

**Henrik Brynthe Lund**

## **Når røyken har lagt seg**

Hvordan eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta påvirkes av ulike politiske og økonomiske prosesser – en casestudie.

Masteroppgave i geografi

Trondheim, mai 2014

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse  
Geografisk Institutt

Forsidebilde: Thomas Eriksen





## **Abstract**

In an ever more urbanized world urban planning and urban regeneration have become important topics. An apt re-use of urban areas that are released for development is central for the needs of the city and its inhabitants, and of public utility. To facilitate this a planning process where public and private participants need to cooperate is necessary. This thesis is a case study on how the property development project at *the Peterson lot* (Petersontomta), a former industrial site in Moss, is influenced by different political and economical processes. The empirical basis of the thesis is made up of five interviews with key informants who, due to their occupation, have a central role in the planning process concerning Petersontomta. These are bolstered with a document analysis of the municipal master plan, the town plan, consultative statements, and newspaper articles. This has resulted in secondary data and makes up an important part of the thesis. The analysis is divided into three parts, where the first part comprises the processes which are either directly linked to the development of the site or development that is taking place at the site. This part includes amongst other things the way in which urban politics are conducted and how the municipality's involvement in this has changed. The second part comprises how processes in the proximity of the lot might influence the development of Petersontomta, for instance how the relocation of the new railway station influences the development of the actual site. The third and final part of my analysis addresses how processes influence each other across the analytical framework, which has been laid down in the two previous parts. This includes how Petersontomta has influenced the relocation of the new rail way station and economical consequences related to the potentially delayed development of the lot.

The main findings in this thesis show that public-private partnership in urban planning might put a typical Norwegian municipality and its administration in a difficult situation when it, due to economical and structural changes in society, is forced to cooperate with private developers. The power relationship between the municipality of Moss and the private developer, and landowner, Høegh Eiendom can in many ways be described as asymmetrical, seeing that the municipality is, to a certain degree, dependent on the landowner in order to achieve the development it wants. This, in addition to conflicts of interests related to the re-use of the industrial site, and disagreements concerning the location of the new railway station in Moss, might lead to a complicated partnership. This might lead to difficult continuation of the planning process concerning the property development project at Petersontomta.



## Sammendrag

I en stadig mer urbanisert verden har byplanlegging og byfornyelse blitt viktige temaer. En samfunnsnyttig og hensiktsmessig nybruk av sentrumsnære arealer som frigjøres ligger sentralt i dette. For å få til det må man gjennomføre gode planprosesser, der både offentlig og private aktører må samarbeide. Denne oppgaven er en casestudie av hvordan eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta, en nedlagt industritomt i Moss, påvirkes av ulike politiske og økonomiske prosesser. Det empiriske grunnlaget i oppgaven utgjøres av fem intervjuer av nøkkelinformanter som har sentrale roller i planprosessen som gjøres i forbindelse med nybruken av Petersontomta. Dette støttes opp av en dokumentanalyse av offentlige rapporter, kommuneplaner, sentrumsplaner, høringsuttalelser og avisartikler som har resultert i sekundærdata og utgjør en viktig del av oppgaven. Analysen er delt inn i tre deler hvor den første delen tar for seg prosesser som enten er direkte knyttet til utviklingen av tomta eller utviklingen som finner sted på tomta. Dette innebærer blant annet endringer i måten bypolitikk gjøres på og kommunens endrede rolle i denne prosessen. Den andre delen tar for seg hvordan prosesser som finner sted i nærheten av tomta kan påvirke utviklingen på tomta, blant annet plasseringen av en ny jernbanestasjon i byen. Den tredje og siste delen av analysen tar for seg hvordan prosesser påvirker hverandre på tvers av de analytiske rammene som er satt i de to første delene. Dette innebærer den påvirkningen Petersontomta har på jernbaneplasseringen og potensielle økonomiske konsekvenser relatert til en forsinket utvikling av tomta.

Hovedfunnene i oppgaven viser at offentlig-privat samarbeid innenfor byutvikling kan sette en typisk norsk kommune og dens administrasjon i en vanskelig situasjon når den, som følge av økonomiske og strukturelle endringer i samfunnet, blir tvunget til å samarbeide med private utviklere. Maktforholdet mellom Moss kommune og den private utvikleren, og grunneieren, Höegh Eiendom kan ansees som usymmetrisk, da kommunen er avhengig av grunneier for å få til den utviklingen de ønsker. Interessekonflikter relatert til nybruken av den nedlagte industritomta, og uenighetene rundt plassering av nye Moss stasjon, kan påvirke samarbeidet partene imellom i negativ forstand. Et dårlig samarbeid kan føre til en tungrodd fortsettelse på planprosessen rundt eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta.



## Forord

Med denne masteroppgaven i geografi setter jeg et endelig punktum for min studietid ved NTNU. Min tid på lektorutdanningen med master i geografi har gitt meg mange gode opplevelser, både faglig og sosialt. Høyt på listen står utvekslingsåret mitt i Paris og ikke minst feltkurset til Kolahalvøya med hele gjengen på master i geografi. Det har vært fem gode år og jeg har lært utrolig mye, men nå er tiden kommet for å bytte ut studenttilværelsen til fordel for hus, bil og barn i Rindal. *Det* gleder jeg meg veldig til.

Det er mange som skal ha takk for at min tid som student har vært så bra og lærerik som den har. Først og fremst vil jeg takke min veileder, førsteamanuensis Tom Kauko, for de gode rådene og den gode veiledningen du har gitt meg, samt det engasjement du har vist overfor meg og min oppgave.

Takk til mine informanter som stilte opp med både kaffe og kunnskap. Dere har vært viktige for gjennomføringen av denne oppgaven.

Takk til Olav Fjær, lektorprogrammets *primus motor*, for det engasjement og den glede du har vist både meg og mine medstudenter.

Takk til mine medstudenter som har vært med på å gjøre studietiden morsom og sosial. En særlig takk til dere på lektor i geografi for mange lunsj- og kaffepauser med diskusjoner om både det ene og det andre.

Tusen takk til mamma og pappa, og resten av familien, for den støtten dere alltid har gitt meg.

Tusen takk til Idun, for at du tok deg tid til å rydde opp i en geografis språklige uvaner, og ikke minst for at du er den du er.

