemer. De er uforutsigbare og usikre, da det er systemer som er i stadig endring og som selv-organiserer seg for å håndtere nye utfordringer som dukker opp. Kompleksitetsteori er noe som kan kobles direkte opp mot flernivåstyring på flere måter. I flernivåstyring er det mange ulike systemer og dynamikker som påvirker et eventuelt utfall. Flernivåstyrte prosesser blir i mange

sammenhenger svært komplekse operasjoner ettersom antallet interessenter og aktører er mange, alle har hver sine interesser, behov og fremtidsperspektiver som påvirker utfallet av prosessen (Hooghe og Marks, 2001; Hooghe og Marks, 2010; Marks, 1993; Urry, 2016).

Dette blir påvirket særlig av fremtidsperspektiver, som Boelens og de Roo (2016) forklarer i en artikkel som omhandler det de kaller for «planning practices for an undefined becoming», eller planleggingspraksiser for udefinert tilblivelse. Denne artikkelen diskuterer og til dels utfordrer etablert strukturalistisk planleggingspraksis. Denne artikkelen ser på og ønsker å redusere risiko og usikkerheter i planleggingen. Boelens og de Roo (2016) mener derimot at dette ikke fremmer innovative og fremtidige planleggingspraksiser, slik som «co-evolutionary planning practices». Denne praksisen har en horisontal struktur som ser på forholdene mellom de forskjellige deltakerne i planprosessene, til forskjell for den mer etablerte vertikale strukturen i klassiske flernivåstyrings systemer der makt er fordelt mellom nasjonale, regionale og lokale nivåer (Hooghe og Marks, 2001; Marks, 1993). Akademikere innen «co-evolutionary» praksis mener at ulike aktører kommuniserer og påvirker hverandre i komplekse plansammenhenger. Kritikere av praksisen mener denne ikke anerkjenner de mange maktforskjeller mellom aktørene, eller løser generelle samfunnsproblemer og utfordringer særlig godt (Boelens og de Roo, 2016). Det påpekes at det ikke er en løsning som passer de mange forskjellige og komplekse situasjonene som planleggere ofte befinner seg i, alle situasjoner er forskjellige. Det som gjør disse perspektivene interessante er at Nordre Follo kommune ser på forskjellige og nye måter å samarbeide og kommunisere med private utbyggere på, sammen med utbyggerne (Informant 4 fra Nordre Follo kommune, 2023). Dette gjør de gjennom det som de selv kaller «utbyggerforum» der kommunen og private utbyggere møtes og diskuterer veien videre, i det som kan omtales som en kommune med høyt utbyggerpress. Det har også kommet frem enkelte uttalelser i datainnsamlingen rundt effektivitet, innovasjon og fremtidsperspektiver som henviste perspektiver gir dekning til.

Planleggere står daglig ovenfor fremtidige problemstillinger. De må tenke på behov, ønsker og utfordringer i et fremtidsperspektiv som en bare kan se udefinerte og uklare trender på (Boelens og de Roo, 2016). Dette er i sin natur en kompleks arbeidsoppgave. Kompleksitetsteori og fremtidsperspektiver beskriver nettopp dette komplekse forholdet til fremtiden som planleggere har, og som de må drøfte kontinuerlig. Hvordan planlegger man for behov som ikke eksisterer i nåtiden? (Urry, 2016). Hvordan kan en planlegge for en udefinert tilblivelse av et sted? (Berg og Dale, 2015; Boelens og de Roo, 2016; De Roo, 2010). Teorien omtaler planlegging der en rekke aktører er aktive og bidrar på sine områder innenfor utviklingen av et

sted. Ofte har disse ulike syn på utviklingen. Dette kan kobles opp til Ski, der kommunen vil lage gode steder, Akershus FK ønsker å koble regionen med et overordnet transportfokus og statlige aktører driver langsiktig nasjonal transportplanlegging. På den horisontale akse har de private utbyggere «ansvar» for å bygge bolig- og næringsbygg (Aarsæther og Buanes, 2018). Historisk sett var dette noe annerledes, da lokale myndighetene tok på seg større ansvar. I nyere tid har private aktører fått en betydelig rolle i planleggingsarbeid ettersom det offentlige har gitt friere tøyler til private utbyggere, disse tar mer av arbeidsoppgavene når det kommer til regulering og utbygging av bolig- og næringsbygg. Utbyggere skriver forslag til reguleringsplaner, assisterer kommuner gjennom konsulentvirksomhet, og planlegger omfattende byggeprosjekt (Aarsæther og Buanes, 2018). Disse flernivåstyrte beslutningsprosessene er riktignok mer uoversiktlige for innbyggerne i kommunen. Dette førte til at medvirkning ble nedfelt i plan- og bygningsloven fra 2008, med krav om kommunikasjon, medvirkning og deltakelse i stedsutvikling og byggesaker (Børud, 2018; Plan- og bygningsloven, 2008, §5-1). Denne studien tar sikte på å se på de komplekse systemene og føringene som er konstruert over tid i Ski som følge av økt interesse fra nasjonale og regionale myndigheter, og hvordan disse påvirker byutviklingen her. Det er derfor viktig å studere og kommunisere med nøkkelpersoner som kan fortelle om hvordan systemet henger sammen, både formelt gjennom lover og regler, men også uformelle prosesser som tillitsbygging på tvers av skalaer i forvaltningen.

Urry (2016) kommer med flere perspektiver på fremtiden, og hvilke vurderinger og føringer som kan skape «fremtiden». Om fremtid forklarer Urry at mange i nyere tid prøver å forutse fremtiden og de teknologiske, kulturelle og samfunnsmessige fremgangene vi får. Ifølge Urry vet Universiteter, selskaper og myndigheter hva som blir fremtiden (Urry, 2016). Dette mener Urry (2016) er problematisk på mange måter, fordi en vet ikke hvordan fremtiden blir til. Fremtid er uforutsigbarhet og usikkerhet drevet frem av tidligere investeringer og beslutninger.

Kompleksitet eksisterer i alle flernivåstyrte prosjekt, spesielt i Ski på bakgrunn av sterke statlige, regionale, lokale og private interesser. Det er mange organisasjoner med ulike organisering, som ikke alltid har de samme fremtidsutsiktene som andre aktører har. Dette kan skape utvikling i urbane strøk der forskjellige aktører har separerte ansvarsområder og ulike interesser. Denne koblingen mellom flernivåstyring, kompleksitet og stedsteori er viktig å belyse, da det på mange måter er fundamentalt for videre diskusjon i dette forskningsarbeidet.

3.2.3 Stedsteoriske perspektiv

Stedsutvikling handler om å tilrettelegge og strukturere arealplanlegging og strategi til fordel for innbyggerne, for å sikre næringsinteresser og for å sørge for bærekraftig utvikling i fremtidige steder (Frisvoll, 2015; Ruud, 2015). Prosessene blir påvirket av eksterne faktorer ofte utenfor kommunens kontroll, som globale, nasjonale og regionale flernivåstyrte interesser og behov. Nyseth et al. (2018) påpeker at mange prosesser er spontane og tilnærmet tilfeldige. Dette skaper usikkerhet for innbyggere og planleggere. Dette gjør planlegging til en kompleks prosess der en rekke interesser må avveies. Stedene som planleggerne utvikler er formet av lokale ønsker og overordnede nasjonale og internasjonale trender slik som klimakrisen og naturkrisen (Nerbøberg og Aanensen, 2024). Når samfunnet begynner å diskutere utformingen av områder i en planprosess, kommer man lett inn på temaet om hva «stedet» er, altså identitet og bakgrunn. Er det et område folk oppholder seg i? Er det en kulturscene? Sted som hjem og relasjon? En arbeidsplass? Sted som mobilitet? Hva betyr stedsbegrepet egentlig? Hvordan er «sted» kjennetegnet og oppfattet av innbyggerne og planleggerne?

Klassisk humanistisk geografi bygger på at det er en rekke forskjellige betydninger og oppfatning av steder og geografisk avgrensede områder (Seamon og Lundberg, 2017). Humanistisk geografi ble grunnlagt av Yi-Fu Tuan i midten av 1970-tallet, Yi-Fu brukte begrepet for å studere menneskers oppfatning av sted og den naturlige verden (Seamon og Lundberg, 2017). Siden dette har klassisk humanistisk geografi utviklet seg på mange områder, deriblant mener mange at man kan se det fra flere forskjellige områder. Sted som bosted, sted som en prosess og sted som mobilitet er alle viktige for å forstå den historiske utviklingen i caseområdet Ski (Seamon og Lundberg, 2017).

Frisvoll (2015) forklarer stedsdanning som gjentakende og kontinuerlige sosiale, politiske og materielle prosesser. Stedsbegrepet blir, som nevnt, brukt i mange forskjellige sammenhenger, et område på kartet, mindre fysiske plasser og identitetsbærende plasser som blir omtalt som et sted. Som Nyseth et al. (2018) skriver, er nyere stedsteori mer relasjonelt, der steder utvikles i samband med andre og utvikler relasjoner for innbyggerne. Dette blir omtalt som et sted i innbyggerne/brukernes øyne, dette kalles gjerne for identitetsaspektet i steder.

Det subjektive sted

Våre personlige forhold til hvordan vi oppfatter våre omgivelser har mye å si for hvordan steder utvikles og tolkes. De mange forskjellige personlige oppfatningene av stedene vi samhandler med, skaper samfunnsdebatten og medvirkningen som planleggerne konstant må ta høyde for.

Det er her tidligere spor og meninger har klare innvirkninger på fremtidig utvikling, sted er på mange måter lokalbefolkningens identitet og fellesskapsfølelse, mener Aure (Aure et al., 2015). Massey (1995) mener at steder også består av materielle, sosiale og kulturelle relasjoner. Hun mener at steder ikke *er* noe, men at de blir til og gjennomgår kontinuerlig utvikling i sanntid. Steder skal derfor kjennetegnes på sin kontinuerlige komplekse utvikling, i stedet for sin statiske karakter.

Sted som mobilitet

Steder som møteplasser er et teoretisk syn på sted. Massey (1995) skriver i denne boken at hva som foregår i nåtiden skaper forståelse for hva steder kan bli og er. Dette blir omtalt som relasjonell stedsteori, som kort baserer seg på relasjonene mellom innbyggere som faktisk benytter seg av det lokale stedet (Berg og Dale, 2015; Böcker og Jordhus-Lier, 2017). Kritikk av dette argumenterer for at relasjonell stedsteori ikke er generaliserende, og at grunnleggerne av teorien har fokusert for mye på spesifikke steder, som London. Dermed har de generalisert utfallet over på andre regioner som kan oppfattes helt forskjellig. Videre at en må tenke mer åpent om valgfrihet, altså elementer som klasse, rase, kjønn og lokalisering må inviteres inn for å gi en bredere kontekst i stedet (Berg og Dale, 2015).

Dette kan på mange måter knytte seg opp mot identiteten som folk føler på, og som står sentralt i utførelsen av studien. Konteksten i Ski er viktig for å forstå Ski som et sted. Det er nyttig å se Ski i et relasjonelt synspunkt, ettersom de er fokusert på å ikke «bare» bli en stasjonsby, men en levende by med særegen og aktiv identitet, som også er naturnær. Dette er en politisk målsetning som kommer frem i kommeplanens arealdel og blir uttalt i intervjuer (Informant 4 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2023). Dette bringer meg over til et annet perspektiv, nemlig sted som mobilitet.

Berg og Dale (2015) oppsummerer relevante teorier som kan kobles inn i denne konteksten. En av disse forklarer en prosess der samfunnet opplever globalisering, nye ideer som kan nøytralisere og vanne ut betydningen av sted, ettersom befolkningen beveger seg og forflytter seg mellom stedene smertefritt. Spørsmålet i dette teoretiske perspektivet er «hva er et sted om alt er så mobilt?». Videre blir det poengtert at det er forskjell mellom forflytning og mobilitet, dermed betyr mobilitet tilknytningen med andre steder og forholdet mellom dem. Forflytting omtaler mer permanent og langvarig mobilitet, og refererer ikke til sammenhengen mellom steder (Berg og Dale, 2015).

Sted som fenomen

Områdesatsinger eller transformasjoner omtaler en helhetlig endring av stedets karakter. Dette er ofte på bakgrunn av levekårsutfordringer, fortetting, miljøutfordringer eller omdisponering av industri til bolig, kultur eller annen næring (Ruud, 2015). Områdesatsinger og transformasjoner endrer fundamentalt stedet som eksisterer til fordel for et helt nytt sted, med ny karakter. Det går derfor an å si at disse satsingene bidrar til å gjøre steder til dynamiske lokaliteter, som er i konstant utvikling. Formålet er ofte å gjøre stedet bedre for nye innbyggere, samt de som allerede bor der. Ski ønsker å transformere industriområdet sør for østre-avgrening på Østfoldbanen til et område med boliger og næring, som tar sikte på å fundamentalt endre de bilbaserte strukturene som eksisterer der i dag (Nordre Follo kommune, 2023; Ruud, 2015)

Stedsidentitet tilblivelse

Det som Urry (2016) beskriver i sin artikkel om fremtidsperspektiver kan bygge på stedsbegrepet. Om hvordan planleggere velger å se på fremtidig utvikling på et sted, hvordan disse skal løse det Urry betegner som «wicked problems» (problemer uten en klar definert løsning) og «lock in» som følge av rigid stig avhengighet på planfeltet. Steder er komplekse arenaer som konstant utvikles, sted og kompleksitetene er konstant i endring. Det er dessuten forskjellige forståelser på virkeligheten. Subjektivitet er derfor sentralt, mener Urry (2016). Hovedpoenget som Urry kommer med her er at steder ikke er noe som har vært eller «er», det er noe som utvikler seg konstant, dette tilordnes begrepet «becoming» eller tilblivelse. Nettopp dette er særdeles relevant for denne studien, da det er viktig å se Ski i lys av den konstante utviklingen i området (Urry, 2016).

Monosentrisk og polysentrisk by- og stedsutvikling

Tilknytning til andre byer- og bydelssentre er viktig for å forstå hvordan Ski vokser. Hvordan vi betegner byer, om de er satt sammen av flere mindre sentrum eller ikke, er viktig for å forstå sammensetningen av byer og hvordan de kommuniserer med hverandre med varer, tjenester og mennesker mellom seg. Det neste avsnittet beskriver begrepene «polysentrum» og «monosentrum» for å sette det inn i caseområdets kontekst.

Flersentrum (polysentrum) versus ett-sentrums (monosentrum) begrepene innenfor stedsutvikling forklarer sentrumsstrukturen til byen, og hvorvidt det er gode sammenkoblinger mellom eventuelle sentrum (Cieslewicz, 2002). Denne formen for planlegging av byer har naturlig nok sine fordeler og ulemper. Ett-sentrumsutvikling legger implisitte føringer for desentralisert utvikling, da lengre og lengre vekk fra sentrum og derfor med mindre og mindre

tilknytning til kollektiv transport. Ett-sentrumutvikling skaper byer som ofte har høyere bilandeler (Cieslewicz, 2002; Næss, 2018). På motsatt side har flersentrum som er flere sentre spredt på flere områder, der mindre sekundærsentrum har godt etablerte kollektivtransportbånd med andre sentrum, og hovedsentrum (Næss, 2018). I tillegg til de mindre sentrene, eksisterer det prioriterte vekstområder og regionbyer med gode kollektivforbindelser. Byer kan ikke defineres som rent polysentriske eller monosentriske, men følger et spekter. Det er derfor knyttet usikkerhet til hvordan en definerer byer, og hvilke konkrete effekter som oppstår i de to kategoriene (Clark, 2008). Næss (2018) peker på en forskjell i en rekke faktorer. I relative polysentriske bystrukturer vil det forekomme mindre byspredning, og mer samling rundt kollektivknutepunktene der de er. Flersentrum og ett-sentrum kan en knytte opp til «region», der region i denne betydningen kan defineres som henholdsvis Akershus fylkeskommune og de kommunene innenfor dens geografiske avgrensning (Weltzien og Steineke, 2022).

Stasjonsby-begrepet kan videre kobles inn på ett- og flersentrums byutvikling. Stasjonsbyer er mindre tettsteder som er konstruert for å tilby et alternativ til det urbane bylivet. Et alternativ til å bo og arbeide i byen, er at flere bor i distriktene og jobber i byene. Det som er forskjellen mellom en forstad og en stasjonsby, er at stasjonsbyen er koblet sammen med en by med en skinnebasert kollektivløsning. Dette vil i teorien skape kompakte forsteder på grunn av jernbanens gode kollektivkapasitet og frekvens mot byen (Cervero, 1995). Teorien om utbygging av satellitt-byer kommer fra Ebenezer Howard, da London vokste tilnærmet endeløst og dermed hadde et økt behov for å huse innflyttere i lavere velstand. I tillegg til å huse lavere økonomiske klasser, var utbyggingen et alternativ til byspredning og forstadsutvikling da etterspørselen ble tilrettelagt rundt eksisterende jernbane-infrastruktur. Howard teoretiserte at slik kontrollert utbygging vil medføre sosial- og miljømessig bærekraftig utvikling for samfunnet (Cervero, 1995). Videre kan en se dette i sammenheng med valgt Caseområde som har vokst frem med jernbanen som en essensiell driver for utvikling, ikke bare i nåtiden, jernbanen har alltid vært viktig for Ski.

«Place-based» og «people based» planleggingsteori

For å bygge videre på Stasjonsby-begrepet, kan en se på «place-based»- og «people based» utvikling. Dette er konsept som omtaler hvordan alt fra utviklingsprosjekter, aktører, organisasjoner eller myndigheter ser på «sted» eller personer når det kommer til utvikling av stedsutvikling (Pike et al., 2017). «Place based» konseptet omtaler kontekstuell utvikling, stedet er bakgrunnen til hva det er som kommer til å skje. Det vil si at innbyggere og lokale

myndigheter vil være aktive bidragsytere i å forme og skape utvikling. På motsatt side er «people based» konseptet som beskriver prosjekter som tar for seg den generelle oppfatningen av innbyggernes ønsker, ofte på et mye større geografisk område enn stedet selv i en mer kontekstløs tilstand (Pike et al., 2017). Pike et al. (2017) beskriver videre at forskjellen er kontekstsensitivt, altså at en tar i betraktning kunnskap og bakgrunnsinformasjon om stedet. «People based» tilnærming er romlig blind eller nøytral, ofte kalt stedsblindt. På andre siden er «place based» kontekstsensitiv som betyr at den er avhengig av stedets karakter, mener Pike, Rodriguez-Pose og Tomaney (2017). Pike et al. (2017) påpeker at det lenge har eksistert en debatt rundt regionalt drevet stedsutvikling, og hvilken av disse teoriene som passer best for regional og lokale prosjekter. Som problemstillingen i denne studien legger opp til, er stedsblindhet i stedsutvikling sentralt. Akershus Fylkeskommune legger opp til en sterk utvikling av Ski, gjennom sin RP-AT. Spørsmålet blir dermed hvorvidt dette blir en «person based» tilnærming, og hvordan dette påvirker identitet i Ski.

3.2.4 Stiavhengighet

Stiavhengighet, eller «path dependency» omtaler ulike teoretiske perspektiv på hvordan tidligere beslutninger og kunnskapsgrunnlag påvirker nye beslutninger og nytt kunnskapsgrunnlag (Kay, 2005). Kay (2005) skriver videre at dette er en mye omtalt teori som både er kritisert og roset. Kay (2005) påpeker videre at det foreligger i hovedsak tre kritikker til denne teorien. Før det første er teorien i stor grad blitt omtalt som et fasjonabelt begrep for aktørene som bruker det, ofte for å utrykke at historie er viktig i fremtidig utvikling (Kay, 2005). Dette er problematisk ettersom dette ikke nødvendigvis skaper gjenstand for debatt rundt temaene som diskuteres. Snarere en «merkelapp» en fester med at stiavhengighet omtaler prosesser som anerkjenner historisk utvikling. For det andre omtaler dette begrepet statiske hendelser, og ikke endring, derav kan ikke begrepet settes i sammenheng med fremtidige hendelser, mener kritikerne (Kay, 2005). Begrepet omtaler et fenomen der ny planlegging følger en utdatert eller eldre praksis, som det i mange tilfeller er vanskelig å bryte seg ut fra. Stibryting (Path destruction) omtaler at tendensene og tradisjonelle føringer er brutt og fører til nye tendenser og utvikling. Denne blir i mange tilfeller usikker og kompleks, ettersom tidligere beslutningsgrunnlag ikke eksisterer for å redusere risikoen (Kay, 2005).

Stiavhengighet og stibryting kan i mange sammenhenger være relevant innenfor byutviklingen i Ski, som både er preget av jernbanefaglig stasjonsbyutvikling, men også av etterkrigstidens bilsentrerte utvikling. Det er særlig interessant å se hvordan planleggerne har tenkt i ulike

prosjekt, hvordan de bruker tidligere erfaringer og planer for å redusere risiko i nye prosjekt, og om tradisjonell planlegging henger igjen i ny planlegging.

3.2.5 Region og regionalisering

Begrepet «region» er et omfattende begrep som ikke har en anerkjent definisjon, selv om det har vært aktivt debattert i akademiske sirkler i lang tid. Denne studien ser på hvordan regioner påvirker lokal stedsutvikling, spesifikt om regionalisering påfører stedsblind utvikling i Ski sin kontekst. De siste tiårene har regioner og regionalisering blitt mer og mer sentrale generelt i offentlig forvaltning Mansfield og Solingen (2010). Russett (1967) definerer region på bakgrunn av geografisk nærhet, sosial og kulturell homogenitet, enighet om politiske holdninger og institusjoner, samt økonomisk uavhengighet. Karzenstein (2005) mener at regioner er politisk konstruert. Dette betyr at de politiske enhetene selv bestemmer og definerer regioner. I senere tid går Paasi og Metzger (2017) inn på hva region i realiteten *er* og *gjør*. De påpeker betydningen av at begrepet er dynamisk og har endret seg mye over mange år. Videre mener de at konseptet region ikke bør ha en konkret definisjon, men at begrepet heller bør drøftes i forhold til spesifikke kontekster, dette for å inkludere debatter, sosiale implikasjoner og kultur som går utenfor og forbi akademiske debatter (Paasi og Metzger, 2017).

Når det kommer til hvilken rolle flernivåstyring har innenfor stedsutvikling, blir det teoretiske argumentet bygget opp gjennom hvordan flernivåstyringsteorien forstår og undersøker stedsteoretiske perspektiv ut ifra en mer omfattende kontekstforståelse. I dette trekkes inn teoretiske perspektiv på hvor komplekst både flernivåstyring og stedsutvikling er. Dette løfter argumentasjonen på et mer teoretisk perspektiv, ved å se empirisk data i sammenheng med det teoretiserte av fagfeltet.

Kapittel 4: Forskningsdesign og metode

Dette kapitlet gjør rede for vurderingene og forskningsdesignet i studien. Kapitlet er delt inn i flere forskjellige underkategorier, der formålet er å kartlegge og forklare valgene som er gjort i utformingen av studiens forskningsdesign. Kapitlet inkluderer en kritisk refleksjon over studiens design, og henviser til andre potensielle løsninger.

4.1 Introduksjon til metodisk design

Denne studien ser på flernivåstyringens rolle i sammenheng med lokal stedsutvikling. Her blir erfaringer, meninger og forståelser i profesjonelle settinger analysert. Dette lar seg gjøres på best mulig måte ved å bruke kvalitativ casestudie. Dette er studier av en enkeltcase ved formål å gi en større forståelse for tilsvarende caser (Grønmo, 2016). I casestudien er intervjuer av nøkkelpersoner primærdata, med dokumenter som sekundærdata.

Videre gjøres det rede for bakgrunnen til metodiske valg, samt hvilke vurderinger i samband med informanter, etikk og forskningsdesign som ble gjort.

4.1.1 Forskningsdesign

Kvalitative studier er forskning med tekst som hovedkilde, det vil si uttalelser, dokumenter og tekst (Grønmo, 2016). Kvantitative studier foretar statistisk generalisering av et tallmateriale, men overser erfaringer, meninger og forståelser, noe som ble vurdert som nyttig for arbeidet med problemstilling. En kvalitativ studie kan også kombineres med kvantitative, slik at en kan benytte et begrenset tallgrunnlag for å oppnå statistisk generalisering, en antakelse av samfunnstrender basert på statistikk (Grønmo, 2016). I dette tilfellet ble det vurdert som irrelevant for problemstillingens struktur. Intervjuer ble vurdert som den mest egnede metoden for innsamling av primærdata, dataen som samles inn er erfaringer, meninger og forståelser av situasjonen i Ski innenfor problemstillingens rammer (Gray, 2022; Grønmo, 2016). Studien legger opp til en teoretisk generalisering av samfunnet, som går ut på å bygge opp et grunnlag på hvordan samfunnstrenden er teoretisk sett (Grønmo, 2016).

Kvantitativ metode ble ikke vurdert som nyttig i arbeidet med denne problemstillingen, ettersom det er usikkert om forsker ville ha kommet nær erfaringer, meninger og forståelser knyttet til temaet. Ettersom det er nettopp det studien ønsker av datagrunnlag, er et kvalitativt design vurdert som mest egnet.

Metodiske implikasjoner

Teorien gir grunnlag for hvilke personer, dokumenter og spørsmål som må aktualiseres for å kunne gi tydelige svar på problemstillingen. Som det teoretiske rammeverket legger opp til, er flernivåstyringens rolle innenfor stedsutvikling hovedtema. På siden av dette ligger samskaping som et bindeledd mellom flernivåstyring og stedsutvikling. Dette er teori som omhandler ulike skalaer i offentlig forvaltning, og linjene som knytter disse sammen til en samskapende enhet. I dette tilfellet, dreier det seg om hvordan disse komplekse systemene påvirker stedsutvikling rundt Ski stasjon i Nordre Follo kommune. For å belyse disse momentene, er det nødvendig å innhente data som målsetninger, utøvd planlegging og skillelinjer mellom enhetene. Deltakere ble tidlig avgrenset, etter at det teoretiske rammeverket var avklart. Nordre Follo kommune er en sentral aktør i dette, med Akershus Fylkeskommune, samt statlige aktører som Bane NOR og Jernbanedirektoratet. Spørsmålene som ble stilt til aktørene handler om hvilke målsetninger, oppfatninger, og opplevelser innenfor stedsutviklingen og flernivåstyringen i Ski. Intervjuguider ble konstruert med bakgrunn i teori for å forsøke å opplyse dette på en egnet måte.

Når det kommer til Caseområdet, inkluderes det også elementer utenfor dette. Dette gjøres på bakgrunn av at problemstillingen vil sette søkelys på hvordan Caseområdet blir påvirket av interne og eksterne prosesser. På bakgrunn av det teoretiske rammeverket ble derfor lokale, regionale og nasjonale utfordringer og erfaringer vektlagt, nettopp for å belyse de mer varierte og komplekse flernivåstyrte systemene som på mange måter styrer stedsutviklingen i Ski.

4.1.2 Kvalitativ Casestudie

Studien har et kvalitativt forskningsdesign, strukturen er deskriptiv og omfatter totalt 7 intervjuer av 9 informanter. Informantene kjennetegnes alle ved at de har jobbet innenfor Caseområdet.

Casestudier er studier av enkeltområder, altså at en tar for seg ett område og studerer det i sin helhet. Dette gjøres for å komme tett på områdets karakter, fordi en velger å fokusere ressursene inn på ett område kommer man nærmere enn det som er mulig ved flere case. Det er også mulig å inkludere flere caseområder, dersom det blir relevant og nyttig (Grønmo, 2016). Gray (2022) skriver at Case studier forsker på temaer der relasjonene er udefinerte eller usikre. Videre påpekes det at slike studier forsøker å avdekke forholdet mellom et fenomen, og konteksten dette skjer i (Gray, 2022). Case studier er ofte deduktive, ettersom de i mange tilfeller går fra teoretiske perspektiver til empirisk materiale, som vil si at en har utarbeidet det teoretiske materialet før eventuell informasjonsinnhenting. Dette gjør at forsker kan gå inn på enkelte

konkrete områder i informasjonsinnhentingfasen, og dermed redusere det totale omfanget av studien, uten å redusere kvalitet (Gray, 2022).

Når forskningsdesignet ble valgt, ble det lagt til grunn at en enkelt Case skulle forskes på. Dette begrunnes med at datainnsamling og prosessering av innholdet ville blitt tidkrevende og utenfor rammene denne studien omfatter. Videre ble deduktiv metode valgt på bakgrunn av at det teoretiske innholdet bør være avklart før datainnsamling, nettopp for å redusere nevnt omfang. Målet er å gi innsikt mellom fenomenene som eksisterer i skala strukturen i offentlig forvaltning, i den konteksten som er Ski sin flernivåstyrte stedsutvikling. Dette skal i utgangspunktet være grunnlag for videre studier av liknende områder. Arbeidet med strukturering av studien ble utført tidlig, og når informantene tidlig viste interesse ble det vurdert som at jeg ville få god og bred innsikt i Ski, som er vesentlig i studiens design (Gray, 2022). Dette er omtalt som nødvendig for å få det fulle flernivåstyringsperspektivet, samt å forstå de forskjellige effektene rundt samskaping som praktiseres i stedsutviklingen i Ski.

Metodiske valg

Først og fremst ble forskningsfeltet utforsket med bakgrunn i et ønske om å studere lokal flernivåstyrt stedsutvikling. I dette steget ble rammen for forskningsdesignet opprettet. Dette inneholdt overordnet kvalitativt rammeverk, ønskede kriterier til Caseområdet, datainnsamlingsstrategi, informantutvelgelse og etikk. Når dette var utarbeidet, ble forskningsfeltet snevret inn og avgrenset. Ulike områder ble studert og vurdert, men på bakgrunn av kriteriene til valg av Case, ble Ski valgt. Deretter ble teoretisk materiale samlet inn og satt i kontekst av dette Case området. Dette ble gjort før avklaringene rundt datainnsamling var ferdigstilt for å ha et teoretisk bakteppe om området før intervjuene ble utført. Når dette var gjort, startet arbeidet med å avgrense hvilke aktører som ble invitert til intervju. Løsningen falt på semistrukturerte intervju av de bestemte aktørene og personene, der målet er å gå over i en uformell samtale med informantene. Deltakerne skulle bestå av lokale, regionale og nasjonale aktører som jobber eller jobbet med stedsutvikling i Ski.

Før intervjuene skulle utføres, ble problemstillingene bearbeidet for å utforme intervjuguide for hver enkelt aktør. Intervjuguidene er basert på de samme spørsmålene, men justert for hver aktør, mer om datainnsamling står i kapittel 4.1.4. I tillegg til dette ble personvern og etiske problemstillinger behandlet. Mer om dette står i kapittel 4.1.8. Etter at intervju og feltarbeid var konkludert, ble innholdet fra intervju delt inn i kategorier som svarer til problemstillingene. Deretter ble analysen utformet.

Hovedproblemstillingen er bred, og det er nettopp for å signalisere fokuset i studien. Videre er to underproblemstillinger formulert for å avgrense og bearbeide studien.

4.1.3 Valg av Case

For å sikre en objektiv utvelgelse av Case, ble kriterier formulert som en kandidat måtte falle inn under, dette ble også gjort for å redusere «tilfeldighet» som Gray (2022) oppgir at er problematisk på bakgrunn av at studien kun forholder seg til en enkelt Case. Dette er en bevist strategi for å redusere forskerens bias, slik at en vurdering blir gjort i henhold til kriteriene. En rekke forskjellige områder ble vurdert til å være i forskningsprosjektet. I de siste årene er det planlagt og utført store investeringer i jernbane, dette betyr at mange områder var interessante. Kriteriene ble formulert på bakgrunn av prinsipp om at området må være aktivt forvaltet av flere skalaer i offentlig arealforvaltning, samt at utbyggerne også er positive og ser muligheter i området. Det var også viktig at Caseområdet kunne sees i lys av teorien (Gray, 2022). Kriteriene ble formulert slik;

1. Case må omfatte et tettsted eller by med jernbane-tilknyttet vekst (persontrafikk).
2. Case må omfatte et tettsted eller by som, i løpet av de siste 5 årene, har eller skal motta investeringer innen jernbaneinfrastruktur (vedtatt av Stortinget og utbyggingsklart).
3. Case må omfatte et område som får et utbedret kollektivtilbud på jernbanen, gjerne ned mot 10-30 minutters frekvenser store deler av døgnet.
4. Case må omfatte et område med sterke regionale føringer. Dette kan være statlige føringer (byvekstavtaler) eller fylkeskommunale, uansett landsdel.
5. Case skal omfatte et område som ofte blir omtalt som «stasjonsby», og må derfor ha en tydelig konstruksjon rundt jernbanen.

En tydelig definerings av kriteriene er viktig for å finne et område som passer studiens problemstilling. Ambisjonene er å finne et område som er preget av Jernbanen, som er dagsaktuelt innenfor stedsutvikling, samt omfattet av flernivåstyring.

Kandidater som ikke oppfylte kriteriene

Når disse kriteriene ble formulert ble en rekke områder vurdert til Case, dette var Ski (Follobanen), Hønefoss (Ringeriksbanen), Stanghelle (K5 – Fellesprosjektet Bergensbanen) og Stjørdal (Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen). Dette er spennende prosjekter som tar sikte på å skape utvikling tett inntil knutepunkt. Fellesnevneren til disse er at områdene er mellom 10 og 30 minutter unna et regionssenter. Først ble det vurdert at Hønefoss alternativet

måtte legges til side, ettersom det er knyttet usikkerhet til om prosjektet blir bygget. Nylig ble fellesprosjektet også oppsplittet uten at Ringeriksbanen ble prioritert (Grønli og Bjerkeseth, 2024). Stanghelle ble fjernet med bakgrunn i det samme som Hønefoss, det har for lang tidshorisont og usikkerhet (Vegvesen, 2024). I nordligere deler av landet kan også Stjørdal trekkes frem, på bakgrunn av mange relativt store prosjekter i Trondheimsregionen. Her skal en rekke nye krysningsspor bygges og strekninger elektrifiseres, dette betyr rushtidsfrekvens nedimot 30 minutter for enkelte steder langs Meråkerbanen og deler av Nordlandsbanen (Grendal og McDonagh, 2023). Likevel er ingen av disse tettstedene særlig kjent for å være stasjonsbyer, og de er ikke konstruert i stor grad rundt sine jernbanestasjoner. Ønsket er at området har ambisjoner om rutefrekvens så nært 10 minutter som mulig, dette får en helt annen betydning for jernbanen på det aktuelle stedet.

Hvordan Ski oppfyller kriteriene

Ski by oppfyller samtlige kriterier på en god måte. Det kan nevnes at Stanghelle var det foretrukne alternativet i begynnelsen, men som ble vurdert til å være for langt unna når det kommer til investeringshorisont, og nevnt usikkerhet. Ski har alltid vært en tradisjonell «stasjonsby» helt fra Østfoldbanen ble bygget dit mot slutten av 1800-tallet, Follobanen sørger i nyere tider for 10 minutters frekvenser og knytter Oslo S mot Ski på en særlig god måte (Bane NOR, 2023). Stasjonen er også sentral i bybildet, med gode service-tilbud som bussterminal, kjøpesenter og handlegater rett ved stasjonen, i tillegg til et godt utviklet boligmarked. Akershus fylkeskommune har interesser i fylkesveier som omkranser byen, aktøren henviser også til regionale interesser i sin areal- og transportplan som gjelder for Oslo og Akershus (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Dermed oppfyller dette området de kriteriene som var forhåndsbestemt svært godt, særlig innenfor punkt 2 om statlige investeringer og punkt 3, 4 og 5 da det er et regionalt prosjekt som knytter flere områder sammen med 10 minutters frekvenser med Ski som regionknutepunkt (regionby) (Bane NOR, 2023). Dette Caseområdet passer godt inn under problemstillingens struktur, som er særlig omfattet av flernivåstyrte prosesser på stedsutvikling. Det er også samarbeid og samskaping på tvers av skalaen, og regionale utfordringer som studien kommer tilbake til.

Det ble viktig å ta for seg et Caseområde som var ferdig, fremfor et prosjekt som var i planleggingsfasen. Et ferdig prosjekt kan en lettere se ringvirkningene av, og dette har vist seg å hjelpe i feltarbeidsfasen. Ferdig prosjekt gjør Case mer realistisk og sammenliknbar i fremtidige prosjekter.

4.1.4 Datainnsamling

Kriteriene som ble nevnt i forrige delkapittel la grunnlaget for Case, men også for hvordan informasjonen i dette området skulle samles inn. Det var mange muligheter for innsamling av data, deriblant spørreundersøkelser og fokusgrupper med samtlige deltakere. Det ble vurdert som hensiktsmessig å kun utføre intervju av nøkkelpersoner, i den hensikt å utvikle samtale med informantene. For å kunne avklare gjennomføringen, måtte en finne ut av hvilke deltakere en skulle velge, mer om dette i delen om utvelgelse av deltakere. Problemstillingen legger opp til å utforske samspeillet mellom de deltakende aktørene i Ski, som påvirker stedsutvikling. Dermed var det ikke oppfattet som relevant å innhente informasjon direkte fra innbyggere i Ski, kun ansatte innenfor de henviste organisasjoner. Dette ble sett på som mest relevant, da det var mest interessant å snakke med deltakere som arbeider med dette på daglig basis.

Når dette var avklart ble en rekke alternativer vurdert, slik som spørreundersøkelser til en større gruppe innenfor organisasjonene. Det ble også vurdert fokusgrupper der synspunktene mellom deltakere blir diskutert mellom seg, på tvers av organisatorisk tilhørighet. Av hensyn til samarbeidet mellom organisasjonene, ble fokusgruppene avvirket med tanke på at deltakerne mulig ikke ville være helt ærlige, for å verne om sine egne fremtidige interesser.

Hvilket datagrunnlag trengs for å belyse problemstillingen?

Intervjuer er primærkilden i denne studien. Dette betyr at studien i størst grad baserer seg på denne datakilden, men med dokumenter som sekundærkilde. Intervju fra nøkkelpersonene gir et dypt innsyn i erfaringer, meninger og beslutningsgrunnlag innenfor flernivåstyringens effekt på stedsutvikling i Ski. Dokumenter som blir samlet inn, sekundærdata, er ment å supplere og bygge opp om de uttalelsene som blir gitt i intervju. Sammen med det teoretiske rammeverket, blir problemstillingen adressert og belyst.

Datainnsamling

Primærdata ble samlet inn med intervjuer av ansatte i hver organisasjon, men også eksternt dersom det ble vurdert som særlig relevant. For å gjøre dette måtte tematikk, problemstilling og teoretisk innhold avklares før deltakerlisten ble utformet. Selve feltarbeidet ble utført fysisk i Ski og Oslo i uke 23 og 36 i 2023. Intervjuene ble enten utført på gateplan, møterom eller på deltakerens møterom. Det ble også utført ett intervju i Bergen, av en som jobbet med relevante problemstillinger tidligere, men i en ny organisasjon. På forhånd var det formulert foreslåtte spørsmål, men som ikke var nødvendig å bevege seg inn på. Hensikten med dette var å starte

en samtale med deltaker, for at en ikke skulle anse intervjuet som formelt. Dette begrunnes med at jeg ønsket mer en samtale med deltaker, enn en statisk spørsmål og svar metodikk. Dette fungerte alt i alt godt, og det var mulig å få til mer en samtale om de forskjellige punktene, enn en statisk utspørring. Intervjuene varte i alt fra 25 minutter til 1 time og 10 minutter. I studien deltok ni informanter, i syv intervjuer. De ni informantene tilhører seks organisatoriske enheter, henholdsvis Bane NOR Eiendom, Jernbanedirektoratet, Nordre Follo kommune, Akershus fylkeskommune (nåværende Akershus fylkeskommune) og en tidligere oppdragstaker i planfasen av Follobanen.

Innhenting av sekundærdata

Når det kommer til dokumenter som sekundærkilde, ble det gjort søk i relevante kanaler på kommunens, fylkeskommunens, Bane NOR og Jernbanedirektoratets nettsider. Det ble også overlevert og anbefalt litteratur fra deltakere, som ble vurdert inkludert.

I den analytiske delen ble kommunale, fylkeskommunale og statlige dokumenter brukt som sekundærkilder. Dette kan være alt fra områdereguleringer på Ski torg, til konsekvensutredningen av Follobanen, eller andre kommuneplaner. Dokumenter blir vurdert som relevante i henhold til de diskusjonspunkter og problemstillinger som er definert. Dokumentene forklarer de vurderinger og beslutningsgrunnlag som ble tatt på den tiden. Her er det nyttig å se hvilke momenter som var viktige på den tiden, og koble de opp mot dagens utvikling.

Annet materiale bestående av empirisk sekundærdata og teori ble innhentet ved søk i kommunale, regionale og statlige databaser og nettsider. Det teoretiske grunnlaget ble satt sammen i forkant av intervjuene, dette materialet var viktig for å avgrense problemstillingen og dermed studiens omfang før intervju av deltakere.

4.1.5 Informantutvelgelse

Når datainnsamlingsstrategien var avklart ble søk i plandokumenter utført for å finne relevante deltakere, samt i personallister for de som hadde det. For de som ble kontaktet var også «snøballeffekt» medregnet for at deltakere kan anbefale andre deltakere, dette hadde positive effekter for rekrutteringen. Intervju forespørsler med informasjonsskriv ble sendt ut, her var det en formell invitasjon til intervju innen to ulike ukenumre, og deltakerne svarte med tidspunkter de kunne innenfor ukenumrene

Utvelgelsen av deltakere ble gjort ved en rekke kriterier som ble formulert tidlig i prosessen, dette var for å lage et objektivt grunnlag for utvelgelse. Det eksisterer en rekke forskjellige innsamlingsmetoder for slike studier. Kriteriebasert utvelgelse går ut på å sette kriterier for hvem som skal kunne delta som informant i studien. Dette sikrer at informantene blir valgt ut fra et objektivt grunnlag. Kriteriebasert utvelgelse er hovedutvelgelsen, men det ble bestemt senere at «snøball» utvelgelse også skal kunne inkluderes dersom eventuelle deltakere oppfyller kravene i kriteriebasert utvelgelse. Denne metoden baserer seg på at deltakere som oppfyller kravene, kan foreslå andre deltakere til studien (Gray, 2022; Grønmo, 2016). Snøballeffekten ga effekt, da to av informantene ble valgt på bakgrunn av tips fra andre.

I dette var også snøball-effekten, med utgangspunkt at disse refererte deltakerne også besto de samme kriteriene. Disse kriteriene besto av;

1. Informant må ha vært aktive i stedsutvikling i Ski, og/eller Follobaneprosjektet i Ski.
2. Informant må ha kjennskap til flernivåstyrte prosesser mellom Nordre Follo kommune, Fylkeskommunen og statlig forvaltning.

Tabell 1 – Informantoversikt.

Informant	Organisasjon / tilhørighet	Dato intervjuet
Informant 1	Bane NOR Eiendom	5.juni 2023
Informant 2	Bane NOR Eiendom	Kombinert
Informant 3	Jernbanedirektoratet	6.juni 2023
Informant 4	Nordre Follo kommune	8.juni 2023
Informant 5	Akershus Fylkeskommune, nåværende Akershus Fylkeskommune	14.juni 2023
Informant 6	Nordre Follo kommune	9.juni 2023
Informant 7	Nordre Follo kommune	Kombinert
Informant 8	Havforskningsinstituttet (tidligere arbeidet med utredning av Follobanen)	14.juni 2023
Informant 9	Akershus Fylkeskommune, nåværende Akershus Fylkeskommune	7.september 2023

Forklaring på hvordan intervjuene ble foretatt

Semistrukturerte intervjuer er i denne sammenhengen en svært god metode for å samle inn data til belysningen av problemstillingen. Dette er intervjuer som kan ha fastsatte spørsmål, men

som ikke har krav om å gå gjennom disse. Formålet er at intervjuet skal bevege seg mer over til en samtale, der informant blir mer åpen og ærlig. At spørsmålene ikke konkret må besvares, bidrar til fleksibilitet i oppgaven, slik at informantene kan kommunisere de sakene de selv ønsker, dersom det er relevant (Grønmo, 2016).

Det var utformet egne intervjuguider basert på deltakelse i planleggingsarbeidet. Det vil si at deltakere i kommunen svarer på andre spørsmål enn de som jobber i statlig sektor, dette gjør at oppgaven i utgangspunktet er mindre etterprøvbar, men likevel valgt på bakgrunn av at det vil gi en dypere forståelse for hver enkelt enhet (Grønmo, 2016). Deltakerne fikk en blanding mellom de samme spørsmålene, men også egne spørsmål basert på tilknytning. Selv om det var ulikt fokus ble det forsøkt å koble de tilknytnings-baserte spørsmålene mot hverandre, slik at en kunne se de i sammenheng i analysedelen, noe som fungerte godt. Dette er også viktig for å kunne sammenlikne og se uttalelsene i et større bilde senere (Grønmo, 2016). Vurderingene i utformingene fungerte i praksis godt, og blandingen av spørsmål, utforming og fleksibilitet resulterte i godt sammenliknbare resultater med bredde. Ved å gjennomføre intervjuene på denne måten ble det også mulig for informantene å legge til ekstra informasjon som de mener er viktig. Her kom det frem mer detaljerte problemstillinger som organisasjonene jobber med.

4.1.6 Struktur i innholdsanalyse

Før arbeidet med analysen startet, ble primærkildeinnhold sortert i syv kategorier eller klasser som omtaler spesielle fagbegrep (Gray, 2022). En slik analyse forsøker å lage slutninger mellom karakteristikker og struktur i tekstene som analyseres (Gray, 2022). Analysen gikk ut på å sammenlikne og koble ulike uttalelser opp mot hverandre og studiens problemstillinger. Disse primærdataene fra informanter gir dyp innsikt i de forskjellige problemstillingene, i tillegg blir innholdet supplementert av sekundærdata. Dette er informasjon fra dokumenter, gjerne fra samme organisasjoner som informantene jobber i, men også innhold for andre aktører dersom det er særlig relevant (Gray, 2022). Dette gjør at innholdet fra alle informantene blir sammenliknbart. Dette sorterte innholdet ble presentert på tre forskjellige måter. Parafisering blir brukt for å få frem de viktigste momentene i enkelte lange og utydelige uttalelser for å redusere tekstomfanget, forklaring av uttalelser med kontekstuelle og/eller teoretiske perspektiv, og sist ved presentasjon av strukturelle identiteter i materialet (Gray, 2022). Denne analysen gjør det mulig å analysere mønstre mellom informantenes uttalelser, samt hvordan det oppstår prosessuelle forskjeller mellom nivåene.

4.1.7 Tillit og kvalitet i forskningen

Studien er strukturert for å gi full transparens til hva forskningen handler om, det var ikke nødvendig å holde noe skjult for informantene, som vurderes dersom informantene muligens ikke vil svare rett ut på vanskelig temaer (Gray, 2022). Derfor inneholder informasjonskrivet (underkapittel 9.1) informasjon om temaene som vil bli diskutert, samt hvorfor nettopp disse er invitert til studien.

Relabilitet

For å sikre at informantene oppga sannferdig informasjon, ble ulike tiltak satt i verk. Hvorvidt det informantene oppgir er sant, eller om det er usannheter i datagrunnlaget blir omtalt som relabilitet (Gray, 2022). Først og fremst ble det bestemt at fokusgrupper burde unngås, da det var en liten sannsynlighet for at innholdet i denne gruppen, kan påvirke fremtidige forhandlinger eller kommunikasjon. Selv om det er usannsynlig, var det ikke en risiko som var verdt å ta. Det kunne påvirke utfallet av datakvaliteten, dersom det hadde blitt en realitet. For det andre ble intervjuene strukturert for å gi rom til informantene. Det ble lagt til grunn et åpent intervju, med enkelte innledende spørsmål med ønske om å føre intervjuet over i en uformell samtale. Dette ble gjort for at informantene kan snakke mer fritt, og uten å måtte «forsvare» seg selv, med gitte spørsmål fra forsker. På bakgrunn av dette ansees informasjonens om informantene har gitt, som høy grad av relabilitet, og forsker tolker data som tillitsfull.

Etterprøvbarehet

Formålet med studien er å få større innsikt i hvordan flernivåstyrte prosesser ser på stedsutvikling, med søkelys på stedssensitivitet i Ski som enkeltcase. Målet med Casestudie design, i dette tilfellet, er at en kan utvikle kunnskapsgrunnlaget for andre kommuner og regioner med de samme utfordringene, og utvikle nye teorier og perspektiver på bakgrunn av innsamlet data (Gray, 2022). Det var viktig å innhente informasjon fra et vidt spekter av deltakere fra forskjellige organisasjoner, for at informasjonen som innhentes kan reproduseres i andre studier i størst mulig grad, selv om dette er vanskelig når det kommer til semistrukturerte intervjuer (Gray, 2022).

Validitet

Problemstillingen og strukturen i denne studien legger opp til å få et større innsyn i flernivåstyrte prosessers påvirkning innenfor lokal stedsutvikling. For å sikre en studie av høy kvalitet ble utvalg av informanter nøye vurdert, for å sikre at studiens problemstilling ble belyst

i høy grad. Bare relevante personer ble valgt ut, etter erfaring innenfor det avgrensede studiefeltet. Intervjuene var strukturert for at forsker skulle ha en mer uformell samtale med informantene, slik at god tillit kunne oppnås. Det ble vurdert som at dette er kritisk for at informantene er ærlige og åpne om alle temaer innenfor fagfeltet. Informantskrivet (underkapittel 9.1) og intervjuguide (underkapittel 9.2) ble utformet for å invitere informantene til samtale. Dette førte til intervjuer av høy kvalitet, med mye relevant innhold. Dataene som ble samlet inn omtaler prosesser, diskusjoner, lover, samarbeid som har høy verdi for å kunne svare på problemstillingen, og dermed vurderes det som at studien har en høy grad av validitet (Gray, 2022).

Refleksivitet

Før informantene ble intervjuet ble strategi for bias og antakelser lagt. Dette er på grunn av at egne interesser og antakelser ikke skal hindre spørsmål fra å bli stilt, og for at informasjon skal samles inn (Gray, 2022). Det var viktig at informantene kunne snakke fritt, og at forskers personlige meninger holdes utenfor.

Informantene kan bli påvirket av spørsmålene som blir stilt. Samtidig kan svarene bli tolket av forsker på en annen måte, enn det som var hensikten med uttalelsen. Det er dermed viktig å være kritisk til egen forskning.

Forsker er aldri nøytral, i denne situasjonen er forsker en person som er dypt interessert i temaet, og denne problemstillingens tematikk. Dermed var det viktig å forsøke å redusere problemene tilknyttet denne interessen, slik at dette ikke påvirker utformingen og informantene. Kriteriebasert utvelgelse, og samtale i intervju er to verktøy som forsøker å gjøre arbeidet mer nøytralt, slik at informantene kan si nøyaktig hva de ønsker, uten å bli påvirket av forsker i for stor grad (Gray, 2022). Samtidig ble intervjuguide utformet for å avgrense, og avdekke spørsmål som var ladet. Etersom datainnsamlingen baserer seg på ustrukturerte intervjuer, er det viktig å holde seg kritisk og reflektert under intervjuene, slik at informantene kunne være mest mulig åpne.

4.1.8 Etikk og personvern

Etikk og personvern blir ivaretatt gjennom tiltak som kodifisering av innhold, og lagring av innhold på Universitetet i Bergen sine lagringstjenester. Det har dukket opp etiske problemstillinger underveis i gjennomføringen av studien. Eksempelvis er Ski, og Nordre Follo kommune, små steder med folk som kjenner hverandre godt. Det vil si at anonymiseringen og

presentasjon av innhold må gjennomgås nøye for at andre ikke skal kunne identifisere deltakere. Dette har jeg løst ved å parafrasere enkelte av uttalelsene, for å få frem budskapet uten å ta med identifiserbare faktorer. Enkelte av deltakerne er noe kjent lokalt, uansett skal ingen kunne identifiseres basert på data de har oppgitt. Det har i enkelte uttalelser vært nødvendig å fjerne navn, stillingskoder og annet identifiserbart materiale for å redusere sannsynligheten for identifisering av informantene.

Deltakernes konfidensialitet

For å opprettholde de etiske problemstillingene som er lagt frem her, ble opptak av deltakere overført til Universitetet i Bergen (UiB) sine lagringstjenester etter feltarbeidet, som er prosedyre hos UiB. Informasjonen som er oppgitt ved intervju er definert som «begrenset» i UiBs lagringsguide, da det ikke vil bety negativt omdømme for UiB. Likevel er det bestemt at informasjonen bare er tilgjengelig for forsker, det vil si at ingen interne eller eksterne har tilgang til den (Universitetet i Bergen, u. å). Det er viktig å påpeke at informasjon som navn, epost og telefonnummer er lagret med kryptering. Dette er et ekstra sikkerhetstrinn i UiBs lagringstjenester, materialet vil slettes når studien er konkludert. Materialet som er samlet inn, er kun brukt i denne studien, og skal ikke leveres til annen tredjepart. Transkriberingen ble gjort med kodifiserte betegnelser, eksempelvis informant 1. Det er viktig å opprettholde denne anonymiseringen fordi rettigheten til anonym deltakelse er nedfelt i informasjonsskrivet som deltakerne fikk før intervju.

Etiske utfordringer som dukket opp

Først og fremst oppsto en utfordring rundt to av deltakerne som ønsket å dele beskrivelsen av prosjektet på sosiale medier, dette er i deres fulle rett. Dette kan ha innvirkning på studiens ønskede anonymisering. Informasjonen som de har oppgitt vil bli kodifisert og fremvist på samme måte som for andre informanter.

For det andre går denne studien inn på en noe betent samfunnsdebatt om Follobanen, ut utfordringene med denne i slutten av 2022. Selv om studien ikke legger opp til debatt om Follobanen, ble det tidlig gjort tiltak i eksempelvis intervjuguide for å unngå å kritisere enkeltpersoner eller organisasjoner unødvendig. Formålet er å se på flernivåstyringens påvirkning på lokal stedsutvikling, og samhandling mellom organisasjonene. Ikke på problem knyttet til Follobanen.

4.1.9 Kritiske refleksjoner

Tidlig i utvelgelsesprosessen ble det bestemt at det bør legges til rette for et vidt spekter av informanter. Det ble landet på at det bør være personer som jobber med en rekke problemstillinger i kommunal, fylke, statlig og eventuelle private planlegging. Etter dette ble det avklart at prosjektlederskapet i Follobanen ikke hadde anledning til å kunne delta i studien. Jernbanedirektoratet og Bane NOR Eiendom var på forhånd inkludert, men rollen ble mye større enn den i utgangspunktet skulle være. Det mest ideelle ville vært at prosjektlederskapet som arbeidet med Follobanen deltok, men dette lot seg ikke gjøre.

Statsforvaltere i Norge har en viktig rolle. Datagrunnlaget kunne blitt sterkere om denne organisasjonen deltok. Det ble avklart at de ikke skulle bli invitert tidlig i prosessen, men med tilbakeblikk kunne det kommet frem mye nyttig kunnskap fra Statsforvalteren i Oslo og Akershus.

I feltarbeidsuken ble jeg mer klar over situasjonen mellom Ås kommune og Nordre Follo kommune. Det er en metodisk svakhet at Ås kommune ikke fikk mulighet til å delta på intervju, da jeg kunne ha innhentet mye relevant informasjon relatert til utbyggerbidrag og regional utvikling fra begge sider. Her kunne det også kommet frem skillelinjer, som hadde vært nyttig å ta med.

Det kan diskuteres om flere skulle ha vært inkludert i studien, for å oppnå et bredere spekter av meninger og tanker. Det ble av hensyn til prosessering og gjennomføring valgt å begrense dette til under 10 deltakere.