Henrik Brynthe Lund

Trondheim, 08.05.14





# Innholdsfortegnelse

<b>ABSTRACT .....</b>	<b>I</b>
<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>III</b>
<b>FORORD .....</b>	<b>V</b>
<b>FIGURLISTE .....</b>	<b>IX</b>
<b>1. INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1 BAKGRUNN .....	1
1.2 VALG AV OPPGAVE .....	2
1.3 PROBLEMSTILLING .....	3
1.4 OMRÅDEBESKRIVELSE .....	4
1.4.1 Moss .....	4
1.4.2 Petersontomta .....	4
1.4.3 Nye Moss stasjon og "Sjøsiden-prosjektet" .....	7
1.5 OPPGAVENS STRUKTUR .....	7
<b>2. TEORI OG BAKGRUNNSKONTEKST .....</b>	<b>9</b>
2.1 BYFORNYELSE (URBAN REGENERATION) .....	9
2.2 BYUTVIKLING FRA 1950 TIL I DAG .....	10
2.3 FRA GOVERNMENT TIL GOVERNANCE .....	11
2.3.1 <i>New Public Management (NPM) og Communicative Planning Theory (CPT)</i> .....	11
2.3.2 <i>Governance som nettverk</i> .....	12
2.4 KOMMUNEN SOM REGULATOR .....	13
2.5 BYTRANSFORMASJON .....	14
2.6 JERNBANE .....	16
2.6.1 <i>Sjøsiden-prosjektet</i> .....	18
2.6.2 <i>Jernbanens påvirkning på eiendomspriser</i> .....	19
2.6.3 <i>Not in My Back Yard (NIMBY)</i> .....	21
2.6.4 <i>Pendling</i> .....	21
2.7 ATTRAKTIVITET .....	22
2.7.1 <i>Bedriftsetablering</i> .....	22
2.7.2 <i>Bostedspreferanser</i> .....	24
<b>3. METODE .....</b>	<b>25</b>
3.1 METODISK TILNÆRMING .....	25
3.1.1 <i>Kvalitativ forskningsmetode</i> .....	25
3.1.2 <i>Casestudie</i> .....	25

3.2 INTERVJU SOM FORSKNINGSMETODE .....	26
3.2.1 Valg av informanter .....	26
3.2.2 Forberedelse til intervju .....	28
3.2.3 Gjennomføring av intervju .....	28
3.2.4 Analyse .....	29
3.3 DOKUMENTANALYSE .....	30
3.4 REFLEKSJON RUNDT EGEN FORSKERROLLE .....	30
3.4.1 Feltarbeid i egen kultur .....	31
3.4.2 Foreskerrollen .....	32
3.4.3 Forskningens kvalitet .....	32
3.4.4 Etske betraktninger .....	33
<b>4. ANALYSE OG DISKUSJON AV FUNN .....</b>	<b>35</b>
4.1 ENDRING I BRUK AV TOMTA .....	35
4.1.1 Governance i planprosessen .....	36
4.1.2 Governance i et tidligere byfornyelsesprosjekt – Sundbryggene i Moss .....	38
4.1.3 Kommunen som regulator .....	40
4.1.4 Interessekonflikter .....	41
4.1.5 Bedriftsetablering .....	43
4.1.6 Gjenbruk av bygningsmasse .....	44
4.2 EFFEKTEN AV NÆRLIGGENDE FUNKSJONER OG AREALBRUK .....	45
4.2.1 Jernbane .....	46
4.2.2 Byutvikling på to fronter .....	50
4.3 HVA PÅVIRKER HVA? .....	52
4.4 OPPSUMMERING AV FUNN .....	54
<b>5. AVSLUTNING .....</b>	<b>55</b>
5.1 HVORDAN GOVERNANCE PÅVIRKER PLANPROSESSEN OG UTVIKLINGEN .....	55
5.2 KOMMUNENS ROLLE I UTVIKLINGEN OG INTERESSEKONFLIKTER RELATERT TIL NYBRUK .....	56
5.3 OMPLOSSERING AV JERNBANESTASJONEN .....	56
5.4 SJØSIDEN-PROSJEKTETS PÅVIRKNING .....	57
5.5 VEIEN VIDERE .....	58
<b>REFERANSELISTE .....</b>	<b>A</b>
<b>INTERVJUER .....</b>	<b>G</b>
<b>VEDLEGG 1 .....</b>	<b>I</b>

## **Figurliste**

<b>Figur 1:</b> Kartutsnitt over Østfold fylkeskommune (Statens kartverk)	s. 4
<b>Figur 2:</b> Utvidet sentrumsavgrensning (Norgeskart.no)	s. 5
<b>Figur 3:</b> Petersontomta (Thomas Eriksen)	s. 5
<b>Figur 4:</b> Områdeavgrensning for Petersontomta (Norgeskart.no)	s. 6
<b>Figur 5:</b> Avgrensning av Møllebyen (Riksantikvaren)	s. 15
<b>Figur 6:</b> Stasjonsalternativene (Norgeskart.no)	s. 17
<b>Figur 7:</b> Sjøsiden-prosjektet (Norgeskart.no)	s. 18
<b>Figur 8:</b> Sundbryggene i Moss (Øyvind Andersen)	s. 39
<b>Figur 9:</b> ”Vakta” på Petersontomta (Terje Holm)	s. 45



# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn

I 1560 blir Moss omtalt som et *ladested*, men som en følge av opprettelsen av Moss Jernverk i 1707 får Moss bystatus i 1720. Jernverket legges ned i 1876, og det er etter dette at den moderne industrialiseringen i byen starter. Blant annet ble M. Peterson & Søn cellulosefabrikk opprettet på den gamle jernverkstomta, som i dag omtales som Petersontomta. Cellulosefabrikken utgjør sammen med Helly Hansen, Moss Preserving og Moss Glassverk de største industriene i byen ved århundreskiftet. Moss blir på 1900-tallet betraktet som et av de mest allsidige industristedene i Norge (Klima- og miljødepartementet 2012). Ved inngangen til år 2000 er det derimot ikke mye industri igjen. Moss Preserving er borte, Helly Hansen flyttet på slutten av 1980-tallet produksjon til utlandet, og Moss Glassverk legges ned i 1999. Byens hjørnesteinsbedrift gjennom mer enn ett århundre, M. Peterson og Søn AS er fortsatt i drift, men det skal ikke vare alt for lenge. Som en følge av dårlige økonomiske tider både nasjonalt og internasjonalt i årene etter finanskrisen i 2008, legges cellulosefabrikken ned 15. april 2012 (Store norske leksikon 2007; Moss kommune 2013a; NBL 2013).