Kapittel 5: Regionbyen Ski – Områdebeskrivelse

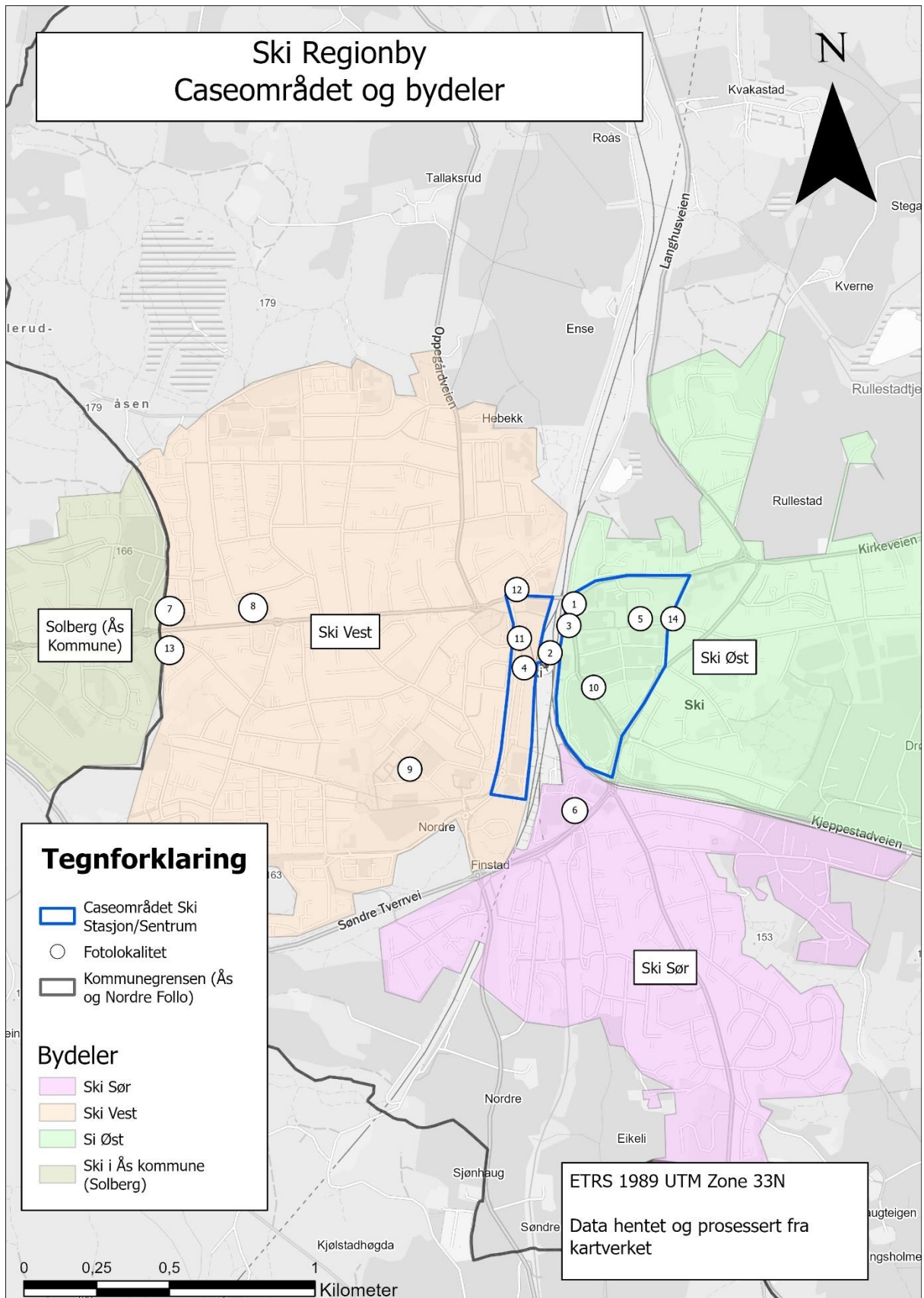
Dette kapittelet gir en kontekst og beskrivelse på Ski som geografisk og demografisk enhet. Beskrivelsen definerer caseområdet geografisk og begrunner denne defineringen. Problemstillingen som denne studien drøfter, handler om flernivåstyringens rolle i stedsutvikling. Stedet står sentralt, dette gir innsikt i hvordan Ski oppleves, og tolkes som sted.

5.1 Regionbyen Ski i Nordre Follo kommune

Byen Ski i Nordre Follo kommune har i lang tid vært et sentralt sted på Østlandet. Før Follobanen var det bare 22 minutter til Oslo. Østfoldbanen er også dobbeltsporet og ved full kapasitetsutnyttelse. Togtilbudet var også høyfrekvent. Nå er dette redusert til 11 minutter, med 10 minutters intervaller (frekvens) med Follobanen (Bane NOR, 2023). Byen har også vært et knutepunkt siden jernbanen ble bygget dit i 1879, både Vestre- og Østre linje på Østfoldbanen møtes på Ski. I tillegg til god tilgang på kollektivtransport, er motorveiene E18 og E6 ikke langt unna i nabokommunen Ås (Lokalthistoriewiki.no, 2023; SSB, 2023a; SSB, 2023b; Weltzien og Steineke, 2022). I 2023 hadde byen 21.434 innbyggere, kommunale og regionale forventninger er sterk økning i folketall i samband med planlegging rundt nye Ski stasjon (Lokalthistoriewiki.no, 2023; SSB, 2023a). Kommunestyret i gamle Ski kommune vedtok bystatus med sine daværende 11.000 innbyggere i 2004. Ski kommune ble slått sammen med Oppegård kommune i 2020. Nordre Follo kommune består i dag av flere byer og tettsteder som Kolbotn og Oppegård, som har mindre innbyggertall enn Ski. Den nye kommunen grenser Oslofjorden i Vest, Enebakk kommune i Øst og Oslo kommune i Nord (Lokalthistoriewiki.no, 2023).

5.1.1 Geografisk avgrensning av caseområdet

Ski har i dag bebyggelse utover sitt prioriterte vekstområde, som er rundt 13 minutters gange fra stasjonsområdet. Studien avgrenser caseområdet til denne radiusen, men kan likevel drøfte og analysere områder utenfor caseområdets avgrensning dersom det kan påvirke case-området direkte. Denne avgrensingen forklares med at Ski er en stor by, å analysere hele det urbane området i Ski lar seg ikke gjøre i det detaljnivået som studien legger opp til. Som studien kommer tilbake til, er det aktuelt å analysere og diskutere en situasjon i grenseområdet mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune, ettersom dette området antas å påvirke stasjonsområdet i en stor grad.



Figur 4 - Caseområdet og bydeler, med fotokaliteter i Nordre Follo kommune. Solberg utbyggingsområde i Ås kommune (egen figur).

Follobanen og Østfoldbanen som «hjørnesteinsbedrift» i Ski?

Jernbanen har blitt viktigere for Ski, bedre regional kobling har vært viktig for vekst i byen. Det som blir omtalt som «gamle Østfoldbanen» går fra Oslo S til Ski, med mange stopp, blant annet på Kolbotn i Nordre Follo kommune. Kapasiteten på denne jernbanestrekningen var i mange år brukt opp, og nye løsninger måtte komme på banen for å øke person- og godstrafikk.



Foto 1 - Ski stasjon sett fra Nordbyveien bro (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Løsningen ble Follobanen bestående av 22 kilometer dobbeltspor, der 20 av disse er i Blixtunnelen (Bane NOR, 2023). Banen er dimensjonert for 250 kilometer i timen, og er ansett som en moderne jernbane internasjonalt. Reisetiden ble kuttet fra Østfoldbanens 22 minutter, til 11 minutter på Follobanen. Reisetiden var ikke hovedfokuset bak utbyggingen. Kapasiteten var kritisk å få økt, samt at banen skulle koble Oslo opp mot Europa i fremtiden (Bane NOR, 2023). Som et resultat av Follobanen, har Ski fått 10 minutters frekvenser i store deler av døgnet (Bane NOR, 2023). Follobanen knytter Folloregionen og Oslo-regionen sammen på en mer effektiv måte, enn gamle Østfoldbanen og legger samtidig mulighetene for videre utvikling av regionen. Den nye banen, men også jernbanen generelt, er derfor viktig for å fremme identiteten

i Ski og utviklingen der. Jernbanen har alltid vært sentral i bybildet, og vil i overskuelig fremtid også være det med nye Ski stasjon (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023)

5.1.2 Ski stasjonsområde

Ski jernbanestasjon er, og har vært, forutsetningen for vekst i Ski. Dermed er det mye fokus på sentrumsområdet rundt stasjonen (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023).



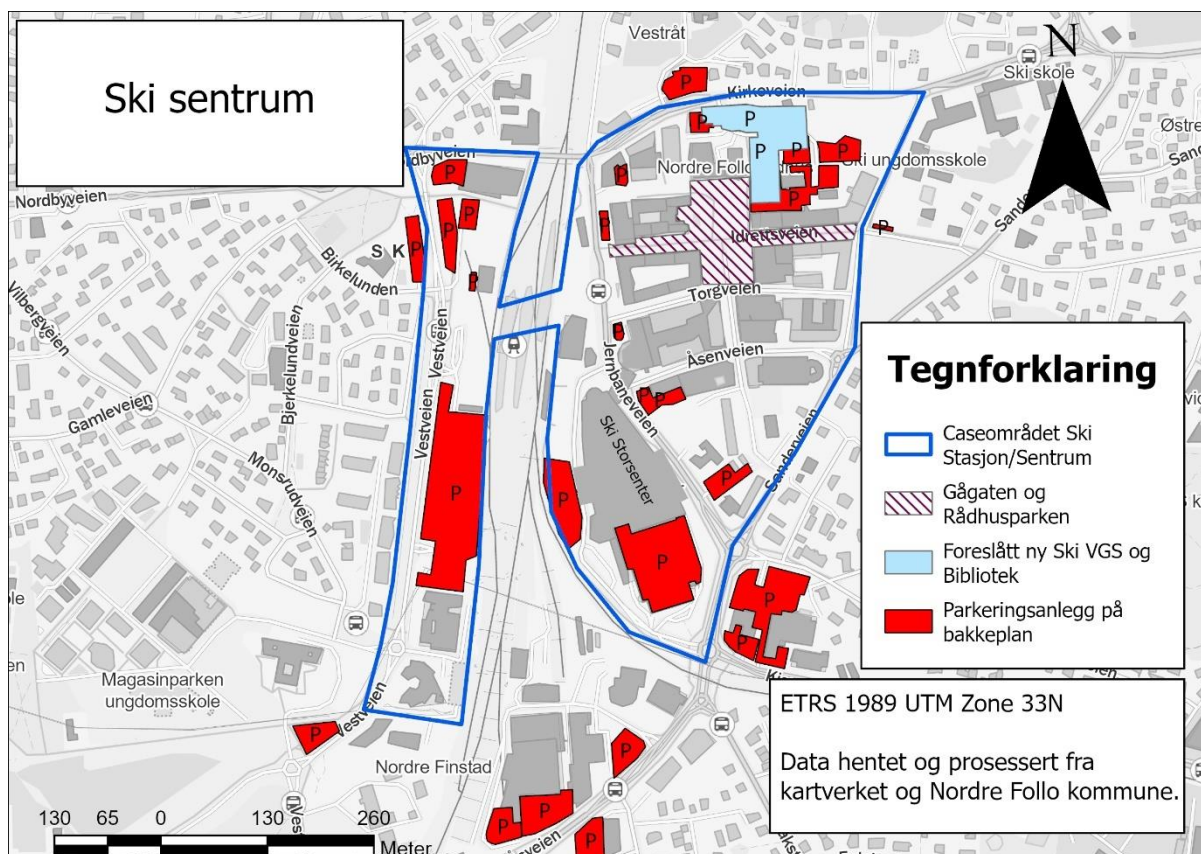
Foto 2 - Bred passasje under Ski Stasjon (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Det forbedrede kollektivtilbudet som åpnet med Follobanen, gjør at stasjonsområdet blir mer trafikkert og populært å oppholde seg i. Gågaten som kobler Rådhuset sammen med stasjonen blir pusset opp av kommunen, dette ble vedtatt i kommunestyret og er ventet til å koste 527 millioner kroner (Wettergreen, 2023). Bane NOR-eiendom vil bygge hotell på sentrum-siden, samt en rekke andre utbyggere venter på klarsignal om å få bygge i sentrum når den tekniske infrastrukturen er ferdigstilt. Utformingen av Stasjonen er nokså enkel, med en bred undergang som kobler de tre plattformene. Et utstrakt kunstinnslag på sentrumssiden skal gi Ski og Nordre Follo kommune identitet som en landlig og naturnær by.



Foto 3 - Kunstinnslag på Ski stasjon viser Ski som en urban, landlig kommune (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Både sentrumssiden og vestsiden har et tydelig «vringleareal» med benker og sykkelparkeringer som brukes flittig. Jernbaneverket (nåværende Bane NOR) bestemte tidlig i fasen å ikke legge til rette for butikker i passasjen under sporene (figur 2), for å unngå uforutsigbare leietakere som ofte lokaliseres der (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). En helhetsvurdering mente at butikker er unødvendig i passasjen grunnet andre gode handelstilbud i gangavstand til stasjonen. For kommunen var det viktig at undergangen også koblet sentrum-siden og vestsiden bedre enn tidligere. Undergangen har vist seg å bli en viktig kobling mellom Øst-siden og Vest-siden av Ski, to bydeler som historisk sett har vært fysisk adskilt av jernbanen. Dermed har stasjonen et stedsorientert formål, utover det transportorienterte. Barrieren, som jernbanen skaper, er tydelig i Ski. I dag er det kun mulig å krysse jernbanen under Ski stasjon og veibroen nord for stasjonen (Nordbyveien). Kommunen har uttrykt ønske om å bygge flere overganger, deriblant ved Ski Storsenter for å forbedre vest-sidens tilknytning til Ski sentrum (Nordre Follo kommune, 2023).



Figur 5 - Kartillustrasjon som viser parkeringsanlegg på bakkeplan, caseområdet, foreslått ny VGS og Bibliotek, samt Gågaten og Rådhusparken. Området merket «Gågaten og Rådhusparken» hadde parkeringsanlegg, men dette er nå fjernet (egen figur).

På sentrum-siden er det bygget en ny kollektivterminal med region- og lokalbusser som har hyppige avganger innad i Nordre Follo kommune og til Oslo, og er godt brukt av pendlere. Ski har tydelig fokus på myke trafikanter i retning Rådhuset, gågaten og Ski storsenter. Det er også siktlinjer fra Ski stasjon inn mot gågaten. Rett sør for inngangen til sentrum-side inngangen er Ski storsenter i dag lokalisert, som baserer mye av sin forretning på tilreisende med bil, men også økende grad med tog. Arealer på nedsiden av Rådhusparken blir brukt som parkeringsplasser til storsenteret, og med dette er sentrumsparken delt inn i to, en for biler og en for myke trafikanter. Storsenteret ønsker besøkende inne i senteret, men kommunen ønsker aktivitet i utearealene. Ski har utstrakt kontor- og næringsvirksomhet i sentrum, ikke bare i Storsenteret. Det blir oppgitt at det er for få boliger i sentrum, noe kommunen oppgir at de vil gjøre noe med fremover for å øke aktiviteten i sentrum (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Nordre Follo kommune med Ski er en naturnær by, som omtales som en del av byens identitet. Det er turmuligheter rundt hele byen, men naturen er nærest rett sør og nord for referansepunktet Ski Stasjon.



Foto 4 - Ski Stasjon. Inngang vest-siden (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Dessuten er Ski en by som aktivt bruker sykkel som transportmiddel, slik som i foto 4, ved feltarbeidets åtte dager ble det observert nært fulle sykkelparkeringer. Sykkelplanlegging blir viktig i årene fremover mener Bane NOR som forvalter stasjonsområdet (Bane NOR, 2022). Stasjonsområdet på vest skal bygges om slik at flere kan parkere sykkelen, og bo tett på stasjonen. Bane NOR Eiendom har et prosjekt på parkeringsplassene rett til høyre i bildet på figur 3, her skal det bygges boliger, kontor- og næringsbygg tett på stasjonsområdet (Bane NOR Eiendom, 2022).



Foto 5 - Ski torg mot rådhusparken (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

5.1.3 «Sentrumssiden» øst for stasjonen

Sentrumssiden er preget av urbane-settninger innenfor 5 minutters gange. Utover dette er området preget av eneboliger, barneskole og idrettsanlegg. Rett sør for Ski stasjon er det i dag et industri og handelsorientert område (foto 6) som kommunen ønsker å utvikle til fortettet bolig- og næringsformål. Avgreiningen til Østre-linje av Østfoldbanen, som går mot Mysen, Askim og Rakkestad, er foreslått endret av Bane NOR. Det nye utløpet vil komme rett etter den sørlige tunnelen i Ski. Endringen vil føre til at barrieren mellom sentrum og det tidligere industri/kommersialiserte området blir fjernet, og resulterer i et bedre tilkoblet sentrum. Dette området blir videre omtalt som «trekanttomten», og vil bli et transformasjonsområde dersom Bane NOR går videre med nevnte planer.



Foto 6 - Ski Sør er særlig bilpreget, med utstrakte parkeringsanlegg. Bilde er tatt mot Ski Øst, og en kan se strømlinjene fra Østre-Avgrening av Østfoldbanen i bakgrunnen (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

5.1.4 «Vestsiden» av stasjonen

Vest-siden er for det meste dominert av eneboliger og har historisk sett vært mindre fortettet, men med rekkehus og enkelte leilighetsbygg. Nordbyveien og Søndre Tverrvei kobler opp vestsiden av stasjonsområdet, helt til kommunens grense til Ås, som er rundt 20-25 minutters gange unna Ski stasjon.



Foto 7 - Nordbyveien mot Ski Stasjon, rundt 10 minutter fra stasjonen. Viser et nyere utviklet område med handel og leiligheter (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Dette grenseområdet som vist i foto 7 har eneboliger og rekkehus på Ski siden og eneboliger og planlagte leilighetsbygg på Ås-siden. Det er tydelig flere utbyggingsprosjekter på Ås-siden. Nordbyveien har et høyfrekvent busstilbud som pendlere bruker for å komme seg til Ski stasjon. Det er også observert en del syklistene på Nordbyveien i retning Ski stasjon.



Foto 8 - Nordbyveien rundt 10 minutter unna Ski stasjon, dersom du går (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Området beskrives som flatt og uten mange naturlige barrierer. På foto 8 kan en også se at Nordbyveien har sykkelfiler på hver side av veien, som ikke var i særlig bruk. Mange syklist brukte heller fortauet. Det er enkelte grøntarealer innvevd mellom og rundt bygningsmassen, men det er heller aldri langt å gå til man er ute av det urbane området. Det har vært enkelte utbyggingsprosjekt i området siden Follobanen ble vedatt bygget, boligområdet Magasinparken er en av disse (foto 9). Boligområdet omfatter mange titalls nye og moderne boenheter som er 10-15 minutters gange fra stasjonen. Det er også dukket opp noen boligblokker ved Nordre-Finstad barnehage, som også er relativt nært stasjonen.



Foto 9 - Magasinparken. Nytt boligområde ved Finstad Skole som åpnet i 2022. Området inkluderer også ungdomsskole (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

5.1.5 Utvikling, infrastruktur og tjenester i Ski

Byspredning i Ski kan klassifiseres som utstrakt basert på figur 6 og 7, området domineres først og fremst av eneboliger og mindre rekkehus som er alt fra 1 minutt til 30-40 minutters gange fra stasjonen. Dagens ønske fra kommunen er å fortette innenfor 15 minutters gange fra stasjon. Ved bruk av satellittbilder, kan en se at mesteparten av bygningsmassen i Ski er fra før 1978. Sentrumskjernen kom opp på starten av 2000-tallet. Det har derimot vært mye utbygging siden det første flyfotoet kom i 1956.

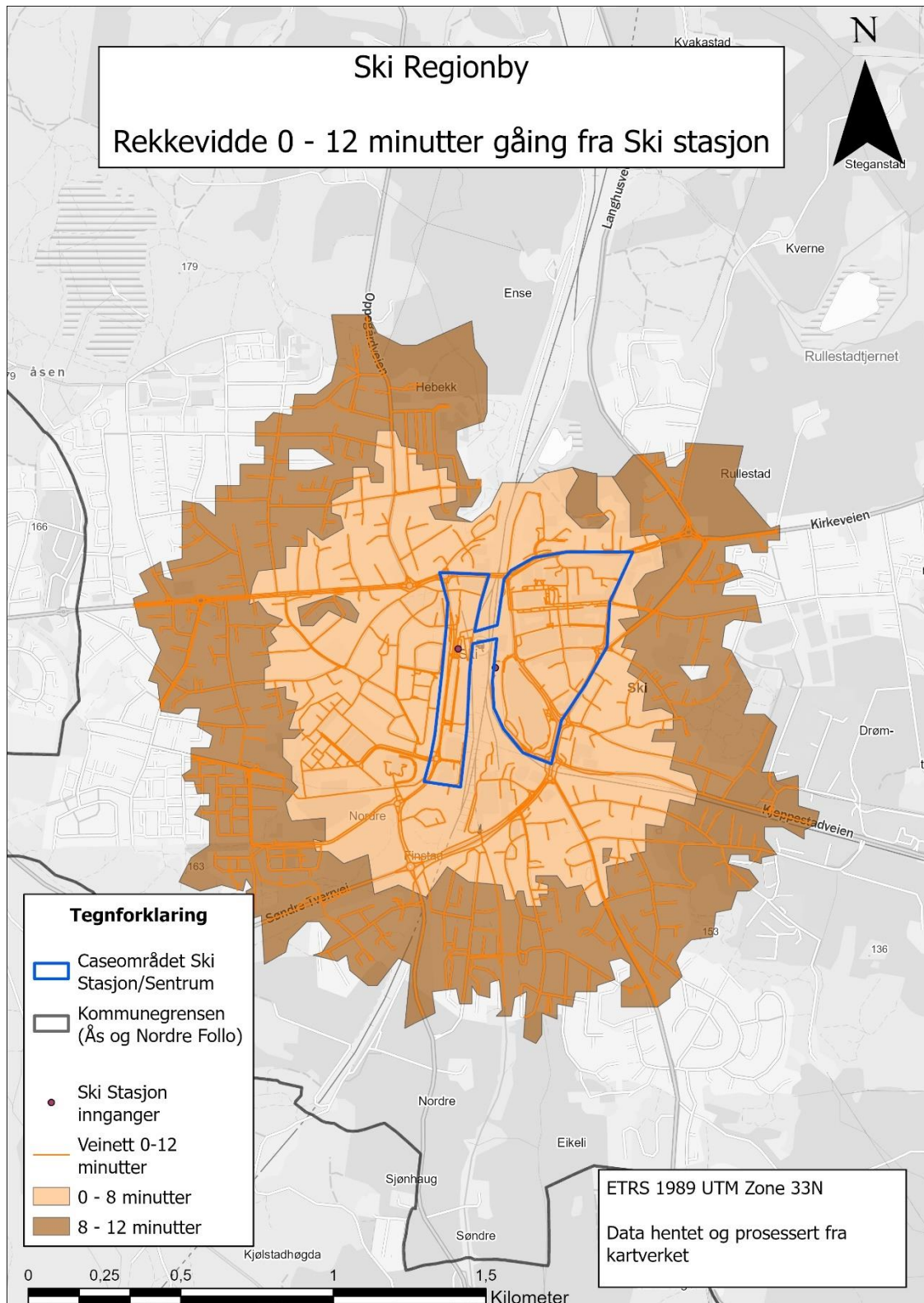


Figur 6 - Det første flyfotoet av Ski fra 1956. Figuren er hentet fra Norgebilder.no (2024b).



Figur 7 – Ski i dag med samme kartutsnitt fra 1956. Figuren er hentet fra Norgebilder.no (2024a).

Nye Ski stasjon åpnet i 2022. Ski by er omkranset av fylkesveier, og av motorvei i vest. Fylkesveiene Søndre Tverrvei, Åsveien og Sanderveien kobler Ski øst og vest, veiene går over Vestre-linje sør for stasjonen. Rett nord for stasjonen er i dag Nordbyveien, og Kirkeveien, der sistnevnte snart skal få en oppgradering av Akershus. De to veiene kobler også øst og vest. Fra Kirkeveien går Langhusveien som kobler Ski opp til Langhus i nord og andre tettsteder i kommunen. Kjeppestadveien kobler Sanderveien med det østlige industriområdet, og følger dagens Østlige-jernbanelinje. Nordbyveien og Søndre Tverrvei går sammen i Ås, og kobler Ski til E18. Fra Østre-linje, over Vestre-linje og østover går det i dag en høyspentledning som er visuelt forstyrrende, denne ønsker Nordre Follo kommune å flytte under bakken slik at kommunen står friere til å fortette strukturen i området.



Figur 8 - Mobilitetsanalyse som viser hvor langt en gjennomsnittlig person kan bevege seg på 12 minutter fra Ski stasjon (egen figur).

Ski har også sitt eget sykehus rett over Ski skole. Andre offentlige tjenester som politi og tingrett ligger på vest-siden av stasjonen, rundt 5 minutter å gå. Ski legevakt ligger i samme bygg som Ski Sykehus. Mellom Ski stasjon og Ski Storsenter er det foreslått et nytt hotell som

blir 42 meter høyt, det er ment at dette skal bli det nye signalbygget i Ski med cafe/restaurant på gateplan samt en offentlig tilgjengelig takterrasse (Bane NOR Eiendom, 2023). På samme sted ønsker kommunen en alternativ gang- og sykkeltrase over jernbanen for å sikre myke trafikanter lettere mobilitet rundt om i byen.

Nye Ski Videregående

Akershus Fylkeskommune (daværende Akershus Fylkeskommune) hadde et prosjekt om ny Videregående skole i Ski (Løkken og Hanstensen, 2023). Prosjektet hadde flere grunner til å bli bygget, da både kommunen og fylkeskommunen organiserte det som et fellesprosjekt. Nåværende Ski videregående skole ligger ved Ski idrettsplass. Som er for langt unna sentrum. Det er problematisk med tanke på tilkomst fra jernbanestasjonen og sentrumsaktivitet (Løkken og Hanstensen, 2023). Skolebygget skulle fungere som utdanningstilbud på dagtid, og flerbrukshall/kulturscene på kveldstid. Skolen skulle plasseres sentralt, i et ledd for å øke aktiviteten i sentrum på dagtid, og samtidig utvikle kulturscenen på kveldstid. Kommunens representanter og plansaker ønsker en levende, aktiv og sosial by der det skjer ulike aktiviteter og arrangementer, planen var at prosjektet skulle bygge opp om dette (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, u. å-c; Wettergreen, 2023). Skolen skulle i utgangspunktet bygges øst for Rådhuset med tilknytning til Rådhusparken, rundt 5-10 minutters gange fra Ski stasjon (Løkken og Hanstensen, 2023). I slutten av november ble det kjent at nye Akershus fylkesting ikke ville gå videre med prosjektet grunnet økte kostnader, dermed ligger fellesprosjektet an til å forsinke og komplisere sentrumsutviklingen og kommunens måloppnåelse (Løkken og Hanstensen, 2023). Dette temaet vil være sentralt i videre diskusjon.

Ski Storsenter

Thon Eiendom er i dag en sentral aktør i Ski, gjennom sitt eierskap av Ski storsenter. Storsenteret er sentralt lokalisert 2 minutter fra Ski Stasjon på sentrumsiden. Rådhusparken deles med Thon Gruppen, parkeringsplassene som er tilknyttet storsenteret. En del av gågateprosjektet er å omregulere parkeringsplassene der til park (Nordre Follo kommune, 2024). Storsenteret er populært på Østlandet, og tiltrekker seg publikum med Follobanen, men også med biltrafikk. Det var ikke køer eller mye trafikk på feltarbeidetets avvikling, dette kan være på grunn av feltarbeidstidspunktet, som var midt på dagen utenfor rushtid. Bygget som Ski storsenter huser, åpnet i 1995 og har utvidet flere ganger siden det (Thon Gruppen, u. å). Tomten ligger rett inntil bussterminalen og Ski stasjon.