Med nedleggelsen av cellulosefabrikken ble byens hjørnesteinsbedrift borte. Med dette forsvant også 370 arbeidsplasser (Nettavisen 2012) og en av byens få gjenværende industrier. Tapet av industriarbeidsplasser i Moss utgjør med dette ca. 4000 i løpet av en 20 års periode (NRK 2012). Det som en gang var et av Norges eldste og mest allsidige industristeder (Klima- og miljødepartementet 2012) begynner å ta form som en sovende by. Det kan påstås at det er blitt en forstad til Oslo med gode pendlerforbindelser til hovedstaden. Man kan stille spørsmål ved hva Moss har å tilby både nåværende og potensielt nye innbyggere. For mange ”mossinger” var nedleggelsen av Peterson et nederlag. På sett og vis mistet Moss en del av sin identitet, men man har også fått muligheten til å skape seg en ny. For nedleggelsen av Peterson kan vise seg å være et friskt pust for byutviklingen i Moss. Grunneier Höegh Eiendom ønsker å utvikle tomta, men før det står de ovenfor en reguleringsprosess for å få tomta omgjort fra industritomt til også å kunne brukes til boliger og servicenæring (Moss Avis 2012a). Og det er her min interesse for dette prosjektet gjør seg gjeldende.

## 1.2 Valg av oppgave

I år 2007 passerte man et skille i verdenshistorien. Det året kunne man dokumentere at over halvparten av verdens befolkning bodde i byer (Colantonio og Dixon 2011). Parallelt med den økte urbaniseringen har det foregått en avindustrialisering i Norge. Med nedleggelse av mange norske bedrifter og verksteder står det igjen store, tomme og gjerne sentrumsnære industriområder. Urbaniseringen legger press på sentrumsnære arealer og stiller store krav til hensiktsmessig og samfunnsnyttig forvaltning av disse gamle industriområdene. En måte å gjøre dette på er gjennom *urban regeneration* (byfornyelse). Byfornyelse er et område for offentlig politikk som blant annet tar sikte på å gjenoppbygge økonomisk aktivitet der den er forsvunnet (Couch et al. 2003). Eksempler på dette er Aker brygge i Oslo og Nedre Elvehavn i Trondheim hvor man har benyttet gammel bygningsmasse og arealer fra verftsindustrien til å bygge leiligheter, kjøpesentre og servicenæringer. Det er tydelig at byfornyelse kan revitalisere bydeler som har vært sterkt påvirket av industri gjennom flere generasjoner (Bjørnskau og Hjorthol 2002). Gjenbruken av allerede utviklede områder kalles *brownfielding* (Jones og Evans 2008) og er et av hovedtrekkene ved byfornyelse.

Byfornyelse er et grep som kan gjøres av kommunale planeter og er et sentralt fenomen i byplanlegging i Norge (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2002), men det er ikke bare et offentlig anliggende. Siden 1980-tallet har private aktører fått stadig større påvirkning på byutviklingen i Norge (Bowitz og Høegh 2005). Dette skyldes overgangen i bypolitisk styringsform fra *government* til *governance* (Rhodes 1997), som har ført til en ny situasjon for kommunene da *governance* gir private aktører større spillerom og mer makt innenfor byutviklingen. Som en følge av samarbeid mellom det offentlige og private aktører i byutviklingen kan det oppstå spenninger mellom politiske og økonomiske interesser. Disse spenningen kan igjen påvirke hvordan byutvikling og planprosesser gjøres.

Økt urbanisering og avindustrialisering fører til at stadig nye områder åpnes for utvikling. Dette gjør byplanlegging og byfornyelse til aktuelle temaer. Jeg mener derfor at det er både spennende og interessant å studere de prosessene som påvirker utviklingen av eiendomsprosjektet på Petersontomta. Valget av Petersontomta som case falt seg naturlig da Moss er min hjemby, samtidig som jeg kunne komme inn i prosessen og følge utviklingen fra et tidlig stadium. Casen kunne også ha overføringsverdi til lignende prosjekter da situasjonen på Petersontomta ikke nødvendigvis var unik. Det er på bakgrunn av det som er nevnt over,

samt min personlige interesse for bygeografi, at jeg har valgt å fordype meg i eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta i Moss.

### 1.3 Problemstilling

I denne oppgaven vil jeg belyse hvilke prosesser som preger eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta i Moss. Jeg velger her å definere *prosesser* som hendelsesforløp som fører til politisk og økonomisk utvikling. Det er særlig samspillet mellom disse prosessene jeg vil ta for meg. For å gi oppgaven en klar og tydelig struktur har jeg valgt å dele problemstillingen i to, med flere underspørsmål. Det første spørsmålet tar for seg ”*on-site*”-prosesser, og det andre spørsmålet tar for seg ”*off-site*”-prosesser. Uttrykket *on-site* referer til selve Petersontomta (se avsnitt 1.4) og de prosesser som kan knyttes direkte til tomta. Uttrykket *off-site* referer til de områder og funksjoner som befinner seg i nærheten av Petersontomta. Jeg har med utgangspunkt i bakgrunnen over og begrunnelse for valg av oppgave definert følgende problemstillinger:

#### 1. *Hvilke prosesser påvirker utviklingsprosjektet on-site?*

- a) Hvordan påvirkes planprosessen og utviklingsprosjektet av ulike former for governance?
- b) Hvilken rolle har Moss kommune i utviklingsprosjektet?
- c) Er det noen interessekonflikter mellom kommune og grunneier knyttet til nybruken av tomta?

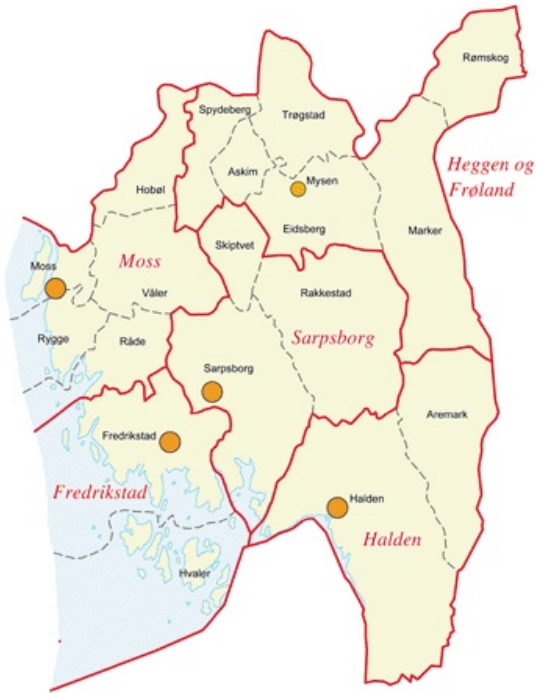
#### 2. *Hvilke prosesser er det off-site som påvirker utviklingsprosjektet?*

- a) Hvordan påvirker omplasseringen av jernbanestasjonen i Moss utviklingen?
- b) Hvilken påvirkning kan et annet utviklingsprosjekt i byen ha for utviklingen av Petersontomta?

## 1.4 Områdebeskrivelse

### 1.4.1 Moss

Moss kommune er en kystkommune ytterst i Oslofjorden og er en del av Østfold fylkeskommune (se fig. 1). Moss grenser til Akershus fylke i nord, Våler kommune i øst, Rygge kommune i sør og Oslofjorden i vest. Moss by har 30 988 innbyggere (SSB 2013) og fungerer som et kulturelt- og næringsmessig regionsenter for over 60 000 mennesker. Det er ca. 60 km fra Moss til Oslo, og strekningen er godt dekket med både intercity og lokaltog med flere avganger i timen. Byen ligger også i umiddelbar nærhet til Moss Lufthavn Rygge, ca. 13 km sørøst, med flyforbindelse til mange storbyer i Europa (Moss kommune 2013a).



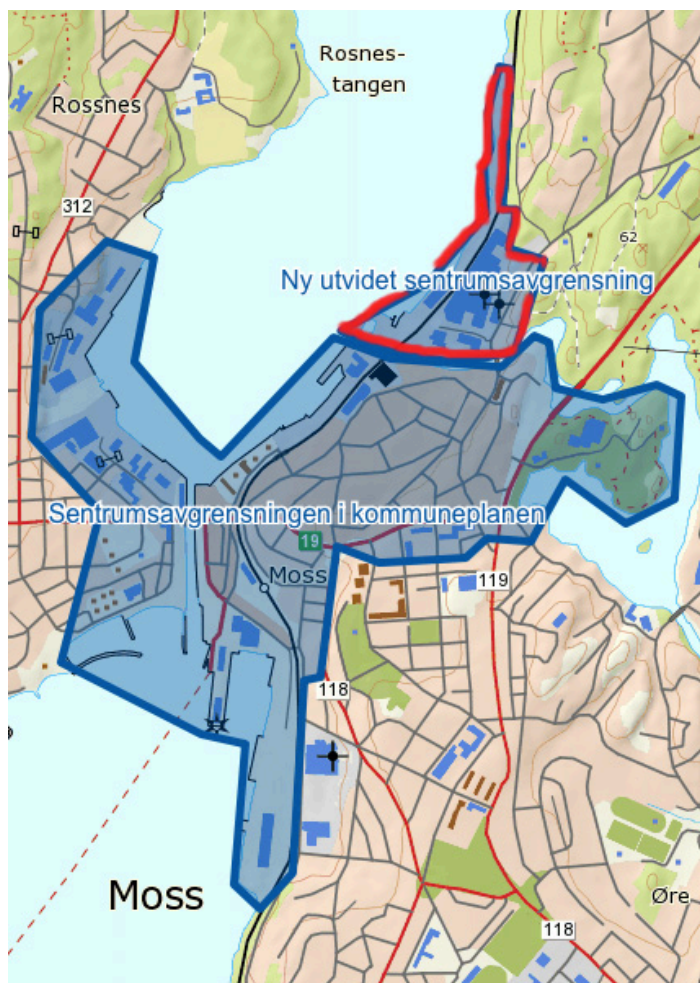
Figur 1 – Kartutsnitt over Østfold fylkeskommune (Statens kartverk)

### 1.4.2 Petersontomta

Som en følge av at industridriften på Peterson ble lagt ned 12. april 2012 vedtok Moss kommune å utvide sentrumsavgrensningen til også å omfatte Petersonområdet og Verket når sentrumsplanen skulle rulleres (Moss kommune 2013b). I fig. 2 kan du se sentrumsavgrensningen slik den var i kommuneplanen fra 2011 og den nye utvidede sentrumsavgrensningen. Dette førte til at Petersontomta ble åpnet for omregulering fra ren industritomt til også å kunne inneholde andre typer næringsaktivitet og boliger.

Petersonområdet ble i 2006 kjøpt av RMS Eiendom, et datterselskap av Høegh Eiendom AS, og har siden stått som eier av området. Her vil jeg referere til eier som Høegh Eiendom da det er de som sitter med det overordnede ansvaret og det er de jeg har vært i kontakt med i forbindelse med arbeidet med denne oppgaven. 14. juni 2013 leverte konsulentbyrået Asplan





Figur 2 – Utvidet sentrumsavgrensning (Norgeskart.no)

Moss, rett nord for Mosseelva. I vest grenser den mot Mossesundet, som skiller bysiden fra Jeløya. Tomta er ca. 150 000m<sup>2</sup> stor og har en bygningsmasse på 100 000m<sup>2</sup> (Høegh Eiendom 2013). Det er gangavstand på 5-12 minutter til servicefunksjoner og 15-20 minutter til togforbindelse til blant annet hovedstaden samt buss- og togforbindelse til Moss Lufthavn Rygge (Asplan Viak 2013b).