Oppsummert kan Ski beskrives som et sted med byspredning, der sentrumsdelen har særlig bystruktur og tetthet. Vestsiden av Ski er ikke særlig fortettet, og bærer preg av eneboliger og rekkehus. Det er gode tilgang på grøntarealer og natur i utkanten av byen. Sentrumsdelen har viktige service-funksjoner som helse og handel sentralt i byen. Det er i dag stor interesse på grunn av statlig investering i jernbane, og Ski er derfor ventet å vokse i befolkningstall fremover.

Kapittel 6: Den flernivåstyrte byen Ski – analyse og diskusjon

Diskusjonsdelen er inndelt i underkapitler som belyser de forskjellige problemstillingene som studien reiser. Problemstillingene er lagt opp til å drøfte rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling. Problemstillingene belyser stedssensitive flernivåstyringsprosesser i lokal stedsutvikling, og hvordan stedsblindhet blir sett på. Temaet tar også for seg hvorvidt eventuelle gevinster av samskaping oppstår i flernivåstyringsprosesser. Kapittel 7 konkluder, oppsummer og presenterer de viktigste funnene som studien har funnet.

6.1 Rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling

Dette studien tar for seg en problemstilling som ser på rollen til flernivåstyring i lokal stedsutvikling. I dette ligger hvordan jernbanens nasjonale sektorplaner blir utført, og hvordan lokale myndigheter blir inkludert i det arbeidet. Follobanen og nye Ski stasjon er derfor viktig, ettersom disse nasjonale prosjektene er de største bidragsyterne i den lokale stedsutviklingen målt i økonomisk støtte og sentralitet i Ski.

Jernbanen har vært, er, og vil i all overskuelig fremtid være sentral for sentrumsutviklingen i Ski. En kan spore opp byens opphav til når Østfoldbanen ble bygget mot slutten av 1800-tallet. Allerede da gjorde staten investeringer i Ski, som la rammeverket for videre sentrumsutvikling av byen (Bane NOR, 2023). Ikke bare er den sentral i bybildet, stasjonen er utformet til å skape en gangpassasje mellom Ski øst og vest, noe som manglet ved det forrige stasjonsbygget. Når dette er sagt, hvordan og hvorfor er Ski stasjon så sentral i utviklingen av Ski? Hvilken rolle inngår jernbanens organisasjoner sammen med fylkeskommuner og kommunene med sentrumsutvikling, og motsatt? Når Bane NOR planlegger jernbane, kan det argumenteres for at de legger rammeverket for store deler av videre sentrumsutvikling. Hvordan går de frem med sine videre interesser, og bidrar det med å hente ut urealiserte flernivåstyrings-gevinster? Hva skjer dersom Bane NOR i grunn utfører ikke kontekstuell «people based» stedsutvikling, og bidrar til stedsblindhet? Dette kapittelet analyserer og diskuterer jernbanens sentralitet og samhandling med andre aktører i et Ski-perspektiv.

I prosesser der overnevnte aktører må samskape nye løsninger og planer, ligger det mulige ubrukte midler i form av kunnskapsutveksling og oppgavekombinasjoner. Dette er grunnlaget i samskapingsperspektiver (Brandsen og Honingh, 2018; Galvagno og Dalli, 2014). En kombinasjon av ulike kompetanse, krav, politikk og skala kan skape prosjekter som ikke finner sted uten samskaping (Brandsen og Honingh, 2018; Galvagno og Dalli, 2014). Spørsmålet som problemstillingene reiser, blir hvorvidt flernivåstyring legger til rette for denne

samskapingsprosessen, hvordan dette påvirker stedets karakter, og om det bidrar til stedsblindhet.

6.1.1 Regional og nasjonal stedsutvikling?

Først og fremst ønsker Nordre Follo kommune å etablere et sentrum av Ski. Dette skal være i nærheten av Ski stasjon slik at innbyggerne i sentrum og nærliggende områder får et godt transporttilbud og gode kommunale tjenester, mener representanter fra kommunen (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Bane NOR og Bane NOR eiendom har betydelige interesser i å fortette områdene rundt stasjonen, som kan øke tilstrømmingen av personer og inntekt til organisasjonen. Dette skaper en mulighet for å få gjennomført byutviklingen kommunen ønsker, og tilstrømmingen til jernbanen som Bane NOR og Vy har interesser om, innenfor den regional planen som Akershus FK har vedtatt. Spørsmålet som dermed blir interessant er om det blir forskjell i måten de nasjonale og regionale aktørene, og Nordre Follo kommune ønsker å strukturere og utføre byutviklingen i Ski. Det er mulighet for at de eksterne aktørene gjennomfører, og ønsker en byutvikling som kan oppfattes som stedsblind lokalt.

Knutepunktutvikling, en stedsblind prosess?

Innenfor knutepunktutvikling eksisterer to klare trender i urbane transportplanleggingsstrategier. Transportplanlegging baserer seg på at kollektivtransporten utvikler flersentrum, der arealbruken er mer effektiv basert på fortetting og høyere benyttelsesgrad på tomter, og byspredning begrenses. Dette omtales i hovedsak som knutepunktutvikling (Renne, 2009). Motparten omtaler tilstand der bilbruk blir oppfordret og planlagt for, byspredningen kommer på bekostning av skog, myr og grønne arealer (Clark, 2008). Nordre Follo kommune har ønsket å begrense byspredning i Ski, fordi de er en såkalt «naturnær» kommune, eller som Informant 7 fra Nordre Follo kommune (2023) sier «*[...] vi er urbane, men landlige urbane*». En kan anta at både Akershus FK og Bane NOR ønsker knutepunkt utvikling, særlig i Ski i kraft av stempelet «regionby» som byen har fått. Knutepunktet som diskuteres her, er caseområdet som denne studien tar utgangspunktet i.

Nordre Follo kommune som kommuneplan i legger til rette for bevaring av natur og urban fortetting, blant annet med arealnøytralitet som går ut på å ikke øke utbygde områder (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2023). Kommunen ønsker spesifikt å legge til rette for denne typen utbygging fordi det samtidig begrenser infrastruktur-investeringer som trengs for å opprettholde store innflyttingstall. Kommunen

ønsker å utvikle området rundt stasjonen i første omgang, der de kan oppgradere dagens infrastruktur (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). De største utfordringene oppgir de i kommuneplanen for 2023-2034. De ønsker etablerere, og barnefamilier spesielt. Derimot er boligbygging i sentrumsområder dyrt og påfører denne gruppen store kostnader. For å utføre denne knutepunktutviklingen, trenger Nordre Follo kommune bistand fra statlige og fylkeskommunale forvaltningsaktører, dette er eksogene aktører som påfører kompleksitet inn i denne planleggingen. De er avhengig av at disse aktørene gjør sine oppgaver for å fasilitere for veksten som kommer.

Fylkeskommunen eier en rekke omkransende veier rundt Ski, og kommunen ønsker å oppgradere disse veiene med nytt vann- og avløpsnett og annen teknisk infrastruktur for å legge til rette for høyere innbyggertall i sentrum (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Bane NOR Eiendom eier parkeringsplass-tomten på vest-siden av stasjonsområdet, og de har et klart økonomisk insentiv til å få mest mulig inntekter i salg av leiligheter. Dette føyer seg inn i regionale satsingsområder, som regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Denne planen er ment til å definere ulike områder som skal prioritere sentralisert vekst. På denne listen er byene Ski og Ås (Nordre Follo kommune, 2023).

Innenfor knutepunktutvikling kan «regionforstørring» nevnes. En representant fra jernbanedirektoratet som var med i planleggingsprosessen av Follobanen oppgir særlig ordet «regionforstørring», når det kommer til å forklare Ski og formålet med Follobanen,

«det vi tenker at man får regionforstørring, at man kan bo i Ski og jobbe i Oslo, det er jo raskere enn å bo oppi Holmenkollåsen. [...]. Det blir en veldig regionforstørring, som man regner inn i prosjektet.» (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023).

Ski skal ha en regional rolle på Østlandet, oppgir (Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Det betyr at kommunen skal utvikle seg som et kollektivknutepunkt fremover, og sørge for utvikling som er koblet opp til jernbanen. Akershus fylkeskommune mener at kommunen har fulgt nasjonale og regionale føringer godt. Representanten sier at regionforstørringen er regnet med i hele Follobaneprosjektet (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). Dette er særlig interessant ettersom det gir indikasjoner om regional vekst og påkobling må skje for at Follobanen skal bygges, og at kommunene må legge opp til denne regionforstørringen. Det som en kan tolke utfra denne uttalelsen, er at Ski i regionens øyne skal utvikles regionalt, og at man skal kunne lett bo i Ski og jobbe i Oslo. Stedsutviklingen legger dermed opp til en svært

mobilitetsfokusert løsning, der stat og fylke bidrar med kollektivtransport og kommunen med lokal stedsutvikling.

Det kommer ikke tydelig frem fra Jernbanedirektoratet hvordan denne «regionforstørringen» bevarer stedsidentitet, og det kan argumenteres for at stedet, altså identiteten, ikke reflekteres i forstørringen av regionen. Dermed kan en tolke regionaliseringen av området, som en prosess der også identitetene blir mer universale på tvers av de forskjellige «regionale byene». Caseområdet kan dermed få en annerledes utvikling og befolkning, enn resten av Ski.

Begrepet «regionforstørring» har en kobling mot begrepet polysentrisk stedsutvikling og transport-orientert utvikling, da det sikter til å lage en mer sammenkoblet region ved hjelp av Follobanen (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023; McLeod et al., 2017). Videre kommer uttalelser fra statlig sektor med ønske om utvikling av regionbyer og stasjonsbyer i og rundt Oslo området, der Ski spiller en sentral rolle ved å utvikle sitt innbyggertall, og samtidig sentrere veksten rundt kollektivtransporten (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). Knutepunktutvikling omtaler steder som er bygget med mål om at kollektivtransport skal være den viktigste og enkleste transportmetoden for innbyggere (McLeod et al., 2017). Ski ble mot slutten av 1800-tallet grunnlagt da Østfoldbanen ble bygget mot Sverige. I senere tid vokste byen på bakgrunn av sin høgfrekvente toglinje til Oslo. Det hele toppet seg når Follobanen ble åpnet, stengt og åpnet igjen. Nå er det mange utbyggere som er interessert i stedet, og presser kommunen for å få startet en rask utbygging av området. Som nevnt er vekst i Ski regnet inn i hele Follobaneprojektet, og kan oppleves som et press for kommunen til å bygge ut raskere, og ta mindre hensyn til hva en bygger. Informant 1 og 2 utdyper mer om dette;

«Det er klart at kommunen får et stort ansvar, i form av Follobanen, det er bevilget masse penger til det. Det kommer tog 10-11 minutt til Oslo. Kapasiteten øker, og mange aktører har kjøpt eiendommer i Ski store aktører, OBOS, AF gruppen, Selvåg, Ferd eiendom, alle sammen, alle trækker på. Her og nå vil vi komme i gang, også blir kommunen redde og blir usikker på hvordan man skal gjøre det her. Så jeg tror at det håndbrevet i Ski har blitt satt litt kraftig på, så at man kanskje må finne en mellomting, og det tror jeg kommunen nå har sett på. De har nå invitert oss utviklere i en prosess for å se om hvordan kan det finnes andre måter å gjennomføre den tekniske infrastrukturen på, i stedet for den opprinnelige planen med rekkefølgegrav[...]]» (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023).

Interessentene består av statlig og regional forvaltning, og private utbyggere. Dette ligner et flernivåstyrt system drevet av folkevalgte som hver for seg fører politikk og planlegging som påvirker Ski til sin ønskede retning. Flesteparten av disse aktørene har ikke et hovedsete i Ski. Det foreligger derfor et argument for at Ski påvirkes sterkt av regionale, nasjonale og andre eksogene aktører. Dette er noe kommunen selv opplever, og som blant annet fylkeskommunen anerkjenner som en krevende for Nordre Follo kommune å sitte midt inne i (Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Retningslinjene om å fortette i urbane strøk, som nasjonale og regionale myndigheter legger opp til, kan sees i sammenheng med «place based» og «people based» perspektivene. En kan basere et argument på at de regionale og nasjonale føringene promoterer «people based» perspektiv. Dette på bakgrunn av at disse ikke tar for seg det kontekstuelle innenfor stedet Ski (Pike et al., 2017). Nasjonale og regionale interesser fremmer økt bruk av kollektivtransport ved å fasilitere arealutnyttelse i byene nær dette, men omtaler ikke nødvendigvis lokal stedsutvikling, eller kommunenes egne mål om typene innbyggere de ønsker. Det kan også nevnes at Akershus fylkeskommune har utfordringer med å følge opp planene som blir gjort i kommunene, mer spesifikt hvor raskt de kommer inn i en eventuell problematisk plan. Fylkeskommunen har utfordringer med å være i skjæringspunktet mellom forvalter og samarbeidsaktør. De skulle, ifølge Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune (2023), vært mer samarbeidsdrevet, kontra forvalter i enkelte situasjoner. De ønsker å ikke bestemme og kreve, men heller samarbeide og jobbe sammen mot felles mål. I evalueringer av enkelte prosesser, der fylkeskommunen selv opplever at samarbeidet er godt, kommenterer kommunen at de har vært for «bestemmende» ovenfor kommunene.



Foto 10 – Deler av Ski sentrum (Øst) er preget av parkeringsplasser (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

For å gå videre kan «regionforstørring» nevnes igjen. Byen er koblet opp regionalt med andre byer ved hjelp av kollektivtrafikk, men når det kommer til byplanlegging og tilrettelegging for knutepunkt, er mye opp til kommunen selv, påpeker Informant 3 fra Jernbanedirektoratet (2023). De regionale føringene veileder hvor kommunene skal bygge, men det påpeker derimot ikke hva de skal bygge, eller gjenspeiler kommunale mål. I den regionale arealplanen (RP-AT), er vektfordelingen i kommunene førende. Denne legger opp til 80% utbygging i prioriterte vekstområder, og «vedlikeholdsvekst» i de resterende 20% av kommunen. Ås kommune har aktivt benyttet seg av dette begrepet i utbyggingen av «Solberg» områdene, på vestsiden av Ski, oppgir informant 6, 7. Informant 9 fra Akershus fylkeskommune sier også dette i intervju (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015; Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Jernbanedirektoratet påpeker at de ikke ønsker å legge konkrete føringer for hva kommunen skal gjøre når det kommer til utbygging, selv om de har klare forventninger til hvor veksten skal komme og at den skal følge de regionale føringene (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). I Follobaneprojektet som informant 3 deltok i, var befolkningsvekst og bebyggelse

nært stasjonen medregnet. Representanten for jernbanedirektoratet mener kommunal selvbestemmelse er viktig;

«Kommunene er planmyndighet, når det gjelder byggehøyder og hvor tett det skal bygges og hvor det skal være boliger og hvor raskt de kan bygge ut. Og sånn i forhold til at de trenger barnehager og skoler og sånn, som følger en befolkningsvekst. Det mener jeg at Ski kommune har vært gode på, de har sett potensiale og mulighetene og de har et ønske om å få vekst. En vekst som [...] er planlagt som ikke kommer uforutsett. Men når det ble arbeidet med dobbeltsporet kommer det en vekst, og det bør tilrettelegges rundt stasjonen, [...], den skal ligge der den skal og ha de kvalitetene. Den skal knytte bydelene.» (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023).

Her kombinerer informanten transportfokusert som en identitetsbyggende og byutviklende faktor, at stasjonen skal «knytte bydelene», med den nye undergangen. Begrepet «regionforstørring» omtaler en prosess der forskjellige geografiske områder blir knyttet bedre sammen. Dette kan være administrativt, politisk, nasjonalt, lokalt eller stedsbasert, i dette tilfellet er det Follobanen som samler politiske, administrative og lokale enheter (Paasi og Metzger, 2017). Denne prosessen er preget av flernivåstyringsstrategier, ettersom arbeidet er bestående av Jernbanedirektoratet og Bane NOR, Akershus Fylkeskommunes regionale føringer og kollektivtransport, og Nordre Follo kommune som utfører stedsutviklingen. I senere tid har det vist seg at de nærliggende kommunene også spiller en viktig rolle i utvikling av sammenhengende interkommunal urbanitet på en horisontal styringsstruktur for å ivareta hverandres regionale interesser (Aarsæther og Buanes, 2018; Higdem og Hagen, 2018). Nordre Follo kommune ønsker også at Akershus Fylkeskommune skal etablere flere vertikale styringsstrukturer for å ivareta regionale føringer. Kommunens mål om nullvekst i personbiltrafikk, samt prinsipp om utbygging innenfra og ut blir utfordret av nærliggende kommuner, ifølge representanter fra Nordre Follo kommune (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). De ønsker mer oppfølging rundt flernivåstyrte prosesser, og mer aktiv opprettholdelse av regionale føringer.

Økonomisk flernivåstyring som kompleks prosess

Nordre Follo kommune planlegger for et aktivt sentrum i Ski. Da er de avhengige av at de andre aktørene utfører utbyggingen som er bestemt. Når det kommer til Akershus FK, har man utarbeidet en regional areal- og transportplan, men som informant 5 fra Akershus fylkeskommune sier, er det ikke spesifikke krav til utforming eller finansiering av steder;

«Jeg kan ikke si at vi har sittet sammen rundt et bord og tenkt byutvikling i ski. [...]. Vi har samferdsel, kollektivtrafikk, vi har det ansvaret, kommunen har et annet ansvar, Bane NOR har et tredje ansvar. Og så sitter man i større grad og trekker tau.»
(Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Denne uttalelsen fra Akershus Fylkeskommune viser hvordan de ulike planleggerne har ulike roller og prioriteringer i flernivåstyring. Det viser også et økonomisk perspektiv som direkte påvirker utbyggingsplaner og gjennomføring. Når et prosjekt er avhengig av samlet investeringsbeslutning fra kommune, fylke, stat og eventuelle private utbyggere, kan nevnte organisasjoner starte denne «tautrekkingen» for å redusere sin økonomiske belastning til fordel for at andre tar regningen, sier Informant 1 og 2 fra BaneNOR Eiendom (2023). Dette kan resultere i at prosjektet blir innstilt eller forsinket. Dette økonomiske perspektivet er en vesentlig faktor innenfor flernivåstyringen, som direkte påvirker stedsutviklingens gjennomførbarhet og forutsigbarhet.

En kan se seg hvor essensielt regionale føringer og aktivitet er for Ski som by. Slike statlige og regionale interesser skaper også forutsigbarhet for utbyggere. Region er en måte å forklare et geografisk avgrenset område, enten det er en befolkningsmessig fellesforståelse, en politisk avgrenset enhet, et administrativt avgrenset område eller i mange tilfeller akademiske definerte områder (Paasi og Metzger, 2017). Spørsmålet blir ofte om regionbegrepet har betydning for det man studerer, og i dette tilfellet er regionen, et politisk og administrativt geografisk avgrenset område, viktig for å forstå rollen og utvikling i årene som kommer. Det foreligger et argument for at Folloregionen er omfattet av flernivåstyrte prosesser. Prosessene har særlig påvirkning i Ski gjennom nasjonale transportinteresser, regionale vekstprioriteringer og lokal bokvalitet og fortetting. Det er riktignok viktig det som skjer i denne regionen; hvordan samarbeid og samskaping skjer på tvers i de flernivåstyrte prosessene, bidrar til å skape en identitet i regionen for innbyggerne.

«Skalakompleksitet» omtaler situasjoner som er med på å forklare regioners opprettelse og aktualisering. Amin (2001) mener at dette skjer som følge av en strekking og omdefinering av sosiale relasjoner lokalt over tid og rom. Langtidseffektene av skalakompleksitet er at skalaene styrer over større områder og har influens over en bredere befolkning. Dette skaper «skalakompleksitet», da nasjonale og globale skalaer er erstattet av et raskt økende antall skalaer som skaper kompleksitet (Amin, 2001). Dette kan settes i kontekst av Ski, ettersom det er en stadig strekking og omdefinering av sosiale relasjoner i Follo regionen. Det er et høyt

antall innflyttere. Som følge av dette kreves nye løsninger for at skalaer kommer på banen, slik som Bane NOR med mer effektiv persontrafikk på jernbanen, og Akershus Fylkeskommune sin overordnede vekstplan for Akershus regionen (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015; SSB, 2023a). Når det kommer til problemstillingen som denne studien reiser, er skalakompleksitet og de utvidede sosiale relasjonene i regionen nyttige perspektiv. Regionene er stadig utstruktet, og omfatter flere innbyggere som har stadig nye behov. En kan argumentere for at kommunen er avhengig av de eksogene, ettersom de er trenger innbyggervekst, oppgavene som de eksogene aktørene styrer er kommunen avhengig av for å ivareta veksten og sørge for sentrumsutvikling i tråd med kommunens mål. Dette gjør planleggingen av Ski sentrum særlig kompleks, da kommune er avhengig av samskaping og enighet på tvers av regionale og nasjonale politiske, administrative enheter.

6.1.2 Interaksjonen mellom flernivåstyring og samskaping

Dette underkapittelet diskuterer hvordan samskapingen skjer, og om det bidrar til å hente ut verdier som ikke kunne kommet frem uten samarbeidet. Problemstillingen reiser spørsmålet om mobilisering av ressurser i flernivåstyrte samskappingsprosesser. Målet med samskaping er å hente ut, og utvikle ny kunnskap ved å innlede samarbeid og interaksjon, eller som Galvagno og Dalli påpeker,

«co-creation, which is developing as a new paradigm in the management literature, allows companies and customers to create value through interaction» (Galvagno og Dalli, 2014, s. 1).

Med andre ord betyr dette at verdi skapes i interaksjonen mellom skala-forvaltningens kunnskapsgrunnlag, makt og erfaringer. Rundt Ski stasjon skjer interaksjonen mellom Nordre Follo kommune, Akershus Fylkeskommune, statlige aktører, og private utbyggere som til syvende og sist står for byggingen av boliger og næring. På mange måter gjenspeiles samskaping i «neo endogene» strategier, der sistnevnte forsøker å fremme lokal innovasjon og samarbeid i et nedenfra system. Dette kan blant annet skje i løsningene som blir bestemt i fellesskap (Galvagno og Dalli, 2014). Målet i samskaping er at skalaenes arbeidsoppgaver kan løses bedre og ved høyere kvalitet om de samarbeider og lager løsninger basert på kombinerte arbeidsoppgaver og kunnskap. Dette med kunnskapsdeling er særlig relevant for Nordre Follo kommune, som er avhengig av kunnskapsdeling med andre kommuner og myndigheter for å legge opp til fremtidig byutvikling. Et eksempel på skala-samarbeid og samskaping er Ski videregående skole, som er et regionalt-kommunalt prosjekt som skulle bidra med utdanning,

bibliotek og sentrumsaktivitet. Prosjektet har blitt aktualisert av Follobanen (Løkken og Hanstensen, 2023). Nye Ski videregående skole er et prosjekt som kombinerer ulike skalaers ansvarsområder for å øke kvaliteten i prosjektet. Det hadde heller ikke vært mulig å gjennomføre separat da kombinasjonseffektene av bibliotek og videregående skole er nødvendige for gjennomføringen. Dette prosjektet ble i slutten av 2023 innstilt av Akershus fylkeskommune. Dette bidrar til å sette Nordre Follo kommune sitt prosjekt med bibliotek og sentrumsutvikling i fare. Dette understreker kompleksiteten og sårbarheten av slike prosjekter (Løkken og Hanstensen, 2023).

En kan oppfatte det som at det nye politiske lederskapet har andre fremtidsperspektiver på hva Ski skal bli til, og hvilken rolle byen skal ha fremover. Skiftende politisk lederskap kan skape utsikkerhet og kompleksitet for deltakere i samskapingsprosjekter, da disse kan velte eller drastisk endre lenge planlagte prosjekt. Politiske organ skiftes ut hvert 4 år, dermed kan det bli komplekst å ivareta alle interessene i store prosjekter som går utover disse fire årene (Løkken og Hanstensen, 2023; Urry, 2005; Urry, 2016). Et prosjekt der flere aktører bidrar økonomisk, gjør at de i større grad er avhengig av hverandre. Lengden på prosjektering og planlegging i store prosjekter gjør det også mer komplekst, da samfunnsdebatten og politisk oppfatning kan endres, som vil påvirke fremgang. Desto flere aktører og interesser som blir tatt med i prosjektet, jo mer komplekst og risikofylt blir prosjektet. En kan se kompleksitet i videregående skole prosjektet, som før kansellering hadde en fylkeskommunal kostnadsramme på 3.3 milliarder (De Roo, 2010; Løkken og Hanstensen, 2023; Urry, 2016). Dette er direkte relevant til problemstillingen, ettersom det i dette tilfellet er tappende for Nordre Follo kommune å planlegge for noe, som til slutt blir avlyst av en annen politisk og administrativ enhet. Aarsæther og Buanes (2018) skriver om den komplekse statsmakten, og hvordan det politiske systemet har uforutsigbarheter for litt mer langsiktig planlegging. Særlig blir dette en utfordring når folkestyret og byråkrati i Nordre Follo kommune har lange behandlingstider på byggesøknader, som Informant 1 fra Bane NOR Eiendom (2023) påpeker.

Et annet statlig prosjekt er Follobanen, og utviklingen som følger med denne. Her har store arealer blitt fristilt til boligbygging nær stasjonens vest-side, på dagens parkeringsplasser som skal legges under bakken eller flyttes (Bane NOR Eiendom, 2022). Reguleringsplanen for Follobanen anerkjenner også Ski for å være en fremtidig viktig by for Østlandsområdet og Folloregionen. Den peker på at ikke bare på Ski som en pendlerbolig, men også på handel,

kultur og arbeidsplasskonsentrasjon fremover, og at Follobanen vil bygge opp under kommunens arbeid (Jernbaneverket, 2012).

I tillegg til dette, har jernbanedirektoratets representant 3 kommet med signaler om å bedrive boligfortetting i henhold til eksisterende regional areal- og transportplan. Dette gjøres for at banen skal få høyest mulig effektivitet og bruk (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). Likevel påpeker representanten at det er Bane NOR som må fremme innsigelser på vegne av statlige interesser dersom de regionale planene ikke er fulgt. Hvis utbyggingsprosjektet ikke påvirker jernbanen i stor grad, slik eksempelet er i Ås ved Solberg utbyggingen, er det lite realistisk med innsigelse fra Bane NOR (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). Kommunen har derfor, med statlige signaler og regionale føringer, planlagt for fortetting i- og rundt Ski stasjon, og påpeker at de ønsker private, statlige, regionale og kommunale servicetilbud i nærheten av dette sentrumet. Dette legger opp til samskaping i Ski sentrum, for å få mest ut av de forskjellige oppgavene som skalaene gjennomfører. Fylkeskommunen har pusset opp sin kollektivterminal på øst-siden av stasjonen, og ønsker å legge til rette for sykling på de fylkeskommunale veiene rundt Ski.



Foto 11 - Ski stasjon fra vest-siden av Ski sentrum. Bildet viser en tilregnet full sykkelparkering til venstre, og delvis full bilparkering mot høyre (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Videre kan stasjonsområdet i Ski brukes som eksempel på delvis vellykket samskaping, men med store innslag av kompleksitet. Som nevnt er stasjonen blitt det nye bindeleddet mellom øst og vest i Ski. Dette spilte kommunen tidlig inn i planprosessen (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023). Det som gjør stasjonsbygningen interessant, er at utformingen for stasjonsområdet ble bestemt i 2012. Etter dette var det mindre endringer på utformingen av stasjonen (Eidem, 2012; Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Mellom 2012 og 2022 har det skjedd store endringer når det kommer til sykkelmobilitet, mikromobilitet og knutepunktutvikling i Norge og Europa. Likevel bestemte daværende Jernbaneverket at grunnleggende utforming ikke skal endres. Det kan tenkte seg at dette ble gjort, for å unngå å skape usikkerhet knyttet til om stasjonen ville bli ferdig i tide, sier informant 1 i Bane NOR eiendom (2023). Informant 1 sier at en eventuell utsettelse var en prosess Jernbaneverket hadde med fylket som eide og driftet kollektivtransporten, og kommunen som planmyndighet i Ski.