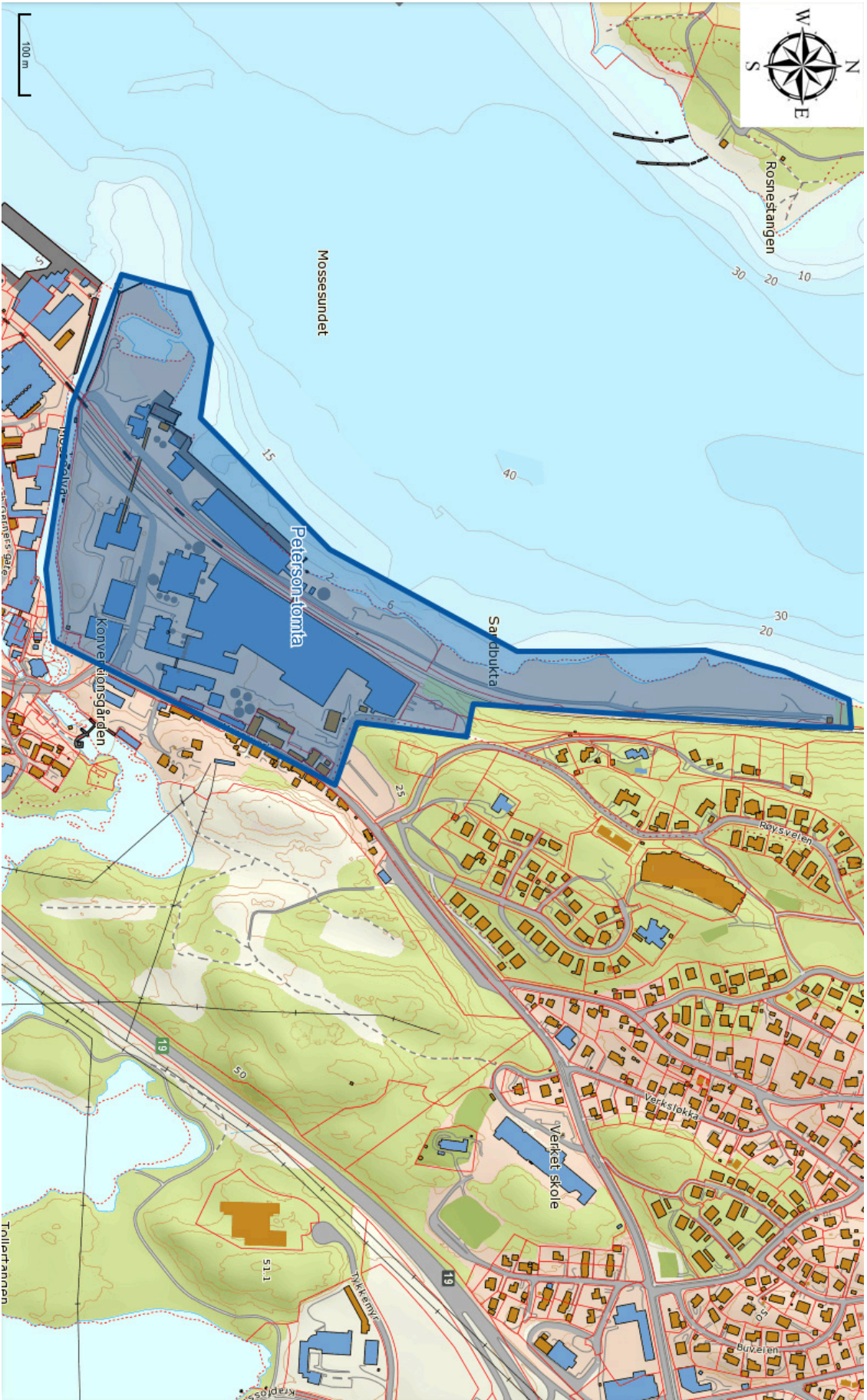
Viak (2013a) et forslag til områderegulering med konsekvensutredning på vegne av Høegh Eiendom.

I områdereguleringen omtales området som Verket, her vil dette området omtales som Petersontomta, da det er det gamle industriområdet som er oppgavens hovedområdet. Jeg vil ikke gå spesifikt inn på det arbeidet som er gjort i forbindelse med de verneverdige arbeiderboligene som delvis ligger inne på tomta, eller renoveringen av Konventionsgården som ligger vis-à-vis Petersontomta.

Petersontomta (se fig. 3 og 4) ligger i den nordlige delen av bykjernen i



Figur 3 – Petersontomta (Thomas Eriksen)



Figur 4 – Områdegrensning for Petersontomta (Norgeskart.no)

### **1.4.3 Nye Moss stasjon og "Sjøsiden-prosjektet"**

Samtidig som Petersontomta skal utvikles skal jernbanestasjonen i Moss flyttes og et annet utviklingsprosjekt, *Sjøsiden-prosjektet*, planlegges. Dette skjer på sørsiden av byen (se fig. 6 og 7). Byggingen av nye Moss stasjon skjer i sammenheng med utbyggingen av dobbeltsporet på Østfoldbanen fra Moss til Fredrikstad, som er en del av satsingen på intercitytriangelet i *Nasjonal Transportplan 2014–2023* (Samferdselsdepartementet 2013a). Den nye jernbanestasjonen er planlagt i det som omtales som Nyquistbyen, omtrent 100 m øst for dagens jernbanestasjon, og omtales som *alternativ 2B* (se fig. 6) (Jernbaneverket 2014). I forbindelse med flyttingen av jernbanestasjonen planlegges det en utbygging av *Sjøsiden-prosjektet*, som vil bli på ca. 250 000m<sup>2</sup>. En forutsetning for dette prosjektet er at Moss kommune vinner en anbudsrunder på fyllmasser fra Follotunellen, som skal benyttes til å fylle igjen havnebassenget ved containerhavna i Moss (Moss Avis 2012b). Det gjenfylte området vil sammen med de gamle jernbanestasjonsarealene utgjøre Sjøsiden og vil på samme måte som Petersontomta utgjøre en ny bydel i Moss.

## **1.5 Oppgavens struktur**

Denne oppgaven består av fem hovedkapitler med ulike underkapitler. I kapittel 1 presenteres bakgrunnen for valg av oppgave og problemstillinger, samt en områdebeskrivelse for studieområdet og oppgavens struktur. I kapittel 2 blir teori som er relevant for problemstillingene presentert og redegjort for og bakgrunnskonteksten presentert. Den relevante teorien omhandler blant annet governance, kommuners rolle i byutvikling, jernbanestasjoners påvirkning på eiendomspris og bedrifts- og boligattraktivitet. Kapittel 3 redegjør for de kvalitative forskningsmetodene som er brukt i forskningsarbeidet, og hvordan forsknings- og analysearbeidet er gjennomført. Kapittel 4 er en presentasjon av funnene, samt en analyse og diskusjon av disse opp mot relevant teori og problemstillingene som er redegjort for i kapittel 1. Kapittel 5 vil avslutningsvis presentere en konklusjon av funnene som er gjort. I tillegg legges refleksjoner rundt veien videre og forslag til videre forskning frem.