Gjenåpning av prosessen kan tenke seg at ville skapt usikkerhet i finansieringen av Follobanen. Informant 1 fra Bane NOR Eiendom (2023) fortalte at det er planer om et nytt sykkelhotell, og ombygging av et teknisk bygg som ble oppført i 2021/2022. Dette er noe informant 1 mente kunne vært unngått, dersom den originale planen revidert. I den originale planen var også 440 parkeringsplasser på vestsiden holdt av til innfartsparkering. I ettertid ble det bestemt at Bane NOR eiendom skal føre opp leiligheter og næring på disse arealene (Bane NOR Eiendom, 2022; Ski stasjonsby, 2023). En kan tolke dette som at Jernbaneverket hadde et mer mobilitetsorientert perspektiv på stasjonsområdet, mobiliteten skulle forbeholdes bilparkeringsplasser for eksempel. Dette er nå endres til at mennesker skal bo nærmere stasjonen, og bruke dette tilbudet mer i sin hverdag.

Det er ikke nytt at fremtidsperspektiver endrer seg. I dette tilfellet ble det bestemt internt i Jernbaneverket (nåværende Bane NOR) at man ikke skulle revidere planene, fordi en eventuell kompleks flernivåstyrt prosess i verste utfall kunne ha ført til store forsinkelser prosjektet. Stasjonsbygget var et komplekst byggeprosjekt, sier Informant 1 fra Bane NOR Eiendom (2023). Det var en rekke hensyn som måtte ivaretas, og samtidig måtte den legge til rette for fremtidige behov i kommunen, oppga informant 1. På mange måter er stasjonsbygget en fysisk konstruksjon som viser hvordan Jernbaneverket mente at fremtiden ville se ut. Figur 9 viser det tekniske bygget som skal bli ombygget som en del av ny bebyggelse, til høyre på andre siden av sporet. Sykkelhotellet på parkeringsplassen øverst på venstre side skal fjernes og

bygges opp igjen ifølge Informant 1 fra Bane NOR Eiendom (2023), selv om det har stått der i under 2 år. Parkeringsplassen på motsatt side av sporet skal bli til byutvikling.



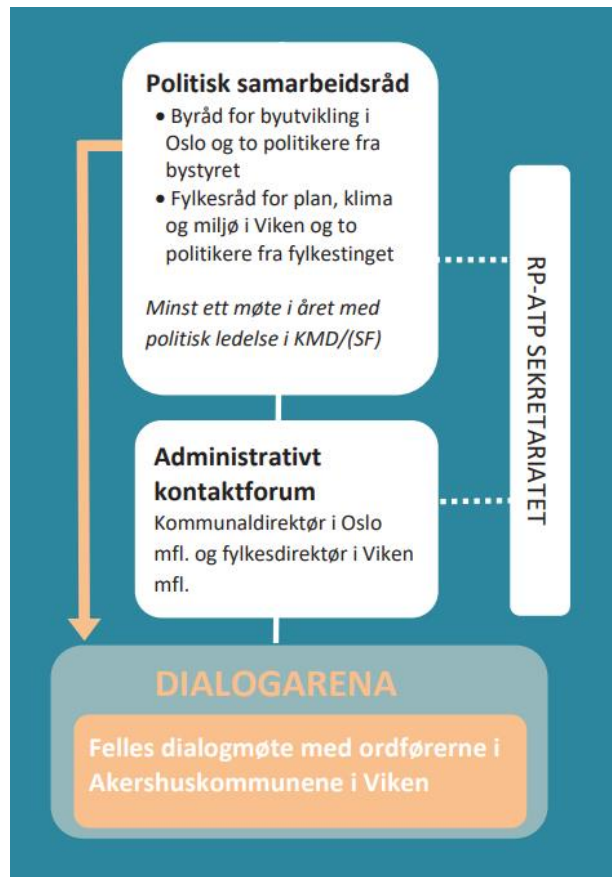
Figur 9 – Plantegningene fra 2012 er levert av IPO Prosjekter, er identisk med den faktisk konstruerte stasjonen. Skissen viser at mesteparten av utformingen fra 2012 ikke ble endret i etterkant. Figur hentet fra Eidem (2012).

Her kan man argumentere for at fremtidsperspektivet man har planlagt utfra, ikke har tatt høyde for den utviklingen man har sett på sykkelbruk. En klar kobling kan gjøres til Urry (2016) og Boelens og de Roo (2016) som går inn på dette med hva fremtiden er, og hvordan planleggere må forholde seg til en uvis og udefinert fremtid. Det er klare tegn på dette innenfor dette eksempelet. Det som gjør dette særlig interessant, er at Jernbaneverket kunne ha endret planene for stasjonen, men den komplekse samskappingsprosessen mellom Jernbaneverket, fylket og kommunen ville blitt for uforutsigbar (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Representantene for Bane NOR Eiendom mener at revideringsarbeidet kunne ha spart staten mye tid og penger ved at planene om boliger, flere sykkelparkeringer og sykkelhotell var inkludert i en eventuell revidert plan av stasjonsområdet før Ski stasjon ble åpnet i 2022 (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Dette er et eksempel og argument på at samskappingsprosesser kan bli så komplekse, at vedtatte utdaterte planer ikke gjenåpnes i frykt for at nye interesser fører til at prosjektet blir skrinlagt. Dette bygges på at politiske enheter skiftes ut, og kan føre til

omfattende endringer av et etablert prosjekt (Aarsæther og Buanes, 2018). Risikoen kan føre til utsettelse eller innstilling av prosjektet, som hadde hatt konsekvenser for byggingen av Follobanen.

Når det kommer til fordeling av risiko som beskrevet i forrige underkapittel, er mobilisering av mulige nye ressurser interessant. Flernivåstyring og samskaping baserer seg på å hente ut urealisert gevinst ved nytt samarbeid mellom skalaene. I norsk kontekst betyr det at de ulike skalaers oppgaver får høyere verdi dersom de planlegges av flere skalanivå, og på den måten utveksler kunnskap med hverandre. Perspektiver innen samskaping mener at samarbeidsprosjekter kan få til mer enn hva hver enkelt forvaltningsaktør kan få til på egenhånd, ved å mobilisere interessenter i et vidt spekter (Brandsen og Honingh, 2018; Galvagno og Dalli, 2014). Et sentralt spørsmål blir dermed om en kan se effekter av dette i Ski.

Flernivåstyring og skala er på mange måter sammensatt. Flernivåstyring handler om vertikal oppgavefordeling basert på nærhet til tjenestene i Norsk kontekst (Hooghe og Marks, 2010; Maggetti og Trein, 2018). Når det kommer til region og regionalisering, er det hensiktsmessig å forsøke å drøfte disse samlet. Regionalisering i Ski sin kontekst, handler om at nasjonale maktstrukturer i 2015 ønsket at Akershus fylkeskommune og Oslo kommune skulle kobles bedre sammen, og føre en felles areal- og transportstrategi (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Tidligere har skalaene vært klart definert og teoretisert med faste rammer; det er disse rammene som utfordres. Nå blir disse skala-grensene mer diffuse, og det er i tillegg forventet at enkelte arbeidsoppgaver skal gjøres i flere skalaer for å få kontinuitet mellom kommunene. Regionalisering kan omtales som en prosess som utfordrer de tradisjonelle lokale og regionale grensene, til fordel for en mer kombinert planlegging, altså samskaping.



Figur 10 - Styringsstrukturen for den regionale areal og transportplanen for Oslo og Akershus. Samt organiseringen i Oslopakke 3 og byvekstavtalen. Figuren er hentet fra Oslo Kommune og Viken Fylkeskommune (2023).

For å se på mulige effekter av samskaping er det nyttig å se på hvilke samarbeidsavtaler som Ski, via Nordre Follo kommune, deltar i. Ski er medlem og deltaker i byvekstavtalen for Oslo området. Dette er en avtale som sikter til å få veksten i transport over på kollektivtransport, slik at veksten i personbiltrafikk blir nøytral. For å gjøre dette bidrar staten med finansiering av prosjekter som er ment å redusere personbiltrafikk, samt finansiering av nye gang- og sykkelveier (Nordre Follo kommune, u. å-a). Nordre Follo kommune påpeker på deres nettsider at den regionale areal- og transportplanen ligger til grunn for dette satsingsområdet. Dermed foreligger det et klart flernivåstyrt, og forpliktende samarbeid som er ment til å styre utviklingen, i dette tilfellet, mot Ski stasjon. Ski er et prioritert vekstområde (Maggetti og Trein, 2018; Nordre Follo kommune, u. å-a). Naturligvis vil det oppstå en del kompleksitet på bakgrunn av de finansielle koblingene mellom staten, og kommunene som faktisk planlegger for innbyggerveksten. Prosjektet er det også ment å redusere en del kommunale usikkerheter, ettersom staten bidrar med avsatte penger til kommunene.



Figur 11 - Byvekstavtalen, et flernivåstyring styringsorgan som skaper et felles handlingsprogram. Figuren er hentet fra Oslo Kommune og Akershus Fylkeskommune (2023).

Nordre Follo kommune har rapportert om mangel på midler til å forskuttere infrastruktur, dermed er denne statlige prosjektfinansieringen positivt for byutvikling i Ski. Her er det klare retningslinjer for bruk av byvekstavtalen, men det er likevel kommunene selv som har ansvar for utførelse av arbeidet. Dette har kommunen i intervju selv påpekt at de har sterk tro på;

«[...] strukturen de foreslår er vel på en måte for å imøtekomme litt det behov som kommunene har tatt opp, eller problemstillinger som kommunene har tatt opp også. Det er med at det må være en sammenlignet og forpliktende satsing fra alle de tre nivåene hvis vi skal få til dette her. Jeg har tro på det som de lanserer nå, og som vi skal jobbe videre med i denne by-vekstsamarbeidet. At det blir noe mer forpliktende, og at alle parter setter seg ned ved bordet og både legger på planressurser fra alle tre, og at man planlegger dette sammen og koordinerer, og etterpå følges opp med midler for gjennomføring og sånt. For jeg tenker det er jo det som skal til for å få sikret i helheten og få de gode løsningene.» (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Figur 10 og 11 henviser til flernivåstyrings modeller av organisering på tvers av faglige og politiske enheter, der møter Nordre Follo kommune deltar med andre kommuner. I tillegg møter representanter fra statlige administrative og politiske institusjoner. Det er nyttig å merke seg at byvekstavtalen og Oslo-pakke 3 organiseringen forutsetter politiske og faglige styringsgrupper på tvers av kommunene og Fylkeskommunen. I tillegg til nevnte aktører, er også enkelte statlige representanter til stede i både byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 (Nordre Follo kommune, u. å-a; Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Statlige deltakere er veg- og jernbanedirektører, statssekretær for kommunal- og distriktsdepartementet og statssekretær for samferdselsdepartementet. Oslo pakke 3 (OP3) har et administrativt utvalg, der også statens vegvesen, og jernbanedirektoratet deltar (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Det som gjør slike systemer interessante i denne sammenhengen, er at Ski kan bruke regionale midler til sine lokale prosjekter, dersom de får gjennomslag for det i disse utvalgene og gruppene. Dette er midler som kommunen sårt trenger, slik kommunedirektøren i Nordre Follo kommune poengterer i den politiske beslutningen om oppstart av gågate-prosjektet i Ski (Wettergreen, 2023).

Dette fører til mer forutsigbarhet for kommunen, som er ansvarlig for å utbedre teknisk infrastruktur for eksempel. Forpliktende flernivå satsing viktig for kommunene. Det gjør at kommunen kan utvikle planer på lengre sikt og at de står i en bedre økonomisk situasjon rundt utviklingen av stedet. Denne koordinerte satsingen skaper en nødvendig forutsigbarhet, og enighet på tvers av skalaene. Noe som gjentatte ganger har dukket opp er dette tillitsforholdet mellom kommunen, fylkeskommunen og nasjonale myndighet. I dag er Ski avhengig av at disse spiller på lag, og har de samme visjonene som kommunen. I Ski sitt tilfelle er flernivåstyring og tilliten mellom aktørene viktig for kommunen.

Hovedpoenget med dette momentet er å vise det flernivåstyrte systemet, og hvordan det er satt opp til å skape byutvikling. I dette tilfellet har det ikke fungert etter hensikten, som er å skape aktivitet og gode byrom i nærheten av stasjonen, samt å sørge for mobilitet til og fra. Slike prosesser kan både skape merverdi og kunnskapsbygging for samtlige deltakende enheter. Som eksemplene har vist, er det muligheter for at dette blir for komplekst. Dette kan i mange tilfeller føre til at prosjektet blir nedskalert eller innstilt. Likevel bør en skille merverdikonseptet fra kunnskapsutvinningen. Erfaringer ved prosessene kan gjøre det mulig å unngå fallgruver i nye samskappingsprosesser.

6.2 Ressursmobilisering og samskaping i lokal stedsutvikling

Perspektivene på samskaping bygger på urealiserte gevinster ved å samskape og kommunisere bedre mellom aktører. I dette tilfellet Nordre Follo kommune, Akershus fylkeskommune, stat og utbyggere i en felles prosess der kunnskapsformidling og samarbeid kan føre til sentrumsutvikling, regional arealplanlegging og en mer attraktiv næringskommune. Dette underkapittelet tar for seg skalaenes interaksjon. Temaene som vil være relevante vil til slutt gi innsikt i hvorvidt skalaene i dette tilfellet er konstruert for samskapingsprosesser, samt om disse gir verdi for de involverte eller ikke. Kapitlet belyser utfordringene knyttet til samskaping i dagens Ski, og om de administrative og politiske samarbeidsorganene legger til rette for samskaping. Dette resulterer i en belysning av hvorvidt det kontekstuelle flernivåsystemet er konstruert for samskaping.

6.2.1 Samskapingsprosesser i Ski

Kommunene i Norge har ansvar for arealplanlegging innenfor sine egne kommunegrenser, og dermed by- og stedsutvikling (Kommunal og distriktsdepartementet, 2023b). Kommunenes regulerbare inntektskilder, altså de inntektskildene som kommunestyret vedtar, er eiendomsskatt og kommunale avgifter, andre inntektskilder bestemmes av staten. Hovedandelen av inntektene kommer fra inntektskatt og formuesskatt. Kommunene bruker disse inntektene til sine faste utgifter, som skoler, legevakt, kommunale veier, administrasjon, men også til nye investeringer. I kommunale investeringer ligger store porteføljer, veier, gang- og sykkelveier og barne- og ungdomsskoler, legevakt og andre dyre oppgaver som staten har delegert til Nordre Follo kommune (Nordre Follo kommune, 2022a). Når det kommer til investeringer i veier og «myk» infrastruktur er kommunene ofte avhengige av eksterne aktører for å få økonomien til å gå opp, spesielt i mindre kommuner slik som i Ski, sier Informant 4 fra Nordre Follo kommune (2023). Her kan kommunene hente penger fra statlige investeringer og regionale satsingsfond som byvekstavtaler eller tiltak på fylkesveier. Kommunen kan i tillegg supplere inntektene med utbyggerbidrag fra bolig og næringsprosjekter. Dette har Nordre Follo kommune gjort aktivt i sentrum, på bakgrunn av en krevende økonomisk situasjon for kommunen (Nordre Follo kommune, 2022a).

Private utbyggere og kommunen dannet i 2021 et såkalt «byutviklingsforum», som forsøker å opprette bedre samarbeid mellom utbyggerne i Ski, og Nordre Follo kommune. Nettverket forsøker å danne uformelle tillitsdannende kanaler mot kommunen. Likevel mener informant 1 at de blir involvert, men ikke hørt (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023).

«De fleste av alle utviklerne har samarbeid, der vi koordinerer med hverandre og de sitter nok med en følelse av at de ikke blir involvert, bare hørt. Vi blir fortalt ting. Også tenker kommunen at dette er involvering. Vi blir bare fortelt, at vi skal gjøre dette og dette, og dette tror jeg at er på vei til å endre seg nå.» (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023).

Informant 4 påpeker at kommunen og utbyggerne er i pressede økonomiske situasjoner, for å få utvikling fremover i byen må det et tettere samarbeid til for å bygge ut teknisk infrastruktur som mangler i sentrum, og at de i større grad har forsøkt å styre utviklingen på grunn av kommunens store investeringsbehov (Byutviklingsforumet for regionbyen Ski et al., 2023; Informant 4 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, u. å-c). Det kommer kritikk fra representanter for Bane NOR Eiendom til hurtigheten for utviklingen i Ski, de mener at utviklingen har gått for sent og at planene endres for ofte. De mener forsinkelsene skaper en usikker situasjon for utbyggerne, og dette kan skape konsekvenser for både utbyggerbidrag og fremtidig byutvikling (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). De peker på rigide rekkefølgekrav som setter begrensninger for utviklingen ettersom kommunen må gjøre store investeringer i sentrum før utbygging kan skje. I etterkant av første feltarbeidsuke arbeidet kommunen med å revidere denne modellen, slik at kommunen tar større del av investeringene i bytte mot utbyggerbidrag fra sentrumsprosjekter senere. Dette skaper risiko for kommunen, men det kan bety at utbyggerne i større grad kommer inn til sentrum med prosjektene sine (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Nordre Follo kommune, u. å-c). Denne typen samskaping viser samarbeidsmulighetene som er tilgjengelige for å løse komplekse utfordringer i Ski. I dette tilfellet ville prinsippet til Nordre Follo kommune om å bygge innenfra og ut vært truet, uten samarbeidet på bakgrunn av at kommunen er i en utfordrende økonomisk situasjon. Dette kommer frem av en samtale med informant 4;

«[...] når du er avhengig av utbyggerbidragene, så har ikke de likviditet, sånn at de kan ikke forskuttere infrastruktur, og hvis kommunen også har en dårlig økonomisk situasjon, så ønsker ikke de å forskuttere heller. Så derfor så er det ikke alltid at man klarer å realisere infrastruktur før boligprosjektene» (Informant 4 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Kommunedirektøren påpekte i kommunestyremøtet 14.juni 2023 at selv om Nordre Follo kommune har økonomiske utfordringer, så bør kommunen sikre at gågaten i sentrum pusses

opp, slik at teknisk infrastruktur blir utbedret før og under bolig- og næringsutbygging i sentrum. I tråd med den nye avtalen, der kommunen tar større økonomisk risiko i bytte mot utbyggerbidrag fra prosjekter senere (Nordre Follo kommune, u. å-c; Wettergreen, 2023). Dette løser mulig opp denne floken som i lang tid har eksistert i Ski sentrum, på bakgrunn av kommunens utfordrende økonomi.

Kommunen har i dag en stor portefølje med investeringsobjekter, som de ønsker å gjennomføre. Enkelte av disse er gjennomført av kommunen, og andre blir utført av utbyggere. I tillegg til dette utfører også andre myndigheter investeringer i Ski, Follobanen og den medfølgende Ski stasjon, og oppgradering av fylkeskommunal vei «Kirkeveien» og «Sanderveien» blir utført av Akershus Fylkeskommune, der førstnevnte også kommer med ny hovedvannledning som er viktig for videre sentrumsutvikling (Nordre Follo kommune, u. å-b; Nordre Follo kommune, u. å-c).

Når det kommer til Follobanen og Ski stasjon er dette sentralt for sentrumsutviklingen lokalt. De fleste som er i jobb-alder vil med Follobanen kunne bo i Ski og jobbe i Oslo (eller omvendt), og dermed blir Ski stasjon hovedknutepunktet for Skifolket og Folloregionen. Stasjonsområdet blir på mange måter selve «sentrum» i Ski. Et prosjekt som Nordre Follo kommune ikke har hatt store direktekostnader i. Selv om kommunen har hatt god vekst i årene før Follobanen ble bestemt bygget i midten av 2000-tallet, er det rimelig å anta at kommunen selv kan skrive under på at mesteparten av veksten kommer som følge av bedre regional påkobling. Informant 3 som arbeidet med utformingen av Follobanen påpekte dette i intervju, og henviser til at kommunen mente det var viktig i planfasen;

«[...] i Ski ble det påpekt at det ville bli en ny, mye større stasjon som måtte integreres i Sentrum. Og være et viktig kollektivknutepunkt som kunne vitalisere Ski sentrum, det var kommunen veldig klar på, og var vel enig i det. Det kalles jo gjerne for stasjonsbyen Ski. Det sier jo litt om at de mener at identiteten og viktigheten av Ski stasjon er veldig viktig [...]» (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023).

Stedsutviklingen i sentrum er avhengig av teknisk infrastruktur og at service funksjonene er avklart for sentrumsområdet. Her er kommunen avhengig av at Akershus Fylkeskommune tar en avgjørelse om fremtidige Ski videregående, som er en del av revitaliseringen av sentrum. Akershus FK har også vedtatt den regionale planen for areal og transport, og den legger føringer på hvor utviklingen i Ski skal skje, dette er en regional og flernivåstyrt prosess som har direkte påvirkning på kommunen sin lokale stedsutvikling. 80% av fortetting og byutvikling skal skje

innenfor denne definerte grensen, som baserer seg på rundt 12 minutters gange fra Ski stasjon (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Sonen som utvikles i Ski er hovedsakelig i urbane områder, der utvikling er vesentlig dyrere for utbygger og kommune, enn ved «greenfield» relatert utvikling (De Sousa, 2010).

Som kommunene i regionen har påpekt i kapittel 6.1.2 og 6.2.1, ønsker de økonomisk kompensasjon og oppfølging i gjennomføring av slike prosjekter som har regionale føringer koblet til seg. Transformasjonsprosjekter krever store kapitalinnskudd fra både kommune og utbygger. Etersom kommunen i dette tilfellet er en drabantby, er det vanskelig å planlegge for skalaen av vekst som Akershus fylke legger opp til, uten regionale og nasjonale støtteordninger. Dette viser at samskaping og flernivåstyring er et komplekst tema som er kontekstspesifikt, ettersom andre norske kommuner kan ha vidt forskjellige forutsetninger til å behandle slike transformasjoner. En av disse forutsetningene og utfordringene er, som nevnt, utbyggerbidrag og konkurransen som i Ski oppstår med Ås by. Dette kan være kontekstspesifikt og ikke gjelde andre. Likevel kan erfaringene og løsningene være viktige å belyse for eventuelle andre kommuner. Den neste delen går videre på komplekse nasjonale, regionale og lokale systemer i Ski når det kommer til prioriterte vekstområder. Konkurransen kan oppstå på bakgrunn av at kommunene i stor grad kan bestemme hvor byggingen skal skje, og hvilke økonomiske virkemidler som brukes.



Foto 12 - Nordbyveien fylkeskommunale vei med sykkelfelt. I bakgrunnen skimtes veibroen som går over Østfoldbanen (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

6.2.2 Kommunal arealkonkurranse

Omkring sin strategi, møter Nordre Follo kommune på utfordringer med nærliggende Ås kommune. Ås kommune har ifølge informant 6 og 7 fra Nordre Follo kommune (2023) planlagt for vekst i grensesonen mellom Ås kommune og Nordre Follo kommune. Dette området utenfor Nordre Follo kommune sitt definerte prioriterte vekstområde, er rundt 12-13 minutters gange fra Ski stasjon (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Dette mener Nordre Follo kommune at påfører Ski store utfordringer med tanke på trafikk gjennom og til sentrum, samt til stasjonen med bil (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Ettersom denne planleggingen skjer i en annen kommune kan ikke Nordre Follo kommune gjøre annet enn å forsøke å påvirke planen i plansakens offentlige ettersyn, samt å stille innsigelse til spesifikke utbyggingsplaner (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2024). Nordre Follo kommune har ført innsigelse til en rekke planer i Ås kommune, fordi de har stor innvirkning på eksisterende bebyggelse i Nordre Follo kommune. I tillegg skaper det vekst i biltrafikk mot Caseområdet. En av disse planene skulle legge til rette for leilighetsbygg på Solberg-siden vendt mot andre boliger i Ski. Innbyggerne i

Nordre Follo kommune rettet klager til sin egen kommune, selv om det er Ås kommune som styrer dette planarbeidet, følge Informant 7 fra Nordre Follo kommune (2023). Dette skaper frustrasjon og spenning mellom kommunene, der Nordre Follo kommune har et klart ønske om innenfra og ut, og Ås kommune bygger på «vedlikeholdsvekst» begrepet i RP-AT og bygger nært grensen til Nordre Follo kommune (Ås kommune, 2022; Nordre Follo kommune, 2023). Dette er et eksempel på skalakompleksitet, som er forklart av Amin (2001) situasjoner der flere skalaer i offentlig forvaltning har innvirkning, enn den «tradisjonelle» skala strukturen som ofte styrer lokal stedsutvikling (Amin, 2001). For å skape forutsigbarhet i utvikling mener Nordre Follo kommune at de statlige og regionale føringene må være sterkere for å sikre en helhetlig regional strategi på tvers av kommunene (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Nordre Follo kommune nevner spesifikt at «vedlikeholdsvekst» begrepet må bearbeides og spesifiseres. «Race to the bottom» perspektiver har også nyttige sammenhenger med utviklingen i Ski, dette er prosesser som omtaler konkurransetilstand der to eller flere aktører byr hverandre nedover. Dette kan skje i form av utbyggeravtaler, rekkefølgekrav eller annen arealmessig konkurranse på tvers av kommunene (Kiefer og Rada, 2014). Dette har en reell påvirkning på Caseområdet, ettersom hva som skjer i de nærliggende områdene kan påføre trafikk inn mot sentrum, og eller gjøre utviklingen i dette området mindre attraktivt. Det har også utfordringer med tanke på tilbudet som Bane NOR og Vy opprettholder. Dersom det ikke er nok passasjerer, er det ikke urealistisk at togtilbudet blir kuttet. Det kan argumenteres for at utbygging for langt unna stasjonsområdet, gjør stasjonsområdet mindre attraktivt som mobilitetsknutepunkt. Dette svekker også mulighetene for stedsutvikling innenfor Caseområdet, som er avhengig av høyere utbyggerbidrag i en tid der kommunens økonomiske situasjon er krevende.

Nordre Follo kommune sier de opplever økonomiske utfordringer som følge av «konkurransen» mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune, særlig innenfor Caseområdets geografiske avgrensning (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023). Utbyggerbidrag er sentrale for å sørge for utbedring og oppfølging av offentlig infrastruktur i samband med utbygging. Slike bidrag blir bestemt gjennom utbyggeravtaler, der økonomiske bidrag fra utbygger kan redusere kommunale kostander til utbygging. Kommunens utgifter i sentrum når det kommer til utbygging, er høyere enn i ubebygde «greenfield» områder (De Sousa, 2010; Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Ifølge plan -og bygingsloven §17-1 er utbyggeravtaler:

«§17-1 [...] [utbyggeravtaler er] en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan.»
(Plan- og bygningsloven, 2008, §17-1)

Strategien til Nordre Follo kommune er som tidligere nevnt å fortette i høyden i eksisterende bebyggelse i ulike faser. Den første fasen handler som sagt om å utbygge og fortette sentrumskjernen i Ski. Dette er en kostbar strategi for kommunen, som er ment til å begrense nedbygging av naturen. I dag er det ingen avgifter ved å bygge ned natur, og dette gjør såkalt «greenfield» utbygging billigere for utbygger og kommune (De Sousa, 2010; Nordre Follo kommune, 2023).