## 2. Teori og bakgrunnskontekst

Dette kapittelet vil presentere relevant teori og bakgrunnskontekst. Årsaken til at disse presenteres i ett og samme kapittel er at de sammen utgjør rammen som analysen og diskusjonen skjer innenfor. Teorien forankrer oppgaven i faglitteraturen og plasserer den innenfor en større fagdiskurs. Bakgrunnskonteksten utgjør en viktig del av oppgaven da den setter leseren inn i den konteksten forskningsarbeidet er gjort innenfor.

### 2.1 Byfornyelse (urban regeneration)

Bydeler som har mistet sin funksjon og skal gjennomføre en bydelstransformasjon kan gjøre dette på flere måter. En første kan være å gjennomføre såkalt *redevelopment*, som innebærer å rive ned den eksisterende bygningsmassen og bygge helt nytt. En annen kan være å gjennomføre *refurbishment*, som innebærer at man pusser opp forfalne bygg. Det er i litteraturen mange begreper som til dels overlapper hverandre og som har mye av den samme meningen. Det er derfor hensiktsmessig å avklare hvilket begrep som vil benyttes i denne oppgaven, og hvorfor.

Jeg vil her benytte meg av begrepet *urban regeneration*. Årsaken til at jeg har valgt å bruke dette begrepet er at det overlapper og tar inn i seg de fleste begrep som relaterer seg til utvikling av bydeler og byer. Jeg er klar over at begrepene *urban regeneration* og *urban renewal* er to begreper som brukes om hverandre og har den samme betydningen. I Oxford Dictionary of Geography defineres *urban regeneration* slik:

*The attempt to reinvigorate a run-down urban area, through strategies including the redevelopment of brownfield sites, rehabilitation of the existing building stock, and enhancement of public spaces and infrastructure (Mayhew 2009).*

Ettersom dette er en oppgave skrevet på norsk mener jeg at det er hensiktsmessig å benytte seg av norske begreper. Jeg har oversatt *urban regeneration* til *byfornyelse* og vil videre benytte meg av dette begrepet.

Begrepet byfornyelse er et stort begrep og tar inn i seg mange forhold relatert til det å fornye en del av en by. Roberts (2000) identifiserer fem store temaer som har påvirket byutvikling tidligere i historien: (1) fysiske forhold og sosialt ansvar, (2) bolig og helse, (3) sosial velferd

og økonomisk utvikling, (4) begrensning av urban vekst og (5) forandring av bypolitikk. I tillegg legger han til bærekraftig utvikling som et sjette og nytt tema. Det vil ikke være mulig for meg å berøre alle disse temaene i min masteroppgave og jeg mener at Roberts (2000) punkter 1-3 ikke har relevans i velferdsstaten Norge i 2014. Sosiale forhold, helse og velferd blir i mindre grad styrt av byfornyelse, til dette har man andre instanser som NAV, helseinstitusjoner med flere. Det fjerde temaet, begrensning av urban vekst, vil heller ikke berøres i denne oppgaven, selv om jeg mener at det har relevans for byutvikling i Norge hvor fortetting er et planleggingsideal (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2013). Jeg har på bakgrunn av dette, samt for å begrense oppgavens omfang, valgt å fokusere på punkt 5, hvordan den bypolitiske styringsformen *governance* påvirker utviklingen av tomter.

## 2.2 Byutvikling fra 1950 til i dag

Byutvikling og bypolitikk var i etterkrigsårene preget av streng statlig styring og statlige føringer. Det var stat og kommune som satt med makt og gjennomføringskraft til å gjennomføre utviklingsprosjekter. Denne maktstrukturen ble opprettholdt frem til begynnelsen av 1980-tallet, selv om planleggingen var emne for ulike trender. Bowitz og Høegh (2005) identifiserer tre planleggingstrender som har preget byplanleggingen i Norge. Den første trenden utspilte seg på 1950- og 60-tallet og ble kalt for *saneringstrenden*. Denne planleggingstrenden hadde sitt opphav i USA, og i Europa var det Storbritannia som var pådriveren. Saneringstrenden innebar, som navnet tilsier, en storstilt sanering av bygningsmasse som ikke lenger ble ansett som hensiktsmessig. Til grunn for denne tankegangen lå økt mobilitet gjennom privatbilisme, og man kunne tydelig se inspirasjon fra USA når det gjaldt trafikale løsninger. Indre bydeler ble sanert og gjorde plass til industri og næringsvirksomhet, samtidig som boligutvikling tok form i drabantbyer og forsteder (Bowitz og Høegh 2005). I førersetet for utviklingen satt en sterk stat med et mål om økonomisk vekst, etableringen av en velferdsstat og økt levestandard for befolkningen.

Saneringstrenden ble på slutten av 1960-tallet avløst av *den grønne planleggingstrenden*, som ble hovedtanken bak byplanlegging utover på 1970-tallet. Trenden hadde nå snudd og man ville ha mindre bilisme, økt kollektivtrafikk, mindre industri og økte innbyggertall i bykjernen. Dette førte til en nedprioritering av industrivirksomhet i byen og en prioritering av boligfunksjoner i de indre bydelene. Staten var fortsatt pådriver for byutviklingen og bykjernen fikk stadig økt oppmerksomhet (Bowitz og Høegh 2005).

Fra ca. 1980 startet *liberaliseringstrenden* i byplanleggingen. Samtidig med høykonjunktur i verdensøkonomien ble stadig mer av byggeaktiviteten utført av private aktører. Bykjernen ble gitt oppmerksomhet og byfornyelse dreiet seg i økende grad om transformasjon og investeringer på allerede bebygde arealer (Bowitz og Høegh 2005). Som en følge av økt makt og spillerom for private og andre markedsbaserte aktører ble byutviklingen kommersialisert (Roberts 2000). Denne trenden fortsatte utover 1990-tallet og markerer en overgang i bypolitikken og måten byutvikling blir gjort på.

## **2.3 Fra government til governance**

Den økte innflytelsen og deltakelsen fra private aktører fører til et skifte i styringsform innenfor byutviklingen. Samarbeidet mellom private og offentlige aktører betegnes som overgangen fra *government* til *governance* (Rhodes 1997). *Government*, som på norsk direkteoversettes til *stat*, er den tradisjonelle styringsformen med hierarkisk oppbygning og statlig styring i alle ledd av byutviklingen. *Governance* er på den andre siden en styringsform som tillater større innflytelse fra private aktører og innebærer et offentlig-privat samarbeid (Aspen 2005). Det betyr ikke et frafall av statlig styring, men heller en endring av hvordan statlig styring blir gjort.

### **2.3.1 New Public Management (NPM) og Communicative Planning Theory (CPT)**

Det finnes flere former for *governance* innen planlegging. Her skal jeg gå nærmere inn på *New Public Management* (NPM) og *Communicative Planning Theory* (CPT) (Rhodes 1997; Sager 2009). NPM er en nyliberalistisk økonomisk orientert politisk reform som utfordrer det tradisjonelle politisk-administrative systemet. Det er en styringsmekanisme som appliseres markeds- og bedriftsrasjonalitet på offentlige styringsmåter for å effektivisere den offentlige sektoren. Målet er en ansvarliggjøring av offentlige instanser (Lægreid og Christensen 2011; Store norske leksikon 2013b). Selv om NPM hovedsakelig er økonomisk orientert, gir det rom for valgfrihet. Det betyr at ledere i det offentlige ikke trenger å adoptere hele reformen, men kan velge de elementene de mener passer best i deres administrasjon (Lægreid og Christensen 2011). NPM har ansvarliggjort, markedsorientert og effektivisert offentlig planleggingsetater ved å tillate private aktørers deltakelse i planprosesser og byutviklingsprosjekter. Det har også gjort fleksible planleggingsavgjørelser attraktivt da det

gir grunnlag for lokale forhandlingsmuligheter uten å bli begrenset av nasjonale lover og regler (Sager 2009).

Tore Sager (2009) hevder at norske planleggeres verdier passer bedre overens med governance som *communicative planning theory* (CPT) da denne formen for planlegging kjennetegnes ved å ta større hensyn til individer og ønsker offentlig deltagelse og debatt. CPT, sier Sager (2009), har som mål å sikre en demokratisk planleggingsprosess der alle grupper i samfunnet blir hørt og gitt muligheten til å delta. Norske planleggere er ifølge utvalget i Sagers datamateriale (som baserte seg på israelske, nederlandske, spanske og norske planleggeres utsagn) også mest skeptiske til private utviklere. Til tross for at norske planleggere karakteriseres som de som tar størst avstand fra NPM, er det likevel sannsynlig at det er NPM som påvirker dem mest i planprosesser. Dette er på grunn av de dominerende trendene i den norske realpolitikken som peker mot mer offentlig-privat samarbeid (Sager 2009).

### **2.3.2 Governance som nettverk**

I takt med stat og kommunes endrede rolle i byplanleggingen har byer vokst og blitt komplekse enheter med varierte utfordringer, som stiller store krav til de som skal drive byutvikling (Jones og Evans 2008). Å tro at kommuner alene skal kunne drive byutviklingen i Norge i dag, er nesten utenkelig, særlig med tanke på mangelen på ressurser i mange norske kommuner. Det er derfor hensiktsmessig for kommunene å samarbeide med private aktører. Disse samarbeidene kan organiseres i nettverk. Fimreite et al. (2005) omtaler fire typer nettverk innenfor by-governance. Jeg vil i denne oppgaven kun trekke frem et av dem. *Produsentnettverk* er konstellasjoner mellom private og offentlige aktører med ulike motiver. Et fellestrekk for alle nettverkene er 'at utbyggerne forsøker å alliere seg med politiske beslutningstakere lokalt eller sentralt' (Fimreite et al. 2005, 30). Et typisk eksempel på et produsentnettverk er 'utviklingsselskap som gjør formelle og uformelle avtaler med kommunen for å få gjennomført prosjekter som begge parter er interessert i å realisere' (Fimreite et al. 2005, 31).

Innad i denne typen nettverk kan kommunen sette rammene som byutviklingen skal foregå innenfor og dermed ha planmessig kontroll over den utviklingen som foregår, samtidig som utvikleren tar seg av selve utbyggingen (Jones og Evans 2008). Disse rammene vil bli



nærmere omtalt i neste avsnitt (2.4.). Dette har ført til at kommunen har fått en rolle som regulator og tilrettelegger innenfor byplanleggingen.

## **2.4 Kommunen som regulator**

Endringen i måten byutvikling gjennomføres på har endret staten og kommunens rolle i byutviklingen. Fimreite et al. (2005) mener at det er både økonomiske og ideologiske årsaker til at kommunens rolle er endret. Tidligere var staten mer aktiv i å selv erverve og investere i eiendom. I dag har kommunen en mer regulativ rolle som tilrettelegger for private kjøp og regulator for den utviklingen som skjer gjennom for eksempel sentrumsplaner og områdereguleringer (Bowitz og Høegh 2005). Men også områdereguleringer kan settes ut til private aktører. I §12-2 av Plan- og bygningsloven står det at:

Det er i utgangspunktet en kommunal oppgave å utarbeide områderegulering. Kommunen kan likevel overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag til områderegulering. I dette ligger at kommunen kan overlate til private å stå for hele eller deler av det planfaglige arbeidet innenfor de rammer kommunen bestemmer, og dekke kostnadene ved dette helt eller delvis (Klima- og miljødepartementet 2008).

Den økte deltagelsen fra private utviklingsaktører er altså lovfestet og man kan si at byplanleggingen har blitt mer markedsorientert, noe som gir kommunene større handlingsfrihet enn det de har hatt tidligere (Bowitz og Høegh 2005). I følge Nordahl (2012, 167) handler kommunal bypolitikk 'i dag om å sette rammer for markedsaktørene'. Disse rammene skal i følge Plan- og bygningsloven §3-1, d. (Klima- og miljødepartementet 2008) legge 'til rette for verdiskapning og næringsutvikling'. Videre sier Nordahl (2012, 167) at 'myndighetenes rolle overfor markedet er å sette rammebetingelser slik at når bedriftene gjør det som er optimalt for dem, er det også i samfunnets interesse'.