Ås kommune har foreslått endring av enkelte områder fra Landbruk, natur og friluftsliv (LNF) til boligformål, dette gjelder enkelte av arealene som heter «Solberg» i Ås kommune (figur 4). Samtidig beskriver kommuneplanens arealdel at Solberg, som er området på Ås-siden av «Grenseveien» samt Ås sentrum, er definert som «prioriterte utbyggingsområder» (Ås kommune, 2022). Minimum 80% av utbyggingen i kommunen skal komme innunder disse områdene, enkelte arealer på Solberg er omdefinert fra LNF til boligformål, dette gjelder også helt eller delvis prosjektet «Solbergsskogen Pluss» delområde A, B, C, D og E som vist i en utbyggeravtale på offentlig ettersyn fra 2024 (Ås kommune, 2022; Ås kommune, 2024). Videre kommer det uttalelse fra fylkeskommunal informant 9 på dette temaet;

«Ja, den utviklingen på Åssiden vil betegnes som vedlikeholdsvekst og det rimer dårlig med at Ås også skal være en regional by i kraft av NMBU vertskapet, men det er jo en egen utfordring med tanke på jordvern problematikk. Så det er vektfordelingsprinsippet som er den store røde tråen i de regionale føringene som stort sett, Nordre Follo kommune og Ski har vært flinke til å følge opp.» (Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Ettersom omdefinering av LNF til boligformål er billigere enn fortetting i urbane kjerner, kan Ås kommune trekke til seg flere utbyggere på grunn av sin strategi, enn det Nordre Follo kommune har som baserer seg på høye utbyggerbidrag og generelt mer komplekse prosjekter (De Sousa, 2010). Dette er saker som er i vinden for tiden, på grunn av et større fokus på nedbygging i et helhetlig perspektiv (Nerbøberg og Aanensen, 2024). Det er helhetlig billigere for utbygger å bygge på «greenfield», enn ved «brownfield» prosjekter som baserer seg på urban fortetting (De Sousa, 2010). Dette økonomiske aspektet skaper vanskeligheter for at

Nordre Follo kommune følger den utviklingen de selv ønsker, Informant 6 fra Nordre Follo kommune (2023) har nevnt at de i praksis må redusere sine utbyggerbidrag i enkelte prosjekt ettersom de må konkurrere med nabokommunen Ås (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023). Dermed blir det ikke bare vanskeligere å føre mer fortetting i urbane strøk grunnet kompleksitet, men det blir også dyrere for kommunen fordi de kan gå glipp av viktige utbyggerbidrag til fornying av teknisk og sosial infrastruktur, påpeker informant 6 og 7. Kommunale representanter i studien oppgir at de ønsker tydeligere regionale føringer, og dermed en flernivåstyring som er ment å redusere disse utfordringene. I dette tilfellet kan Nordre Follo kommune ikke kan gjøre annet enn å sende innsigelser og delta aktivt i offentlige høringer. Dette mener kommunen er frustrerende når kravet om «prioriterte vekstområder» i RP-AT bør være førende nok til at slik utvikling skal stoppes av planen (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Nordre Follo kommune peker på vektfordelingen i Akershus fylkeskommune sin areal- og transportplan (RP-AT) for Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Dette er vedtatt regional politikk, og fylkeskommunene kan føre innsigelser mot planer som ikke følger denne prioriteringen (Higdem og Hagen, 2018; Kommunal- og distriktsdepartementet, 2023). «Vedlikeholdsvekst»-begrepet er løst definert og sørger for vekst i ikke-urbane bygder og tettsteder, for å unngå forfall i Oslo og Akershus. Ås har ofte benyttet seg av sistnevnt begrep i sine plansaker i grenseområdet til Ski, oppgir Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune (2023). Dette er fordi «vedlikeholdsvekst» ikke er særlig godt definert i RP-AT. Resultatet er at kommunene bruker begrepet for å få realisert mer landlige prosjekter (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015; Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023; Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Likevel har RP-AT vært roset av staten og for gjeldende kommuner helt siden 2015, og har definert ulike områder som prioriterte vekstområder og regionbyer. Den lager et klart rammeverk på hvor man skal satse, i et regionalt perspektiv, men ofte i et transportmessig perspektiv. I hovedsak ligger de prioriterte vekstområdene i tilknytning til pålitelig kollektivtransport, gjerne togtrafikk for de mest periferende byer i Akershus (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Både byene Ski og Ås er prioriterte vekstområder og regionale byer. Grensen for Ski sin vekstzone går derimot ikke over til Solberg i Ås (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015).

Solberg-regjeringen ved kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) har i to tilfeller gitt medhold i innsigelser mot Ås kommune på det de kaller «brudd på statlige og regionale

retningslinjer og føringer». De henviste områdene ble i den tid tilbakeført til LNF definisjonen (Kommunal og moderniseringsdepartementet, 2016). I Nordre Follo kommune ble det samtidig påpekt, av representanter for Jernbanedirektoratet og Akershus fylkeskommune, at Nordre Follo kommune har utført gode planprosesser for å følge opp prioriteringene i RP-AT (Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023; Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023; Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Det blir dermed et spørsmål på hvor langt kommunene kan gå i sine planleggingsoppgaver, og hvor stor rolle en regional, og statlig aktør skal ha i slike situasjoner som mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune. Nordre Follo kommune etterlyser sterkere regionale føringer, for å sørge for reduksjon av denne interkommunale konkurransen, som de mener ikke gagnar noen av kommunene og at begge rent økonomisk vil tjene på det (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Her kan det derfor argumenteres for at det skjer en form for «race to the bottom» mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune. Nordre Follo kommune sin politikk på utbygging fra sentrum og utover, med spesifikke lovnader om å verne natur gjør dette interessant (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2023). Ås kommune har en del utbygging rundt sin Stasjon i Ås, som også er definert som regionby, det blir også nevnt av informant 1 at saksbehandlingstiden er vesentlig kortere i omegnskommunene. Ås- og Vestby kommune reklamer aktivt for dette til utbyggere. Dermed kan utbyggere velge og vrake, og presse prisen på utbyggerbidragene nedover, og dermed sørge for at offentlig infrastruktur blir mindre finansiert av prosjektet, og mer gjennom kommunale inntekter. Representanter for Nordre Follo kommune ønsker mer og tettere samarbeid med Ås kommune, for å unngå at dette skjer fremover. De mener at begge kommunene vil tjene på det (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Dette handler om at rollene i det flernivåstyrt prosjektet er udefinerte og utydelige, som skaper kompleksitet for utførelsen av både regionale planer i Akershus, men også for Ski sine prinsipper om utbygging innenfra og ut. En kan argumentere for at det her foreligger skalakompleksitet, som følge av at fremføringen av arealpolitikk i dette tilfellet er spredd utover flere forskjellige aktører, enn en sentral lokal, regional eller nasjonal (Amin, 2001).



Foto 13 - Et nyere leilighets- og næringskompleks i Ås kommune, bildet er tatt fra Nordre Follo kommune sin side av kommunegrensen (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Foto 13 viser et eksempel på oppførte leilighetsbygg i grenseområdet mellom Nordre Follo kommune og Ås kommune. Dette kommer også frem av en rapport fra Nordre Follo kommune, der kommunen peker på denne grensen som en «lokal utfordring» (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2022b). Denne presiserer at «Solberg» området i Ås kommune er definert som «prioritert vekstområde» kommuneplanen (Ås kommune, 2022). I tillegg til boligområdene, har også Ås kommune lagt til rette for næringsparker for industri. Det er en reell mulighet for at det vil øke transportbelastningen med tungtransport og privatbil i Ski by, noe som kan påvirke Ski sine ambisjoner om å prioritere myke trafikanter i og rundt stasjonen.

I figur 4 kan en observere «Solberg» utbyggingsområde, som består av to ferdigregulerte boligområder med plass til rundt 500 boligenheter. Utbyggerne omtaler prosjektene som «Solberg Øst Tomteutvikling» og «Solberg Øst – Selvaag Bolig Solberg» (Ås kommune, 2024; Selvaag Bolig, 2024). Det er regulert for flere boliger på samme område fra «Solberg Øst Tomteutvikling», viser en detaljreguleringsplan (Ås kommune, 2024; Bonava, 2024; Selvaag Bolig, 2024). Dette er altså prosjekter som grenser til Nordre Follo kommune, men det er flere prosjekter i nærområdet deriblant Solbergveien 1 og andre mindre utbygginger som ikke vil bli

ytterligere definert her. Det er viktig å bemerke seg at Nordre Follo kommune skriver i sin arealdel, i kommuneplanen 2023-2034;

«[...] Utbygging innenfra og ut utfordres av utviklingen som foregår i Ås kommune, i randsonen til Ski.» (Nordre Follo kommune, 2023, s. 24).

Med begrepet «randssonen» mener de altså dette området som er henvist i figur 4, Solberg (Ås kommune, 2022). I denne sammenheng kan en legge merke til manglende samhandling og samskaping mellom overnevnte kommuner, både lokalt, men også gjennom regionale føringer. Her bruker begge kommuner tid og ressurser på planlegging av arealer som det kunne eksistert mer samskaping rundt. Informant 6 fra Nordre Follo kommune (2023) nevner et nærings samarbeid som de har forsøkt å heve til et regionalt nivå. Dette nærings samarbeidet er noe kommunen har forsøkt å få til, slik at en kan koordinere hvilke kommuner som skal gjøre hva, og skape en mer sammenkoblet region. Dette har en relevans til Caseområdet, ettersom et svekket samarbeid kan påvirke hva slags utvikling som blir prioritert.

Dette viser at kommuner med samme regionale føringer i regionen kan ha forskjellige lokale stedsprioriteringer. Dette understreker at det er kommunen som planlegger for stedsutvikling, og disse kan ha andre behov og ønsker enn det regionale rammeverk har. Det tyder på at det er for lite horisontale bånd mellom kommunene i områder der det eksisterer regionale føringer. En kan argumentere for at en revisjon av planen bør inkludere definerte horisontale planleggingsstrukturer mellom kommuner i regionen. Regionale planforum er i dag kun en kunnskapsformidlende forsamling bestående av faglige og politiske representanter. Regionalt planforum er nedfelt i plan- og bygningsloven §5-3 som et høringsorgan, ikke et vedtaksdyktig organ (Plan- og bygningsloven, 2008, §5-3).

Uansett er det nødvendig å påpeke at kommunene har ulike arealmessige interesser, Ås kommune er innenfor deres rett til å planlegge innenfor deres grenser. Så langt de holder seg innenfor de rammene gitt av nasjonale og regionale myndigheter. Representant 7 fra Nordre Follo kommune påpeker likevel at det pågår et aktivt samarbeid, og at det blir bedre og bedre med årene;

«Vi samarbeider jo nå, men det er sånn at vi sier at vi er mye bedre enn det vi har gjort på mange, mange år før. Og vi har satt oss noen mål på ting vi skal gjøre sammen, [...]. Vi var og presenterte for næringslivet, og andre interesserte i en større sammenheng her for noen år tilbake. Altså [innenfor teamet] arealer for å tiltrekke oss næring, bli litt kjent på ulike kommuners arealer, hva er det egentlig vi har i Nordre Follo som

næringsarealer, hva er det vi satser oss på [...]. Vi får aldri IKEA hit [til Nordre Follo kommune] hvis vi får bestemme, for vi har ikke arealer til det. Mens Vestby, tusen takk, kom til oss og bruker matjord til det. Javell, det er deres valg. Så da vet jeg at da kan jeg henvise de til [fjernet ift. personvernbestemmelser] i Vestby for eksempel, for jeg vet at [Vestby] har arealer som de vil bruke. [...] jeg ser jo verdien av å samarbeide.» (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).

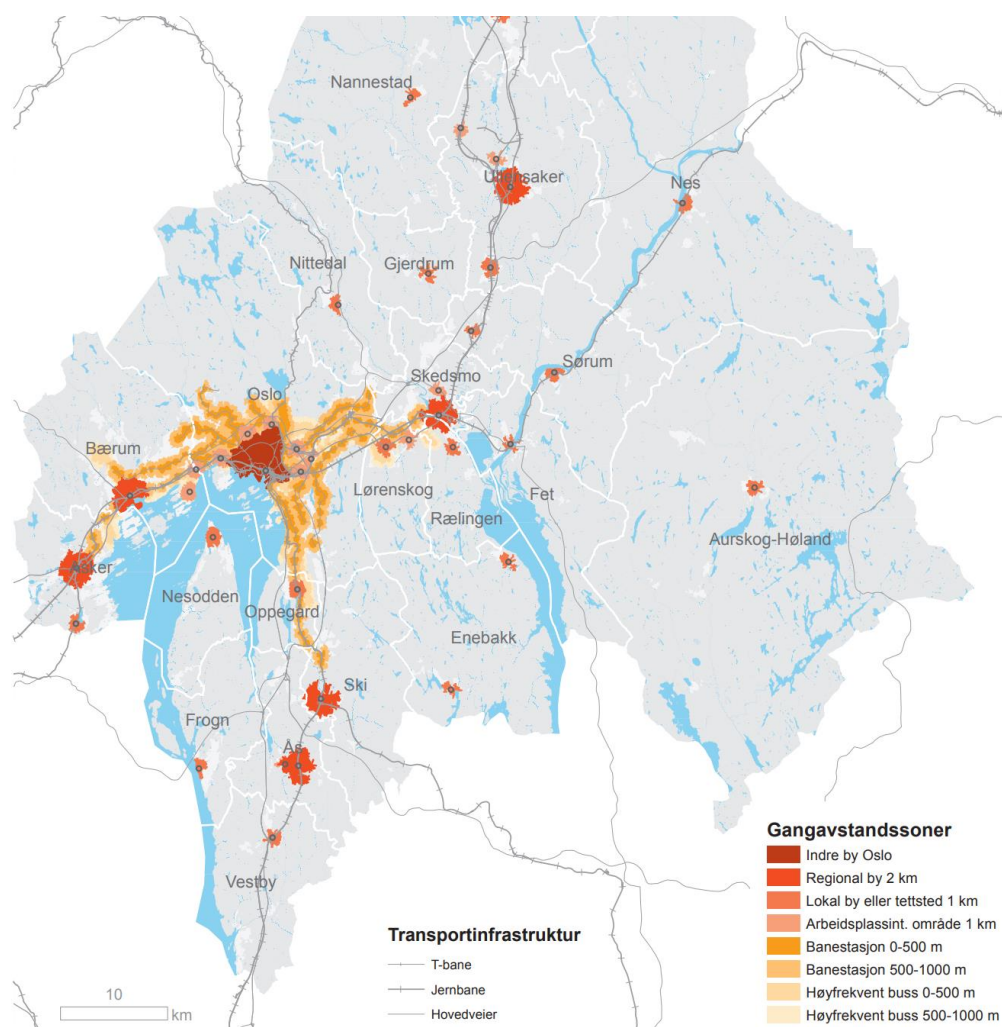
Dette utsagnet fra informant 7 er nyttig å henvise til fordi informanten i dette tilfellet påpeker muligheten for bedre arealutnyttelse og tilretteleggelse for næringsliv i et regionalt perspektiv. Om Nordre Follo kommune og Ås kommune her var samkjørt og hadde en plan for hvilke arealer som brukes til hva, kan det argumenteres for at begge kommunene vil tjene på det. Saksbehandlingstid kan kortes ned, og utbyggere kan fokusere på attraktive og prioriterte områder, samtidig kan utbyggerbidrag øke. Informant 6 sier videre;

«Vi har jo RP-ATen og den ting [...], man hadde jo en næringsplan for Follo, her for en del år tilbake [...]. Der man ble enig med at ja, Vestby [de] ønsker disse store logistikkgreiene [...]. Inni Oppegård så ønsket man å få de ut, og hadde ikke plass til de [...]. Så man hadde en felles plan, [...], og så følte jeg at det arbeidet pågikk en stund og var på vei til noe, og så har det på en måte forvitret litt [...]. Det er noe med å få opp igjen den, det er en felles forståelse, en felles satsing, som gjør at vi ser på dette som en region, og ikke konkurrerer oss imellom på små flater, men ser regionen og går sammen om å styrke [regionen] [...]. (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Regionale og lokale spørsmål beveger seg opp og ned på den geografiske skalaen. En kan argumentere for at skalakompleksitet kan identifiseres i dette utsagnet, det er ikke en utelukkende regional eller nasjonal aktør for planlegging innenfor dette området. Oppgavene er fordelt mellom lokale foreninger på tvers av utbyggere, kommuner, regionråd og andre interessenter i området som gjør at planleggingen kan oppfattes som skala-kompleks (Amin, 2001). Problemstillingen i denne studien ser på flernivåstyringens rolle i stedsutvikling, og hvorvidt flernivåstyrte prosesser er konstruert for samskaping. Dette er et godt eksempel på hvordan skalaene gjør planprosessene komplekse, i at mange aktører har delte roller og særegne interesser som påvirker både fremtidsperspektiver og dermed utførelsen av stedsutvikling. Som blir påpekt av informant 6 og 7 er ikke dette flernivåstyrte systemet konstruert for samskaping, i stedet eksisterer det enkelte kanaler som ikke møter kommunens behov når det kommer til

koordinering av lokal stedsutvikling på tvers av kommunene (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015; Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).

I den kontekstuelle situasjonen legger det opp til konkurranse mellom kommunene når det kommer til boligpriser og utbyggerbidrag. Ettersom «greenfield» utbygging er billigere. Dette betyr at etablerere og barnefamilier i større grad kan kjøpe seg inn i Ås, da boligprisene er billigere der. Dette er en innbyggergruppe som Nordre Follo kommune ønsker å tiltrekke seg (Nordre Follo kommune, 2023). Samtidig må Ås kommune og Nordre Follo kommune konkurrere med hverandre om hvor mye utbyggerbidrag de kan hente inn fra utbyggerne (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).



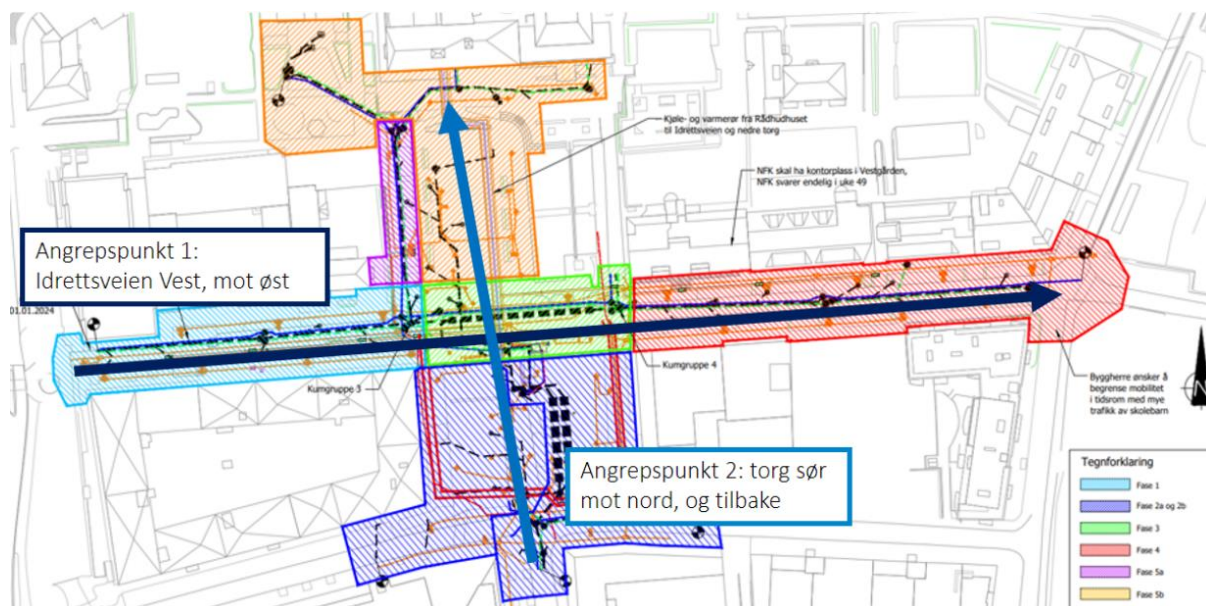
Figur 12 - Tettstedsstruktur i Akershusregionen gir en geografisk forståelse på hvor nære Ski og Ås er. Figuren er hentet fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (2015).

For å bygge videre på dette forteller informant 7 fra Nordre Follo kommune (2023) at forbedret regionalt samarbeid og utarbeiding av en ny næringsrapport igjen ble relevant på bakgrunn av

rullering av kommuneplanens arealdel. I den forbindelse ble det bestilt en utredning av regionale næringsarealer som ønsket å få oversikt over hvilke utviklingspotensialer som eksisterer i regionen, slik at kommunene kunne samarbeide (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023). Videre kan Nordre Follo kommune sende utbyggere og interessenter som ikke passer innunder deres arealpolitikk videre til Ås kommune eller andre i regionen, så langt dette ikke kommer til å påvirke Ski i vesentlig grad. Målet med rapporten var å gi kommunene i Follo-regionen en «rolle» i regionen. Slik at en kommune kunne satset på tett boligutvikling, og andre på næringsutvikling og industri.

Det nevnes i begge disse uttalelsene at kommunene og fylkeskommunene ønsket rapporten. Her må kommunene i regionen som helhet være enige for at rapporten skal være handlekraftig. En ser jo at dersom én kommune velger å trekke seg unna et slikt samarbeid vil det svekke regionen som helhet. Slike store samarbeid er usikre og komplekse grunnet det store antallet og de forskjellige perspektivene de har, men også på grunn av endrede politiske prioriteringer hvert kommunevalg. Nettopp tilliten i dette flernivåstyring systemet virker sårbart når det kommer til politisk ledelse, dersom noen ønsker å gå andre veier enn det et tidligere styresett har ønsket (Hooghe og Marks, 2001; Maggetti og Trein, 2018; Marks, 1993).

Informant 1 og 2 forteller om usikkerheten som kommunen har ført i prosess, dette er representanter for det statlige eiendomsutviklingsselskapet Bane NOR eiendom. Disse forteller at kommunen har innført såkalte rekkefølgekrav, en slags «venteliste» som utbyggingsprosjektene og den medfølgende tekniske infrastrukturen blir satt på (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 2 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Dette nevner også representanter for kommunen, og begrunnes med de mange infrastrukturinvesteringene som kommunen må forskuttere før de nye innbyggerne betaler kommunale avgifter. De oppgir at de vil unngå å øke avgifts press, slik at eksisterende innbyggere må betale for fremtidige innbyggere. Dette er en kompleks operasjon med en rekke aktører, interesser og perspektiver. Informant 1 forteller videre at disse rekkefølgekravene var rigide, i den forstand at utsatte prosjekter fremdeles holdt sin posisjon i ventelisten. Som tidligere fortalt har den nye Ski videregående skole blitt kansellert, etter en lang periode med forsinkelser og usikkerhet. I perioden har dette prosjektet vært øverst på ventelisten, som har ført til at andre prosjekter ikke har fått «snike» i køen, sier informant 1 (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023). Dette mener informanten at tærer på tilliten mellom utbyggerne og kommunen, som alle kommersielle aktører er usikkerhet et problem for økonomien i slike prosjekt.



Figur 13 - Det planlagte torg-prosjektet er avhengig av fremtidig byutvikling, der byutviklingen er avhengig av torg-prosjektet. Figuren er hentet fra Wettergreen (2023b). Figuren viser rekkefølgen for anleggsperioden, for å ikke påvirke bylivet i for stor grad.

I det nå påbegynte prosjektet Ski gågate er kommunen avhengig av, og har budsjettert med 50 millioner i utbyggerbidrag, og for å få disse midlene er de avhengig av at utbyggerne faktisk bygger (Wettergreen, 2023). For å skape utvikling i Ski sentrum, må gågateprosjektet gjennomføres, ettersom vann- og avløpsnett og strømnnett må oppgraderes for å fasilitere økt innbyggertall (Wettergreen, 2023). I 2023 til starten av 2024 har utbyggere ikke vært i en god situasjon selv. Høye renter og redusert kjøpsinteresse har bremsset utbyggingen i flere byer, også Ski (Mathiesen, 2024). Nå som dette prosjektet er satt i gang, håper kommunen på at det igjen blir fart i de videre utviklingsplanene for Ski sentrum. Fremover blir det interessant å se revideringen av RP-AT, for å se om en presisering av «vedlikeholdsvekst» blir aktuelt. I tillegg blir det interessant å se om fylket gjør endringer som fører til mer samskaping og samarbeid.

6.2.3 Regionale samarbeid og påvirkning på Caseområdet

I 2023 startet arbeidet med å evaluere den regionale RP-AT. Arbeidet skulle se om planen hadde fungert etter sin hensikt (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Evalueringen fant at planen har vært sentral i temaer som fortetting, arealutnyttelse og klima- og miljø. Likevel anbefaler evalueringen at planen bør revideres på bakgrunn av enkelte punkter. Et av disse punktene er 80%/20% vektfordelingen mellom utvikling i prioriterte vekstområder (80%) og vedlikeholdsvekst (20%). Innspill fra periferende kommuner, gjerne uten skinnegående transport, mener at dette er for rigid. De har utfordringer med å regulere enkelte områder på

bakgrunn av fordelingen, blir poengtert i evalueringen (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023).

Revideringen bør gjennomgå en rekke andre punkter, deriblant vekstfordeling, handel-og service, jordvern, grønn grense, rolledeling for eksisterende veinett og en gjennomgang av kriterier for samferdselsinvesteringer (Weltzien og Steineke, 2023). Evalueringen påpeker også at samarbeid og medvirkning på tvers av kommunene og øvrige deltakere i planprosessen er kritisk for planens videre fremtid (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Evalueringen påpeker at samhandling og samskaping er savnet, arenaer for å diskutere spesifikke temaer er ønsket. Regionalt planforum er nevnt av to regionale myndigheter der de ønsker at lokale prosjekter som kan ha betydning på regionen bør diskuteres regionalt i slike regionale planforum. Et høringsinnspill under temaet «arealkonflikter», peker flere på en avkobling mellom kommunale, regionale og statlig planmyndigheter;

«Planen har ikke maktet å samle og koordinere regionale og statlige sektorinteresser. Det samme gjelder for Byvekstavtalen.» (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023s. 25).

Andre peker på økonomiske insentiver til å samarbeide, slik som da Ullensaker kommune mottok midler under planleggingen av Oslo Lufthavn Gardermoen (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Det kommer frem en rekke innspill til evalueringen av RP-AT fra regionale myndigheter og kommunene i fylket. På temaet samordning og konfliktløsning kommer det frem en rekke interessante momenter som er relevante i forhold til samskapingsperspektiver. Her skriver regionale myndigheter at planen ikke oppleves som tung nok ved konflikter, og videre at ingen ønsker å være det de kaller «overkommune», som mulig kan svekke samarbeid (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). Dette har Akershus FK kommentert på tidligere, dette skjæringspunktet mellom å være samarbeidspartner, kontra planmyndighet. Dette gjenspeiles samtidig av informant 5, som går inn på samarbeid versus å være planmyndighet, noe de har utfordringer med å gjøre,

«Fylkeskommunen [...] fremstår [i liten grad] som en veileder og hjelper for kommunene, og kommunene sier det selv. Og det er sånn at gjennom det prosjektet som har gått opp i flere år og som fortsetter, så er det avdekket at vi tror at vi veileder, og så sier kommunene at [de] opplever, eller oppfatter at vi bestemmer. Vi skjønner ikke helt hvordan det virker [...]. Det virker førende på en annen måte enn vi egentlig har tenkt. Det krever egentlig en annen bevissthet hos oss. Jeg tror egentlig også at det

krever en annen kompetanse enn det vi egentlig har i dag [...]. Men jeg er opptatt av å bare fortelle dette til kommunen, og vi jobber jo sammen med kommunen om denne rolleforståelsen. Så jeg kan si at vi er i prosess, men det er ikke noe som slår inn i 2023. Det er langsiktig arbeid og bestrevelse» (Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

En regional myndighet mener at RP-AT er tydelig når det kommer til krav om samarbeid, men at koordineringen av dette samarbeidet har vist seg å være vanskelig. En kommune mener på motsatt side at planen ikke har maktet å samle og koordinere regionale statlige sektorinteresser, og at dette samtidig gjelder for byvekstavtalen (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Byvekstavtalen omtales som et bedre rammeverk for å koble arealpolitikk og samferdselsprioriteringer, byvekstavtalen går ut på at befolkningsveksten skal benytte seg av kollektivtransport og ikke øke bilandelen i transport. Dette kan det føre statlige midler til, som gjør ordningen attraktiv (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). I utsagnet fra Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune (2023) nevnes det at Akershus FK ikke har riktig type kompetanse på lokal stedsutvikling, og at dette er en utfordring når de legger føringer for byutvikling. Dette er noe som de er opptatte av å videreformidle til kommunene. Dette er et klart eksempel på at flernivåstyring har en avkobling til stedsutvikling, men at det er noe som fylkeskommunen ønsker å forbedre seg på.

RP-AT bare for byer med skinnegående transport?

I evalueringen av den regionale areal- og transportplanen kom det frem innspill fra de mer landlige kommunene i Akershus Fylkeskommune. Kjennetegnene bak kommunene som kom med dette innspillet er at de ikke har skinnegående transport eller kan defineres som en stasjonsby. En rekke av disse kommunene mener at RP-AT fremmer byer, tettsteder og områder med skinnegående transport fremfor områder med eksempelvis gode høgfrequente bussforbindelser (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015). En representant fra fylkeskommunen påpekte følgende i intervju,

«Ja det er mange distriktskommuner som mener at RP-ATen er investert i skinnegående byer, stasjonsbyer [og] knutepunkter, at det er de med skinnegående tilgjengelighet som får de store hovedgrepene, men vi får se [i den reviderte RP-ATen]» (Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Dette er interessant ettersom det gir en indikasjon på at byer som er bygget rundt stasjoner i større grad blir prioritert i den regionale planen. Videre mener kommunene at det bør være mer

opp til dem selv hvor de skal bygge, om de er landlige eller urbane. Med andre ord at dette «vedlikeholdsvekst» begrepet skal styrkes eller omdefineres til å inkludere flere kommuner (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Dermed kan en også observere en spredning, utfra hvilke kommuner en snakker med. Dette påvirker caseområdet, da denne planen bygger særlig godt oppunder dette området. Dersom flere rurale arealer blir mer åpne for utbygging, kan attraktiviteten og fokuset tas vekk fra Ski stasjon.

Oppsummert i denne evalueringen er det forskjellige meninger om hvorvidt denne planen har hatt positiv påvirkning på samskaping. De gjentakende omtalene refererer til at planen legger opp til samskaping, men legger ikke opp til koordineringen av myndighetene. Det gjør at planen er tydelig på at samarbeid skal skje, men ikke hvordan samarbeidet i best mulig grad bør skje. Enkelte mener at dette kan løses ved å legge bedre til rette for verktøy og uformelle møtefora, i tillegg til økt bruk av regionalt planforum der ulike planmessige problemstillinger drøftes av medlemskommunene i fylkeskommunen (Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023).

6.3 Stedskontekst i flernivåstyring og regionalisering

Dette kapittelet gir et innblikk i hvor stedssensitive flernivåstyrte prosesser er i lokal stedsutvikling. I dette ligger stedsblindhet sentralt. Ski by er definert som en «regional by» av Akershus fylkeskommune, og det gir en rekke føringer for hvordan kommunen skal prioritere sin vekst. Stedsidentitet kan tolkes på en rekke forskjellige måter. Sentrale spørsmål som hva «sted» betyr kommer an på hvor du er, hvem du snakker med og når du snakker med de (Seamon og Lundberg, 2017). Strategien og prinsippet om å bygge innenfra og ut, er ventet å være dyr for Nordre Follo kommune da denne strategien bygger på «brownsite» utvikling (De Sousa, 2010). Som forklart er dette mye dyrere, og som vil påvirke hvem som kommer til å bosette seg i fremtidige Ski by. Stedssensitive prosesser i nasjonal og regional planlegging diskuteres derfor i dette kapittelet. Dette er med å belyse hvilke rolle stedsutvikling har i flernivåstyring. Særlig begrep som «stasjonsbyer» og «regionalisering» er relevante i denne sammenhengen.

6.3.1 Stasjonsbyer og stedsblindhet

Begrepet «stasjonsby» er nevnt gjentatte ganger i en rekke intervjuer. Begrepet brukes av informantene til å omtale eller referere til Ski og utviklingen som foregår der. Likevel kommer det frem i intervju med representanter for Nordre Follo kommune, at kommunen er negative til å bli stemplet som en stasjonsby. De mener begrepet ikke gjenspeiler kvalitetene som Ski by

har (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Kommunen ønsker arbeidsrelatert pendling begge veier, med næring og arbeidsplasser i Ski. De vil ikke at pendleraktiviteten blir selve grunnen til å bo i Ski, og ønsker heller å opprettholde og videreutvikle næringene som eksisterer i Ski. Kommunen mener begrepet er transportfokuseret og omtaler begrepet som stedsblindt. De mener at Ski er mer enn bare transport og stasjonsbybegrepet vil tiltrekke seg helt andre innbyggere, enn det kommunen ønsker å satse på. Informant 6 og 7 sier videre at Ski har et aktivt kulturliv, idrett og natur. Det blir derfor feil å kun være en «stasjonsby», mener kommunen (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023).

«[...] Der har ingen på en måte tenkt noe videre på hvordan vi utvikler selve byen i forhold til en byidentitet. Da var det et transportfokus, ikke sant? Og det tror jeg det hele tiden de har hatt, at Ski bare er et transportfokus. Så at det viser seg at det er 11 minutter til Oslo, [...] det er fra Akershus [Fylkeskommune] og andres perspektiv. Det er liksom 11 minutter fra Ski til Oslo, men vi sier nå 11 minutter fra Oslo til Ski» (Informant 4 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Representanter for Akershus Fylkeskommune, Bane NOR Eiendom og Jernbanedirektoratet snakker mye om viktigheten av god kollektivtransport (Informant 1 fra Bane NOR Eiendom, 2023; Informant 3 fra Jernbanedirektoratet, 2023; Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Informant 3 fra Jernbanedirektoratet (2023) forklarer at jernbanens sentralitet i Ski gjør at byen blir en «stasjonsby», de mener at kommunen selv identifiserer seg med. Dette er i strid med Nordre Follo kommune sine uttalelser om hvordan de ønsker å utvikle sine byer. Dette momentet er viktig, ettersom det er klare forskjeller på hvordan de ulike skalaene omtaler Ski sin «plass» i regionen. Det gir med andre ord innsikt i at Akershus Fylkeskommune og statlige forvaltere ikke har like god forståelse på hva Nordre Follo kommune ønsker av utvikling, samt en frikobling på hvordan kommunen ønsker å profilere seg som sted. Dette kan føre til at de eksogene aktørene velger å gjennomføre andre prosjekter enn det kommunen selv ønsker. Bare innenfor «stasjonsby» begrepet foreligger et argument for at statlige og regionale aktører har et overordnet transport og regionalt fokus på lokal stedsutvikling, der kommunen har en større helhetlig areal- og samfunnsplanleggingsoppgave. Spørsmålet blir her hvorvidt de eksogene aktørene i bunn fremmer stedsblind stedsutvikling implisitt eller eksplisitt i dette «stasjonsby» begrepet, eller i de andre regionale eller nasjonale planleggingsoppgavene.

Aktørene har i mange tilfeller sine egne fremtidsprognoser og arbeidsoppgaver som ikke alltid omfatter andre aktører, som Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune (2023) tidligere har påpekt i intervju. Det gjør samarbeid mer komplisert, ettersom mange flernivåstyrte prosjekter forsøker å løse helt forskjellige problemer, i stedet for å løse felles problem samtidig (Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023). Når Informant 6 fra Nordre Follo kommune (2023) kommenterer at kommunen ønsker forpliktende satsing, kan dette bety at de ønsker satsing innenfor et konkret område og ikke en organisering der aktørene løser egne problemer fremfor å jobbe sammen med helhetlige løsninger (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023).

Informantene mener at de har nok med sitt eget arbeid og at det dermed blir mer komplekst å sette seg inn i andres oppgaver (Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023; Kay, 2005). Nordre Follo kommune sier også senere at de sliter med å gjennomføre de oppgaver som de får delegert fra staten, og at det ikke medfølger nok midler til å utføre arbeidet. Dette omhandler den generelle økonomiske situasjonen for kommunene som blir til en utfordring når det kommer til å tenke nytt (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023; Nordre Follo kommune, 2024). Informant 5 sier videre angående planleggingen av en regional by;

«[...] jeg skulle ikke forundre meg om de også føler at de sitter litt alene med det ansvaret [helheten mellom byutvikling og knutepunktutvikling]» (Informant 5 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Dette viser at Akershus Fylkeskommune er klar over problemer ved at Nordre Follo kommune har havnet i midten av en storstilt flernivåstyring utbygging, og at det verken medfølger midler eller tilstrekkelig samskaping for å utføre kommunens visjoner. En på bakgrunn av dette argumentere for at stasjonsby fenomenet har ulike forståelser avhengig av hvem en kommuniserer med. Kommunen ønsker ikke å bli definert som en stasjonsby på bakgrunn av at det tiltrekker pendlervirksomhet, noe kommunen ikke ønsker særlig mye (Informant 6 fra Nordre Follo kommune, 2023; Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Samtidig jobber regionen med integrering mellom de ulike kommunene i Folloregionen, i et transportorientert perspektiv, som på mange områder tilsvarer «transit oriented development», eller knutepunktutvikling på Norsk (Renne, 2009). Knutepunktutvikling er steder som blir utviklet med kollektivtransport som primær transport metode, gjerne som en konkret utbyggingsstrategi i forbindelse med nevnt kollektivutbygging (McLeod et al., 2017). Staten gjennomfører også transportfokusert stedsplanlegging gjennom sine statlige virksomheter og Stortinget som i 2015

på Oslo og Akershus å lage denne regionale areal- og transportplanen (Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, 2015; Oslo kommune og Viken fylkeskommune, 2023). Her kan det argumenteres for at Ski både tjener og taper på sin nære tilknytning til Osloområdet. De har fått et stort infrastrukturprosjekt og regional oppmerksomhet, men ikke nødvendigvis den utviklingen de selv ønsker som er næringsutvikling og pendling begge veier mellom Oslo og Ski. På bakgrunn av at flere utbyggingsprosjekter, og statlige og fylkeskommunale uttalelser ville en antatt at kommunen selv ønsket å bli omtalt som «Stasjonsby», kommunen var bestemt på at det ordet blir feil å bruke på grunn av de insinueringer som blir gjort om stedet, som de ikke kjenner seg igjen i. Stasjonsby begrepet kan derfor argumenteres at er et overordnet flernivåstyrt begrep i Ski. Det er en klar avkobling på hvem som bruker begrepet i denne lokale konteksten. Betydningen dette stasjonsbybegrepet har for Ski som sted er derfor stor, ettersom det gir en indikasjon på hvordan de ulike offentlige myndighetene ser på stedet i sine perspektiver. Nasjonale og regionale interesser har kvaliteter som gjenspeiler en «place based» tilnærming til sted, altså ikke-kontekstuelle stedsbehov. Nordre Follo kommune ønsker å anvende kontekstuelle steds kvaliteter når Ski utvikles, slik at identiteten kommer frem og ikke blir borte i regionaliseringen. Nordre Follo kommune har ansvar for å føre langsiktig areal- og samfunnsmessig planlegging, og inkluderer forhold utover de transportfokuserte forholdene som nasjonale og regionale interesser i dette tilfellet har.

Dette begrepet er interessant å studere, da regionale, nasjonale og private aktører er opptatt av å bruke slike begrep. Gjerne i promotering av steder, ikke bare i Ski. At begrepet utelukkende blir brukt i positive sammenhenger av aktører som ikke har tilholdssted lokalt i Ski, og negativt omtalt av Nordre Follo kommune er interessant. Her er det en tydelig avkobling i det flernivåstyrte systemet i Ski. Dette påvirker caseområdet særlig mye, da innbyggerne som kommer til å flytte til den stasjonsnære strukturen vil få presentert en by, som avviker med det identiteten er.

6.3.2 Stedsidentitet- og sensitivitet i Ski

Stedsidentitet i Ski er utfordrende å svare rundt, sier Informant 7 fra Nordre Follo kommune (2023). Informanten mener at Ski har en naturnær, kulturrik og gangbasert identitet, og at denne blir utviklet bedre fremover. Sentrumet skal bli mer inviterende slik at aktiviteten i sentrumsdelen går opp. I starten av 2024 ble arbeidet med oppussingen av gågaten startet. Et ledd i dette er å fjerne parkeringsplassene tilknyttet storsenteret, og samtidig gjøre gangveien mellom Rådhusparken og Ski stasjon mer trivelig og tilgjengelig (Nordre Follo kommune, u. å-c). Dette kan sees i sammenheng med steder som fenomen og relasjon, som tolker steder etter

fenomenene som skjer, og de tilknytningene en har til stedet en bor i (Nordre Follo kommune, 2024). Prosjektet er også omtalt å være Nordre Follo kommune sin «del» av utbyggingsavtalen med utbyggerne i sentrumssiden på Ski øst, som er nevnt i tidligere kapitler. Her viser kommunen initiativ til hva slags sted de ønsker at Ski skal være, men møter delvis motstand når det gjelder økonomi og samarbeid regionalt.

Den kontinuerlige utviklingen i Ski skal dreies mot gåvennlighet, og fjerning av parkeringsplasser i sentrum, påpeker informant 6 og 7 fra Nordre Follo kommune (2023). Kommunen henviser til et sted, som ikke nødvendigvis eksisterer i dag, men som de vil at skal være en kjerneverdi i fremtiden. De ønsker endring, og den kontinuerlige endringen skal være gåvennlighet og sentrumsutvikling med nærhet til kollektivtransport, slik at veksten av reiser fra Ski skjer med denne transportmetoden (Nordre Follo kommune, 2024). Dette var noe som også ble gjentatt av fylkeskommunal informant 9;

«Vi har hatt en del store prosjekter i Ski, flyttingen av [Videregående skole], der har vi jo leide lokaler frem til nå. Den nye Videregående skolen er det viktigste tiltaket [bidraget] som Akershus har til sentrumsutvikling for å skape et levende sentrum. Og når en ser på hvor mange som bor i Ski sentrum, så er det bosatt veldig lite i forhold til andre regionale byer, [...] det er stort sett handel og arbeidsplasser som driver sentrumsutviklingen der da. Det å få bosatt flere i sentrumet, det er en stor utfordring og ikke minst at deler av det nye stasjonsområdet er stort og oppleves som en fysisk barriere til der hvor de fleste bor som er på Ås-siden [Vest-siden av Ski], tyngdepunktet er jo på den siden. Så det å få mer aktivitet på Øst-siden, det er en stor utfordring» (Informant 9 fra Akershus Fylkeskommune, 2023).

Arbeidet med sentrumsutvikling i forbindelse med den nye videregående skolen gjør prosjektet med sentrumsutvikling mer komplekst. Når informant 9 fra Akershus fylkeskommune (2023) påpeker at videregående skole og Bibliotek-prosjektet er det viktigste Akershus gjør for å bygge sentrum, sier det seg selv at stedsutviklingen i sentrum blir utfordrende når et så sentralt prosjekt blir innstilt. Dermed kan dette svekke kommunens planlegging av denne «landlige urbane» kommunen, som informant 7 påpeker at kommunen forsøker å profilere seg som (Informant 7 fra Nordre Follo kommune, 2023). Alternativet til ny videregående skole er en mer desentralisert utdanningsinstitusjon, der mesteparten av aktiviteten i Ski skjer utenfor sentrum (Løkken og Hanstensen, 2023). Dette er et klart eksempel der kommunalt ønsket stedsidentitet i Ski blir påvirket av eksogene flernivåstyring hendelser i planleggingsarbeidet.



Foto 14 - Identitetsbygging i et tradisjonelt stille Ski sentrum (Foto: Thomas Jesper Berntzen).

Dette viser at fylket ser sin rolle i sentrumsutviklingen, men at det likevel ble innstilt av fylket grunnet en kostnadsøkning (Løkken og Hanstensen, 2023). Prosjektet var midt i sentrum, og ville sørget for en stor økning i aktivitet i Rådhusplassen og sentrum på generelt grunnlag. Et nytt bibliotek ville bygges vegg i vegg med Rådhuset, samt byggets kvaliteter kunne også bli brukt aktivt på kvelden etter skoletid (Løkken og Hanstensen, 2023). Dette går kommunen nå mest sannsynlig glipp av, ettersom fylket har endret mening på prosjektet. Selv om prislappen på dette prosjektet har vokst for høyt, er det likevel mulig å identifisere en avkopling. Fylkeskommunen har i dette tilfellet ikke forstått hvor viktig og sentralt dette prosjektet er for videre utvikling i Ski sentrum. Dessuten har det skapt problemer for kommunen, som var avhengig av dette for å gjennomføre kommunens egne mål. Likevel har dette store konsekvenser for stedets utvikling, og visjonene for kommunen må endres for å ta stilling til denne uforutsigbarheten. Ny Ski videregående skole viser kompleksiteten innenfor slike prosjekt, og hvordan aktørene blir avhengig av hverandre for å gjennomføre prosjekt.

Kapittel 7: Konklusjon og oppsummerende kommentarer

Follobanen åpnet for fullt i 2023. Med banen og regionale føringer fulgte et press til å bygge ut Ski. Byen skal fortette rundt stasjonen, og unngå byspredning fremover. Føringene som tilsa at denne veksten skulle foregå sentralt, er en flernivåstyrt prosess ført av Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Akershus Fylkeskommune. Aktørene har stor påvirkning på hvordan byen skal utvikles. Follobanens investeringsbeslutning tok til høyde for befolkningsvekst i Ski. Akershus fylkeskommune eier og drifter flere sentrale fylkesveier med kommunal-teknisk infrastruktur, og har utdanningstilbud i byen. Akershus fylkeskommune har også definert byen som en «regionby», som betyr at Ski skal bli et kollektivknutepunkt for Folloregionen. Denne studien har satt søkelyset på denne flernivåstyrt, og påvirkningen dette har på lokal stedsutvikling.

Dette kapittelet vil besvare og konkludere problemstillingene som studien har reist, og henviser til relevante funn.

Hvilken rolle har flernivåstyrt i lokal stedsutvikling?

Funnene i denne studien beviser at flernivåstyrt i lokalstedsutvikling gir en fare for stedsblindhet. Nasjonale og regionale planmyndigheter har andre arbeidsoppgaver, og annet syn på det kontekstspesifikke stedet Ski, enn det kommunen har. Det gjør at flernivåstyrt samarbeid ofte blir komplekse operasjoner basert på forskjellige fremtidsperspektiver, dette påvirker stedets utvikling. Ski videregående og utbyggingen i Solberg området i Ås kommune er eksempler på regionalt komplekse prosjekter, som direkte påvirker Caseområdets utvikling fremover. Innstillingen skaper problemer for videre utvikling i Ski, utsettelsen skyldes momenter utenfor kommunen sin kontroll. Utbyggingen på Solberg utfordrer Nordre Follo kommunes måloppnåelse, på bakgrunn av dette ønsker de en bedre regional styring rundt arealplanlegging.

Videre kan med bakgrunn i data argumentere for at flernivåstyrt ikke er kontekstsensitiv når det kommer til lokal stedsutvikling, det er fare for stedsblindhet der nasjonale og regionale forvaltere har tydelige interesser. Det kan på bakgrunn av dette bli mer komplekst å gjennomføre kommunens egne mål. Aktuelt er også dette «stasjonsby» begrepet, som blir benyttet av Jernbanedirektoratet og Akershus fylkeskommune, fordi de har et annet inntrykk og forståelse av Ski som sted, enn det kommunen har. Transportfokuset som medfølger «stasjonsby» begrepet definerer og grunnlegger Ski som et pendlersted, men omtaler ikke

stedskonteksten som Ski har. Kommunen mener «stasjonsby» begrepet ikke omtaler de kvalitetene som Ski har.

Innenfor ressursmobilisering er flernivåstyrte prosesser i utgangspunktet organisert på en slik måte at samarbeid på tvers av skala vil bety en gevinst. Enten i form av finansielle ressurser som har føringer koblet til seg, eller i form av prosjekter som ikke er mulig uten samarbeidet. Det gjennomføres en rekke forskjellige regionale og lokale samarbeid innenfor Ski, og som påvirker Caseområdet særlig. Bybåndssamarbeidet og byvekstavtalen gir finansielle midler, og kunnskapsutvikling for kommunen, som de oppgir at har hjulpet. Dette blir en form for flernivåstyring, ettersom det er organisasjoner som gir disse midlene med ulike føringer for utvikling. Uansett skaper dette kompleksitet for kommunen, og de opplever et press fra utbyggere for å bygge og planlegge raskt. For å gå videre på kompleksitet, kan Boelens og de Roo (2016) sine perspektiver trekkes inn. Det er tydelig at det er ulike perspektiver på fremtiden, eller den udefinerte tilblivelsen som skal skje i Ski. Dette skaper skalakompleksitet, en kan se kjennetegn på dette, og de Boelens og de Roo (2016) forklarer. Det er også tydelig at fremtidsperspektiver endrer seg som Urry (2016) forklarer, byen er i konstant utvikling, som skalerer kompleksiteten i et tredelt politisk-administrativt system. Funnene i studien bygger opp om de teoretiske perspektivene som Urry (2016) og Boelens og de Roo (2016) legger frem.

Nordre Follo kommune er avhengig av andre eksterne aktører for å legge til rette for innbyggervekst, særlig Akershus Fylkeskommune. Ski må oppgradere kommunal teknisk infrastruktur som er lokalisert i fylkesveier, samt oppgradering av utdanningstilbud. Uten dette blir prinsippet om å bygge innenfra og ut, vanskelig å gjennomføre. Dermed blir videre utbygging avhengig av fylkeskommunens arbeidsoppgaver.

Utbyggeravtaler er også en form for mobilisering av ressurser, som kommunen må ha for å føre utbyggingen de ønsker. Inn under dette viser konkurransen mellom Ås kommune og Nordre Follo kommune at det er et sterkt behov for å få en mer påkoblet fylkeskommune. Fylkeskommunen må tenke regionalt på arealplanlegging og må blande seg inn i uønsket arealpolitikk, fra et regionalt planperspektiv. Særlig fordi det påvirker andre kommuners måloppnåelse. En kan si at funnet utfordrer styringsmodellen i norsk flernivåstyring. Studien har funnet at kommunene konkurrerer med hverandre for å få utbyggere og utbyggingsprosjekter. Dette kan komme på bekostning av nedbygging av natur, som Nordre Follo kommune ikke ønsker å gjøre. Nordre Follo kommune er avhengige av høye innbyggerbidrag for å få fart på kompleks stedsutvikling i sentrum. Konkurransen, eller «race

to the bottom», skaper en situasjon som gjør det vanskelig for Nordre Follo kommune å finansiere infrastruktur i sentrum.

Studien har også funnet at politisk lederskap er også en utfordring når det kommer til langvarige komplekse flernivåstyrte byggeprosjekt. Det forutsetter enighet på tvers av flere politiske plattformer, på alle deltakende skalaer. Dersom en enkelt ny koalisjon får flertall i et valg, kan dette skape usikkerhet for slike komplekse flernivåstyrte prosesser. Dette viser hvor komplekse og uforutsigbare flernivåstyrte prosjekter er, og hvordan ulike perspektiver er med på å forme fremtidig byutvikling.

Studien har bevist at flernivåstyringens rolle innenfor det kontekstuelle Ski i dag har en betydelig rolle for stedsutvikling. Nasjonale og regionale aktører har ikke ressurser eller ønske om å bedrive stedsutvikling, og anerkjenner ikke sin påvirkning på lokal stedsutvikling i stor nok grad. Likevel har de en viktig rolle for å prioritere hvor utvikling skal og kan skje, grunnet sine myndighetsoppgaver.

Studien har funnet at området blir påvirket av mange utenforliggende planer og hendelser, både internt og eksternt, av stat og fylke. En kan konkludere med at flernivåstyring fra regionale og statlige interesser, påvirker en vesentlig del av utviklingen i Ski. Kommunen ønsker tydeligere regional styring og kontroll innenfor arealplanlegging mellom kommunene. Nordre Follo kommune vil ha tettere regional koordinering når det kommer til areal- og knutepunktplanlegging i Follo regionen.

Rollen til flernivåstyring i stedsutviklingen i Ski er bred. Det er ikke bare kommunen selv som driver med stedsutvikling. Staten og fylket har arbeidsoppgaver som direkte påvirker stedsutviklingen i byen. Kommunen opplever at regionen ikke anerkjenner dette i tilstrekkelig grad, og at de utelukkende fokuserer på transport.

Stat og region tar ikke nødvendigvis stedet Ski, med i regionaliseringen. Men fører heller en stedsblind praksis som setter press på kommunen til å føre raskere utbygging. Dette er svært komplekst for kommunen som har økonomiske utfordringer.

Som studien har vist, har de eksterne aktørene en påvirkning på kommunens arealplanlegging. Rollen som stat og region har, er direkte med på å forme fremtidig utvikling av Ski og særlig innenfor caseområdets geografiske avgrensning.

7.1 Anbefalinger til videre forskning

Studiens problemstilling har satt søkelys på en trend i dagens arealplanlegging. Regional arealplanlegging og samarbeid har fått en viktig rolle når det kommer til satsing og samskaping lokalt. Denne studien har pekt på utfordringene som Nordre Follo kommune har hatt med å etterleve de regionale og nasjonale føringene og ønskene, som kommer med at regionen skal samhandle mer og planlegge mer i felleskap.

Ny forskning kan bygge videre på funnene som er gjort i denne studien, men òg inkludere flere kommuner, fylker, regioner og Caseområder for å belyse problematikken rundt fagfeltet. Det er høy etterspørsel på forskning rundt samskaping i flernivåstyrte systemer. En videreføring og oppklaring rundt dette i norske kontekster vil hjelpe planleggere i regionale byer i en tid med økende regionalisering.

Hvordan statlige virksomheter kan involvere seg tettere når det kommer til flernivåstyrt stedsutvikling, og hvordan fremtidig regional arealplanlegging kan redusere kommunal konkurranse rundt utbyggerbidrag og miljøvern, er tematikk som kan bli videre belyst.

Kapittel 8: Litteraturliste

- Aarsæther, N. og Buanes, A. (2018). Den komplekse statsmakta - rollemangfold og styringsutfordringer i planfeltet. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 109-127. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. (2015). *REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS - Vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015*: Akershus fylkeskommune, Oslo kommune.
- Akershus fylkeskommune. (2024). *Fakta og tall om Akershus*. Tilgjengelig fra: <https://afk.no/om-fylkeskommunen/fakta-og-kart-over-akershus/fakta-og-tall-om-akershus/> (lest 05.04.2024).
- Amdam, R. (2018). Samarbeidsdriven planlegging. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 248 - 266. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Amin, A. (2001). Spatialities of Globalisation. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 34 (3): 379 - 568. doi: <https://doi.org/10.1068/a3439>
- Aukrust, Ø. (2024, 13.03.2024). Biltrafikken i storbyene vil trolig øke, selv om staten bruker milliarder på å forhindre det. Tilgjengelig fra: https://www.forskning.no/bil-og-trafikk/biltrafikken-i-storbyene-vil-trolig-oke-selv-om-staten-bruker-milliarder-pa-a-forhindre-det/2324664?fbclid=IwAR09F4nK9Gj6agZNKyUysDqzZgID69RuZSfysamTjTEdarqJOvRZKT39OrM_aem_ATY10oFuOi7b-cqbzYwIof8VTFYxQZmnIurc9NB_FxjEOcsmOpqVvIKnRkD2iH8oMVvQN_AwygHS9rAFMc0PerSN (lest 13.05.2024).
- Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (2015). Sted - nye teorier i en norsk kontekst. I Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (red.) *Med sans for sted - nyere teorier*, s. 13-26. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.
- Bane NOR. (2022). *Studentoppgaver komparative studier av sykkel til stasjonen*. Tilgjengelig fra: https://www.jernbanekompetanse.no/wiki/Studentoppgaver_Komparative_studier_av_sykkel_til_stasjonen (lest 01.08.2022).

- Bane NOR. (2023). *Follobanen - dobbeltspor Oslo - Ski*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/follobanen-dobbeltspor-oslo-ski/> (lest 06.12.2023).
- Bane NOR. (u. å-a). *Historien vår*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenor.no/om-banenor/historien-var/> (lest 05.04.2024).
- Bane NOR. (u. å-c). *Slik planlegger vi ny jernbane*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenor.no/prosjekter/slik-er-planprosessen/slik-planlegger-vi-ny-jernbane/> (lest 02.04.2024).
- Bane NOR Eiendom. (2022). *Storslått utvikling ved Ski stasjon knytter byen og stasjonen sammen*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenoreiendom.no/storslatt-utvikling-ved-ski-stasjon-knytter-byen-og-stasjonen-sammen> (lest 29.01.2024).
- Bane NOR Eiendom. (2023). *15 etasjers hotell i Ski*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenoreiendom.no/nyheter/15-etasjers-hotell-i-ski/> (lest 06.12.2023).
- Berg, N. G. og Dale, B. (2015). Sted - noen nyere teoretiske tilnærminger og debatter. I Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (red.) *Med sans for sted - nyere teorier*, s. 31 -43. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.
- Böcker, L. og Jordhus-Lier, D. (2017). Mobilitet i tid og rom. I Jordhus-Lier, D. og Stokke, K. (red.) *Samfunnsgeografi: En innføring*, s. 291 - 303. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Boelens, L. og de Roo, G. (2016). Planning of undefined becoming: first encounters of planners beyond the plan. *Planning Theory* 15 (1): 42 - 67. doi: <https://doi.org/10.1177/1473095214542631>
- Bonava. (2024). *Tamburparken I*. Tilgjengelig fra: <https://www.bonava.no/bolig/viken/ski/tamburlokka#> (lest, 05.05.2024)
- Børrud, E. (2018). Medvirkning i lokal planlegging. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 191 - 208. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Bosworth, G. Price, L. Hakulinen, V. og Marango S. (2020). Rural Social Innovation and Neo-endogenous Rural Development. I Cejudo, E. og Navarro, F. (red.) *Neoendogenous Development in European Rural Areas*, s. 21 - 32.
- Brandsen, T. og Honingh, M. (2018). Definitions of Co-Production and Co-Creation. I Brandsen, T., Steen, T. og Verschuere, B. (red.) *Co-production and Co-Creation*, s. 9 - 17. New York: Routledge.

- Byutviklingsforumet for regionbyen Ski, AF Eiendom, Bane NOR Eiendom, Ferd Eiendom, Fredensborg Bolig, Höegh Eiendom, OBOS, Selvaag Bolig, Skanska/KJ Gruppen, STIL, et al. (2023). Nå starter det - byen som skal bygges på nytt. *Østlandets Blad*. Tilgjengelig fra: <https://www.oblad.no/na-starter-det-byen-som-skal-bygges-pa-nytt/o/5-68-1391121>
- Cervero, R. (1995). Sustainable new towns: stockholm's rail-served satellites. *Cities*, 12 (1): 41 - 51. Doi: [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(95\)91864-C](https://doi.org/10.1016/0264-2751(95)91864-C)
- Cieslewicz, D. J. (2002). The Environmental Impacts of Sprawl. I Squires, G. D. (red.) *Urban Sprawl: Causes, Consequences & Policy Responses*, s. 23 - 38. Washington, D.C.: The urban insitute press.
- Clark, W. A. V. (2008). Monocentric to Policentric: New Urban Forms and Old Paradigms. I Bridge, G. og Watson, S. (red.) *A Companion to the City*: John Wiley & Sons.
- De Roo, G. (2010). Being or becoming? Thats the question! Confronting complexity with contemporary planning theory. I de Roo, G. og Silva, E. A. (red.) *A Planner's Encounter with Complexity*. London: Routledge.
- De Sousa, C. (2010). Brownfield Redevelopment versus Greenfield Development: A Private Sector Perspective on the Costs and Risks Associated with Brownfield Redevelopment in the Greater Toronto Area. *Journal of Environmental Planning and Management*, 43 (6): 831-853. doi: 10.1080/09640560020001719.
- Eidem, I. (2012). Jernbaneanerkets plan for nye Ski stasjon. *Østlandets blad*. Tilgjengelig fra: <https://www.oblad.no/ski/nyheter/nyheter/jernbaneanerkets-plan-for-nye-ski-stasjon/s/2-2.2610-1.7390941?service=print> (lest 29.01.2024).
- Engvik, M. og Strand, N. P. (2024). *Befolkningsutviklingen i Oslo gjennom 2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/statistikk/befolkning/befolkningsutviklingen-i-oslo-gjennom-2023> (lest 05.04.2024).
- Falleth, E. og Saglie, I.-L. (2018). Kommunal arealplanlegging. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 69-86. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Frisvoll, S. (2015). Korleis analytisk fange staddanning mellom meining, makt, materialitet og menneske? I Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (red.) *Med sans for sted - nyere teorier*, s. 135 -145. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.

- Galvagno, M. og Dalli, D. (2014). Theory of value co-creation: a systematic literature review. *Managing Service Quality: An International Journal*, 24 (6): 643-683. doi: <https://doi.org/10.1108/MSQ-09-2013-0187>
- Gray, D. E. (2022). *Doing research in the real world*. 5 utg. London: SAGE Publications Ltd.
- Grendal, O. og McDonagh, K. (2023). *Elektrifisering av Trønder- og Meråkerbanen*. Tilgjengelig fra: <https://www.banenor.no/prosjekter/alle-prosjekter/elektrifisering-av-tronder-og-merakerbanen/> (lest 14.01.2024).
- Grønli, H. og Bjerkeseth, A. W. (2024). Krangler videre om Ringeriksbanen: - Han er villig til å kaste bort 2 milliarder kroner. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/buskerud/hoyre-og-ap-krangler-om-ringeriksbanen--han-er-villig-til-a-kaste-bort-2-milliarder-kroner-1.16821114>. (lest 29.05.2024).
- Grønmo, S. (2016). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. 2 utgave utg. Bergen: Fagbokforlaget.
- Higdem, U. og Hagen, A. (2018). Regional planlegging - mellom stat og kommune. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 87 - 105. Oslo: Cappelen Damm AS.
- Hooghe, L. og Marks, G. (2001). Types of multi-level governance. *European integration online papers*, 5 (11). Doi: <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.302786> C
- Hooghe, L. og Marks, G. (2010). Types of multi-level governance. I Enderlein, H. (red.) *Handbook on Multi-Level Governance*, s. 136 - 152.
- Jernbaneverket. (2012). *Nytt Dobbeltspor OSLO - SKI*. PLA201201, UOS00-A-36060: Jernbaneverket. Tilgjengelig fra: <https://www.arealplaner.no/nordrefollo3207/arealplaner/212> (lest, 01.03.2024)
- Juven, O. (2023). 40.000 timer med forsinkelser i fjor: Gamle toganlegg har mye av skylden. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/stor-oslo/jernbanen-forfaller-raskere-enn-bane-nor-rekker-a-fornye-1.16247352> (lest 12.05.2024).
- Karzenstein, P. (2005). *A World of Regions: Asia and Europe in the American Imperium*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Kay, A. (2005). A critique of the use of path dependency in policy studies. *Public administration*, 83: 553 - 571. doi: <https://doi.org/10.1111/j.0033-3298.2005.00462.x>
- Kiefer, D. og Rada, C. (2014). Profit maximising goes global: the race to the bottom. *Cambridge Journal of Economics*, 39 (5): 1333 - 1350. doi: <https://doi.org/10.1093/cje/beu040>

- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2023). *Forholdet kommune-stat*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommunalrett-og-kommunal-inndeling/forholdet-kommune-stat/id2340288/> (lest 19.02.2024).
- Kommunal- og distriktsdepartementet. (2024). *Avgjørelser i innsigelsessaker*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/innsigelsessaker/id2008038/ (lest 25.01.2024).
- Kommunal og distriktsdepartementet. (2023a). *Grafisk framstilling av plansystemet*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/tema/plan-bygg-og-eiendom/plan_bygningsloven/planlegging/veiledning/grafisk-fremstilling-av-plansystemet/id2902659/
- Kommunal og moderniseringsdepartementet. (2016). *Ås kommune - innsigelser til tre boligområder i kommuneplanens arealdel 2015-2027*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/as-kommune--innsigelser-til-tre-boligomrader-i-kommuneplanens-arealdel-20152027/id2525102/> (lest 29.01.2024).
- Lane, J.-E. (2000). *New Public Management*. London: Routledge.
- Lokalhistoriewiki.no. (2023). *Nordre Follo kommune*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Nordre_Follo_kommune (lest 06.12.2023).
- Løkken, N. og Hanstensen, K. (2023). Fylkesrådet i Akershus vil vrake prosjektet som skulle gi ny videregående skole i Ski sentrum. *Østlandets Blad*. Tilgjengelig fra: <https://www.oblad.no/stopper-den-nye-videregaende-skolen-i-ski/s/5-68-1409929> (lest, 09.01.2024)
- Maggetti, M. og Trein, P. (2018). Multilevel governance and problem-solving: Towards a dynamic theory of multilevel policy-making. *Public Administration: an international quarterly*, 97 (2): 355 - 369. doi: <https://doi.org/10.1111/padm.12573>
- Mansfield, E. D. og Solingen, E. (2010). Regionalism. *ANNUAL REVIEW OF POLITICAL SCIENCE*, 13: 145-163. doi: <https://doi.org/10.1146/annurev.polisci.13.050807.161356>
- Marks, G. (1993). Structural Policy and Multilevel Governance in the EC. I Cafruny, A. og Rosenthal, G. (red.) *The State of the European Community*. Harlow: Longman.
- Massey, D. B. (1995). The Conceptualization of Place. I Massey, D. B. og Jess, P. (red.) *A Place in the World? Places, Cultures and Globalization*, s. 44 - 85. Oxford, New York: Oxford University Press.

- Mathiesen, J. (2024). *Sterk nedgang i byggetillatelser i 2023*: SSB. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/bygg-og-anlegg/statistikk/byggeareal/artikler/sterk-nedgang-i-byggetillatelser-i-2023> (lest 20.03.2024).
- McLeod, S., Scheurer, J. og Curtis, C. (2017). Urban Public Transport: Planning Principles and Emerging Practice. *Journal of Planning Literature*, 32 (3). Doi: <https://doi.org/10.1177/0885412217693570>
- Næss, P. (2018). Bærekraftig og klimavennlig byutvikling. I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 129 - 150. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Nerbøberg, S. og Aanensen, K. (2024). Vil ha ny avgift: - Helt gratis å bygge ned natur. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/norge/vil-ha-betalt-for-all-bygging-i-urort-natur-1.16719319> (lest, 14.05.2024)
- Nordre Follo kommune. (2022a). *Årsberetning 2022*. Tilgjengelig fra: <https://opengov.360online.com/Meetings/NORDREFOLLO/File/Details/1594879.PDF?fileName=2.%20%C3%85rsberetning%202022&fileSize=4330886> (lest 03.05.2024).
- Nordre Follo kommune. (2022b). *Bybåndssamarbeidet 28.april 2022*. Tilgjengelig fra: <https://media.wpd.digital/plansamarbeidet/uploads/2022/07/Vedlegg-2-ppt-Nordre-Follo-28.04.22.pdf> (lest 06.03.2024).
- Nordre Follo kommune. (2023). *Kommuneplanens arealdel 2023-2024*. Nordre Follo kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.nordrefollo.kommune.no/globalassets/nordre-follo/kommuneplan/kommuneplanens-arealdel-2023---2024.pdf> (lest 02.03.2024).
- Nordre Follo kommune. (2024). *Torgene og gågata i Ski*. Tilgjengelig fra: <https://www.nordrefollo.kommune.no/byggeprosjekter/kommunale-byggeprosjekter/torget-i-ski-sentrum/> (lest 19.03.2024).
- Nordre Follo kommune. (u. å-a). *Byvekstavtalen for Oslo-området*. Nordrefollo.kommune.no. Tilgjengelig fra: <https://www.nordrefollo.kommune.no/vi-utvikler-nordre-follo/klima-og-miljo/byvekstavtalen/> (lest 05.03.2024).
- Nordre Follo kommune. (u. å-b). *Fylkeskommunale utbyggingsprosjekter*. Tilgjengelig fra: <https://www.nordrefollo.kommune.no/byggeprosjekter/statlige-og-fylkeskommunale-utbygginger/> (lest 23.03.2024).

- Nordre Follo kommune. (u. å-c). *Torgene og gågata i Ski*. Tilgjengelig fra: <https://www.nordrefollo.kommune.no/byggeprosjekter/kommunale-byggeprosjekter/torget-i-ski-sentrum/> (lest 23.03.2024).
- Norgebilder.no. (2024a). *Follo mof 2023*. Tilgjengelig fra: norgebilder.no (lest 26.03.2024).
- Norgebilder.no. (2024b). *Oslo - Follo - Romerike SV 1956*. Tilgjengelig fra: norgebilder.no (lest 26.03.2024).
- Nyseth, T., Førde, A. og Cruickshank, J. (2018). Fra attraktive steder til omtentksom by- og stedsutvikling - implikasjoner for planlegging? I Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. og Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn: system, praksis, teori*, s. 267 -286. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Oslo kommune og Viken fylkeskommune. (2023). *Evaluering av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Tilgjengelig fra: <https://media.wpd.digital/plansamarbeidet/uploads/2023/10/Plansamarbeidets-evalueringsrapport-1-1.pdf>
- Paasi, A. og Metzger, J. (2017). Foregrounding the region. *Regional Studies*, 51 (1): 19 - 30. doi: <http://dx.doi.org/10.1080/00343404.2016.1239818>
- Pike, A., Rodriguez-Pose, A. og Tomaney, J. (2017). *LOCAL AND REGIONAL DEVELOPMENT*. 2nd utg. New York: Routledge.
- Plan- og bygningsloven. *Lov 26.06.2008 om planlegging og byggesaksbehandling*.
- Prahalad, C. K. og Ramaswamy, V. (2000). Co-opting customer competence. *Harvard Business Review*, 78 (1): 79-90.
- Regjeringen.no. (u. å). *Kollektivtransport*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/id1387/> (lest 16.11.2023).
- Renne, J. L. (2009). From transit-adjacent to transit oriented-development. *Local Environment*, 14 (1): 1 - 15. doi: <https://doi.org/10.1080/13549830802522376>
- Russett, B. (1967). *International Regions and International Systems*. Chicago: Rand-McNally.
- Ruter. (u. å). *Selskapsinformasjon*. Tilgjengelig fra: <https://ruter.no/om-ruter/selskapsinformasjon/> (lest 25.05.2024).
- Ruud, M. E. (2015). Stedskonstruksjoner og stedstilknytning i boligområder under endring. I Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (red.) *Med sans for sted - nyere teorier*, s. 179-191. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.

- Samferdselsdepartementet. (2023). *Slik er norsk jernbane organisert*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/jernbane_og_jernbanetransport/jernbaneorganisering/id2344653/ (lest 03.04.2024).
- Seamon, D. og Lundberg, A. (2017). Humanistic geography. *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, 6: 1-11. Doi: <https://doi.org/10.1002/9781118786352.wbieg0412>
- Selvaag Bolig. (2024). *SOLBERGSKOGEN PLUSS*. Tilgjengelig fra: <https://www.selvaagbolig.no/akershus/solbergskogenpluss/> (lest 18.03.2024).
- Ski stasjonsby. (2023). *Om prosjektet*. Tilgjengelig fra: <https://www.skistasjonsby.no/om-prosjektet/> (lest 03.04.2024).
- SSB. (2023a). *04859: Areal og befolkning i tettsteder, etter tettsted, statistikk og år*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/04859/tableViewLayout1/> (lest 13.02.2024).
- SSB. (2023b). *Nordre Follo (Viken): Statistisk sentralbyrå*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/nordre-follo> (lest 02.02.2024).
- SSB. (2024). *Befolkning*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkning> (lest 05.04.2024).
- Statens Vegvesen. (u. å). *Byvekstavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan/byvekstavtaler/> (lest 05.04.2024).
- Thon Gruppen. (u. å). *Ski Storsenter gjennom tidene*. Tilgjengelig fra: <https://skistorsenter.no/magasin/bursdag/ski-storsenter-gjennom-tidene/> (lest 05.12.2023).
- Urry, J. (2005). The Complexity Turn. *Theory Culture & Society*, 22 (5). Doi: <https://doi.org/10.1177/0263276405057188>
- Urry, J. (2016). *What is the Future?* Oxford: Polity Press.
- Veeneman, W. og Mulley, C. (2018). Multilevel governance in public transport: Governmental layering and its influence on public transport service solutions. *Research in Transportation Economics*, 69: 430 - 437. Doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.07.005>
- Vegvesen, S. (2024). *Fellesprosjektet Arna - Stanghelle*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16banearnastanghelle/> (lest 14.05.2024).

- Vestby, G. M. (2015). Sted - noen nyere teoretiske tilnæringer og debatter. I Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. (red.) *Med sans for sted - nyere teorier*, s. 165 - 176. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke AS.
- Weltzien, L. og Steineke, J. M. (2022). *Handlingsprogram*. Tilgjengelig fra: <https://plansamarbeidet.no/oppfolging-av-regional-plan-for-areal-og-transport-2016-pagaende/handlingsprogram/> (lest 22.11.2023).
- Weltzien, L. og Steineke, J. M. (2023). *Plansamarbeidet / oppfølging av regional plan for areal og transport 2016 - (pågående) / Evaluering*. Tilgjengelig fra: <https://plansamarbeidet.no/oppfolging-av-regional-plan-for-areal-og-transport-2016-pagaende/evaluering/> (lest 29.01.2024).
- Wettergreen, S. H. (2023). *59/23 - Beslutning om gjennomføring oppgradering av torg- og gågater i Ski sentrum*. Tilgjengelig fra: <https://opengov.360online.com/Meetings/NORDREFOLLO/Meetings/Details/844208?agendaItemId=209860> (lest 05.05.2024).
- Ås kommune. (2022). *Kommuneplan 2022-34 for Ås kommune*. Tilgjengelig fra: <https://www.as.kommune.no/kommuneplan.547342.no.html> (lest 21.10.2023).
- Ås kommune. (2024). *Offentlig ettersyn av fremforhandlet forslag til utbyggingsavtale etter Detaljreguleringsplan R-318 for Solberg Øst Tomteutvikling*. Tilgjengelig fra: <https://www.as.kommune.no/offentlig-ettersyn-av-fremforhandlet-forslag-til-utbyggingsavtale-etter-detaljreguleringsplan-r-318-for-solberg-oest-tomteutvikling.6643640-514975.html?showtipform=2> (lest 29.05.2024).

Kapittel 9: Vedlegg

9.1 Informasjonsskriv til deltakere

Flernivåstyrt byutvikling i Ski

Jeg er en masterstudent som studerer Samfunnsgeografi ved Universitetet i Bergen. Mitt masterprosjekt ser på stedsutvikling i Ski, med fokus på stasjonsområdet og Follobanen.

Mer spesifikt skal studien sette søkelys på hvordan Ski blir påvirket av flernivåstyrte prosesser i nasjonal, regional eller lokal forvaltning. De flernivåstyrte prosessene omtales som komplekse, dels uoversiktlige og vanskelig for lokale innbyggere å sette seg inn i.

- Jobber du, eller har jobbet med byutvikling og/eller flernivåstyring i Ski? Da ønsker jeg kontakt med deg!
- Send gjerne tips om andre aktører som kan være relevant for studien.

Tidsbruk og deltakelse i studien

Deltakelse i studien innebærer ett eller to intervju på rundt 20-60 minutter innenfor to forskjellige tidsperioder gjennomført fysisk i Ski, 05.juni – 09.juni, eller 28.august – 01.september. Du står fritt til å velge tidspunkt etter tilgjengelighet, intervjutidspunkt kan avtales på epost eller telefon. Jeg har også interesse av å delta på møter internt i organisasjonene, så langt dette er mulig der det drøftes samhandling mellom forvaltningsnivå. Jeg er normalt tilgjengelig mellom 09:00 – 15:00 disse dagene.

Informasjonen som forekommer under intervju eller i møter vil være konfidensielt, det vil si at ingen vil siteres med navn, det skal ikke være mulig for en tredjepart å koble informasjon som forekommer i datainnsamling, til deltakere i studien. Studien er registrert i «UiB rette» som kontrollerer personvern i slike studier. Det innsamlede datagrunnlaget vil lagres trygt der bare jeg som forsker vil ha tilgang, og slettes etter at studien er konkludert. Masteroppgaven vil publiseres offentlig i etterkant av faglig vurdering. Alle deltakere vil ha mulighet til å trekke datagrunnlaget som er oppgitt ved intervju, dersom dette er ønskelig. Det er ønskelig at intervjuene blir tatt opp med lyd.

Kontaktinformasjon og spørsmål til prosjektledelse

Studien gjennomføres av meg, masterstudent Thomas Jesper Berntzen, med veiledning fra professor Knut Bjarne Hidle, ved Institutt for Geografi, Universitetet i Bergen. Spørsmål før eller etter gjennomført intervju kan sendes til meg eller Knut Bjarne Hidle på epost. Om du er interessert i studien, send meg en epost for å avtale intervjutidspunkt.

Takk for din oppmerksomhet! Jeg ønsker avslutningsvis å takke deltakere i studien, da dette er med på å hjelpe på studiens gjennomføring.

Med vennlig hilsen,

Masterstudent

Thomas Jesper Berntzen

Institutt for Geografi

Saf008@uib.no

Professor

[Knut Bjarne Hidle](mailto:Knut.Bjarne.Hidle@uib.no)

Institutt for Geografi

Knut.Hidle@uib.no

9.2 Intervjuguide

Intervjuguide brukes for å innlede intervjuet, formålet er ikke å gå gjennom alle spørsmålene. De fleste spørsmål ble ikke stilt, da samtlige intervjuer bevegde seg over til samtaler. Dette ga merverdi i form av nye momenter som ikke var medregnet i intervjuguide.

1. Intervju med Bane NOR Eiendom

1. Kort etisk gjennomgang, informasjon om rettigheter.

2. Kort introduksjon til prosjekt-> flernivåstyrt utvikling. Statlig prosjekt, regionale ønsker og kommunal utvikling.

- Hvilken rolle spiller BaneNOR i den flernivåstyrte byutviklingen i Ski i kontekst av den nyåpnede Follobanen?
- Hvordan samarbeider BaneNOR med Akershus fylke og Nordre Follo kommune for å sikre en koordinert og helhetlig utvikling i området?
- Hvilke strategier og planer har BaneNOR for å imøtekomme de lokale ønskene for byutvikling i Ski?
- Hvordan påvirker statlig og fylkeskommunal planlegging beslutningene tatt av Bane NOR angående byutvikling i Ski?
- Hvordan håndterer Bane NOR eventuelle motstridende interesser mellom statlige, fylkeskommunale og kommunale målsetninger for byutviklingen?
- På hvilke måter sørger Bane NOR for lokal medvirkning? Er det komplisert å være en statlig-aktør i en lokal kontekst?
- Hvordan jobber Bane NOR, en statlig aktør, med å fremme lokalbefolkningens interesser?
- Hvordan jobber Bane NOR med stedsidentitet?
- Kan du snakke litt generelt om rollen til BaneNOR i lokal byutvikling?
- Kan du fortelle litt mer om Bane NOR(Eiendom)/dine egne tanker om utviklinga i Ski?
- Regner med at dere har jobbet med andre prosjekt rundt på Østlandet. Ser dere en generell utvikling på byutviklingsfeltet som alle er på vei mot? Eller er det mye forskjellig ønsket utvikling i kommuneledelser og befolkning? (**Prøv å beveg de i retning stedsblindhet og identitet i videre utspørring**).

2. Intervju med Jernbanedirektoratet

1.Kort etisk gjennomgang, informasjon om rettigheter.

2.Kort introduksjon til prosjekt-> flernivåstyrt utvikling. Statlig prosjekt, regionale ønsker, og kommunal utvikling.

- Kan du si litt om rollen til Jernbanedirektoratet i denne prosessen?
- Over til denne planfasen, kan du si litt om hvordan BaneNOR deltok som statlig forvalter
- Snakk litt om samarbeidet mellom nivåene, møtene, tiltakene og ideene. Hvordan utartet det seg over tid?

3. Intervju med Akershus Fylkeskommune:

1.Kort etisk gjennomgang.

2.Kort introduksjon -> flernivåstyrt utvikling. Statlig prosjekt, regionale ønsker, og kommunal utvikling.

- Kan du fortelle litt generelt om Akershus sitt arbeid i kommunale planer?
- Kan du si litt om hvordan Akershus involveres og påvirker kommunale planer?
*-Gjerne litt om terskelen for at Akershus skal blande seg inn i kommunale planer som avviker fra RP-AT.
Og gjerne hvordan avd. for samfunnsplanlegging gjør det.*
- Regional planforum er hjemlet i plan- og bygningsloven (PBL), kan du snakke litt om hvordan dette gjennomføres og blir se
- Fylket oppgir å jobbe i et «nettverk», kan du snakke litt mer om dette?
- Fylkene skal assistere kommunene med byutvikling, skjer det at fylket og kommunen har motstridende ønsker? Eventuelt med andre? Hvordan løses disse?
- Kan du si litt mer om hvordan Fylket kommuniserer og koordinerer med andre aktører?
- Kan du fortelle litt generelt om Akershus sitt arbeid i kommunale planer?
- Kan du si litt mer om hvordan Fylket kommuniserer og koordinerer med andre aktører?
- Kan du si litt om hvordan Akershus arbeider, eller legger opp til utvikling av identitet i Ski? Mest kommunens jobb, eller har fylkeskommunen også ønsker her?
- Kan du snakke litt om koordineringen med kommuner, og statlige virksomheter?
F.eks. BaneNOR og Jernbanedirektoratet.

- Lurer litt på dette, når en beslutning skal tas over kommunen, som har stor betydning på videre lokal byutvikling. Hvordan går fylket frem med dette?
- Det var nevnt litt om denne klinsjen mellom Ås og Nordre Follo kommune, har det skjedd noe mer der? Hørte de skulle i samtale rett etter at jeg dro i juli. Hvordan velger Akershus å kommunisere med Ås for å motvirke effekter høy bil-trafikk til Ski sentrum f.eks. ve byggingen i randsonen?

4. Intervju med Nordre Follo kommune:

- Kan du si litt om rollen din i utviklingen av Ski?
- Hvordan jobber dere i kommunen med medvirkning?
- Kan du si litt om koordinering og medvirkning i Ski, for andre forvaltere? Hvordan behandles dette? På hvilke måter blir dette kommunisert til innbyggere?
- Kan du si litt om forholdet mellom kommunen og BaneNOR / BaneNOR eiendom?
- Det står på nettsidene til både Fylket og Nordre Follo kommune at utviklingen i Ski skal være bærekraftig og samfunnsnyttig. Kan du snakke litt mer om dette? **Styr inn på tiltak.**
- Hvilken rolle spiller Nordre Follo kommune i den flernivåstyrte byutviklingen i Ski i kontekst av den nyåpnede Follobanen?
- Hvordan samarbeider Nordre Follo kommune med BaneNOR og Akershus fylke for å sikre en koordinert og helhetlig utvikling i området? – **Henvis til BaneNOR-Eiendom prosjektet.**
- Hvordan påvirker statlige og fylkeskommunale føringer beslutningene tatt av Nordre Follo kommune angående byutvikling i Ski?
- Hvordan sikrer Nordre Follo kommune at flernivåstyrte forvaltningsprosesser resulterer i en inkluderende og samfunnsnyttig byutvikling i Ski?
- Hvordan sikrer Nordre-Follo kommune at flernivåstyrte planleggingsprosesser er mulig å forstå for innbyggere?
- Hvordan jobber kommunen med å fremme stedsidentitet, i flernivåstyrte prosjekter? Spesielt når det er samarbeid med andre forvaltere.