Med dette tilegner Nordahl (2012) byutviklingen til markedet og private eiendomsutviklere, og antyder at dette er den mest hensiktsmessige måten å drive byutvikling på. Børrud (2005; 2012) hevder derimot at byutvikling drevet av markedskrefter og private aktører fører til dårlig planlegging, da fokuset på størst mulig økonomisk vinst på kortest mulig tid kan føre til kortsiktige løsninger som er av mindre samfunnsnytte og dårligere kvalitet. Men, hun legger til at 'offentlige og private aktører er i et gjensidig avhengighetsforhold som gjør det mulig å

komme frem til gode løsninger, forutsatt at aktørrelasjonen oppfattes som' (Børrud 2012, 210). Offentlig-privat samarbeid er altså ikke kun positiv, eller kun negativt. Offentlig-privat samarbeid kan altså være lønnsomt og føre til en vinn-vinn-situasjon hvor begge parter oppnår fordeler ved å samarbeide.

## 2.5 Bytransformasjon

I flere norske byer ligger det sentrumsnære industriområder som utviklingen har gått fra og som ikke lenger kan opprettholde den samme aktiviteten som tidligere. Dette fører til at området må transformeres dersom det skal inneha en funksjon, området blir da et transformasjonsområde. Det innebærer at man bygger opp ny virksomhet på området, som gjerne er annerledes fra den virksomheten som har vært der før. Typiske områder som er emne for bytransformasjon er tidligere industri- eller verftsområder. Årsaken til bytransformasjon kan sees som et resultat av 'strukturelle endringer i byens næringsliv fra industri til kunnskapsbasert økonomi' (Farsund og Leknes 2010, 19). Dette kan videre sees i sammenheng med den globale trenden med utflagging og flytting av tyngre industri fra vestlige land til lavkostland (Oterhals et al. 2007). Transformasjonsområdene er viktige i fortetningsprosessen av byer da dagens byplanlegging i hovedsak består av nybruk og tilpassing av de områdene som allerede er benyttet, også kalt *brownfields* (Jones og Evans 2008; Mayhew 2009). Man ønsker å effektivisere bruken av sentralt beliggende arealer gjennom fortetting, som har vært et politisk mål siden 1990-tallet (Næss 2012). Gode eksempler på bytransformasjon finnes det flere av i Norge:

### *Nedre Elvehavn*

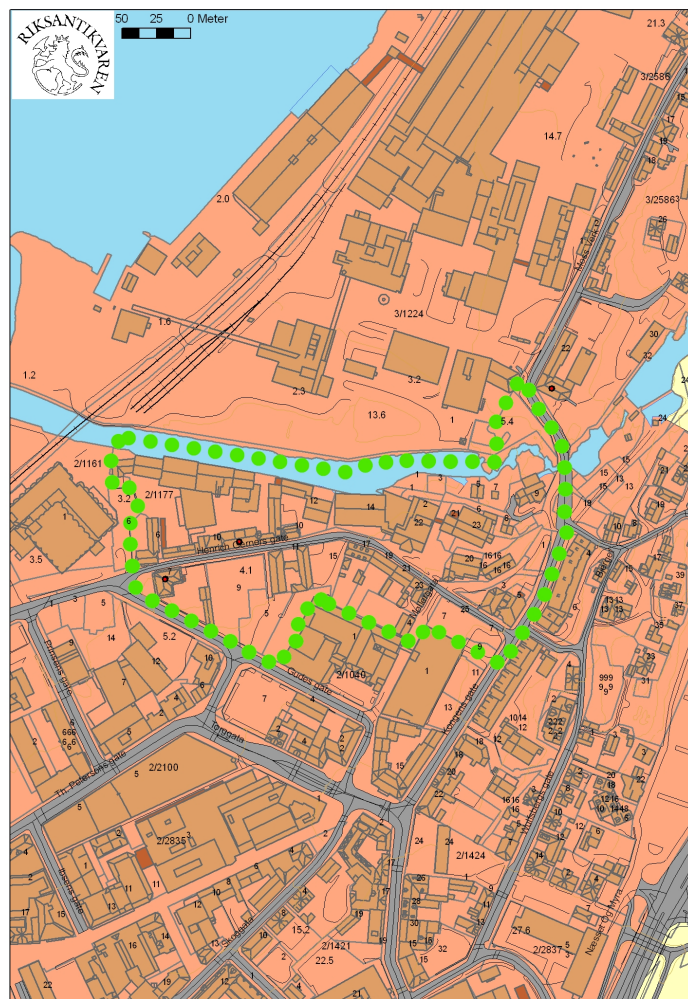
Nedre Elvehavn i Trondheim er den nyeste bydelen i Trondheim og ligger på et industriområde som tidligere rommet Trondhjem mekaniske Værksted og Ørens mekaniske Værksted. Området ble ferdigstilt i 2011 med 1200 leiligheter, kjøpesenter, serveringsplasser, konsertscene og kunnskapsbedrifter som Teekay Petrojarl Productions AS, samt DNBs flaggskip i Trondheim. En del av bygningsmassen er blitt beholdt, blant annet teglverksbygg som kjøpesenter og serveringssteder har flyttet inn i, som gir bydelen et historisk preg (Store norske leksikon 2013a).

### *Aker brygge*

Aker Brygge i Oslo er et velkjent sted for de fleste nordmenn. Byområdet ble til da Akers mekaniske Verksted ble lagt ned i 1982. Utbyggingen startet i 1984 og ble ferdigstilt i 1998. Området inneholder i dag boliger, kontorer, utesteder, restauranter, kjøpesenter og kulturtilbud. Også her bevarte man noen av de gamle veftsbyggene som ble integrert i det store og komplekse byområdet (Store norske leksikon 2009).

### *Møllebyen i Moss*

Et lokalt eksempel fra Moss er Møllebyen som ligger i nordenden av byen ved Mossefossen og Mosseelva. Petersontomta og Konventionsgården ligger rett på andre siden av elva. Møllebyen anees som byens vugge siden det var her industribyen Moss først startet allerede på 1100-tallet. Stedet har hentet sitt navn fra mølledriften som pågikk der de siste 100 årene før nedleggelse og forfall fra 1970-tallet. I nesten 40 år stod teglverksbygningene og forfalt, men med initiativ fra en lokal investor ble det igjen aktivitet i det som fikk navnet Møllebyen. I dag brukes de gamle bygningene og nye tilbygg til kino,



**Figur 5 – Avgrensning av Møllebyen (Riksantikvaren)**

bibliotek, kontorer, kafeer og boliger. Prosjektet ble en stor suksess og i 2005 bestemte Riksantikvaren at prosjektet skulle brukes som referanseprosjekt for transformasjon og foretting i eksisterende byområder (Klima- og miljødepartementet 2012).

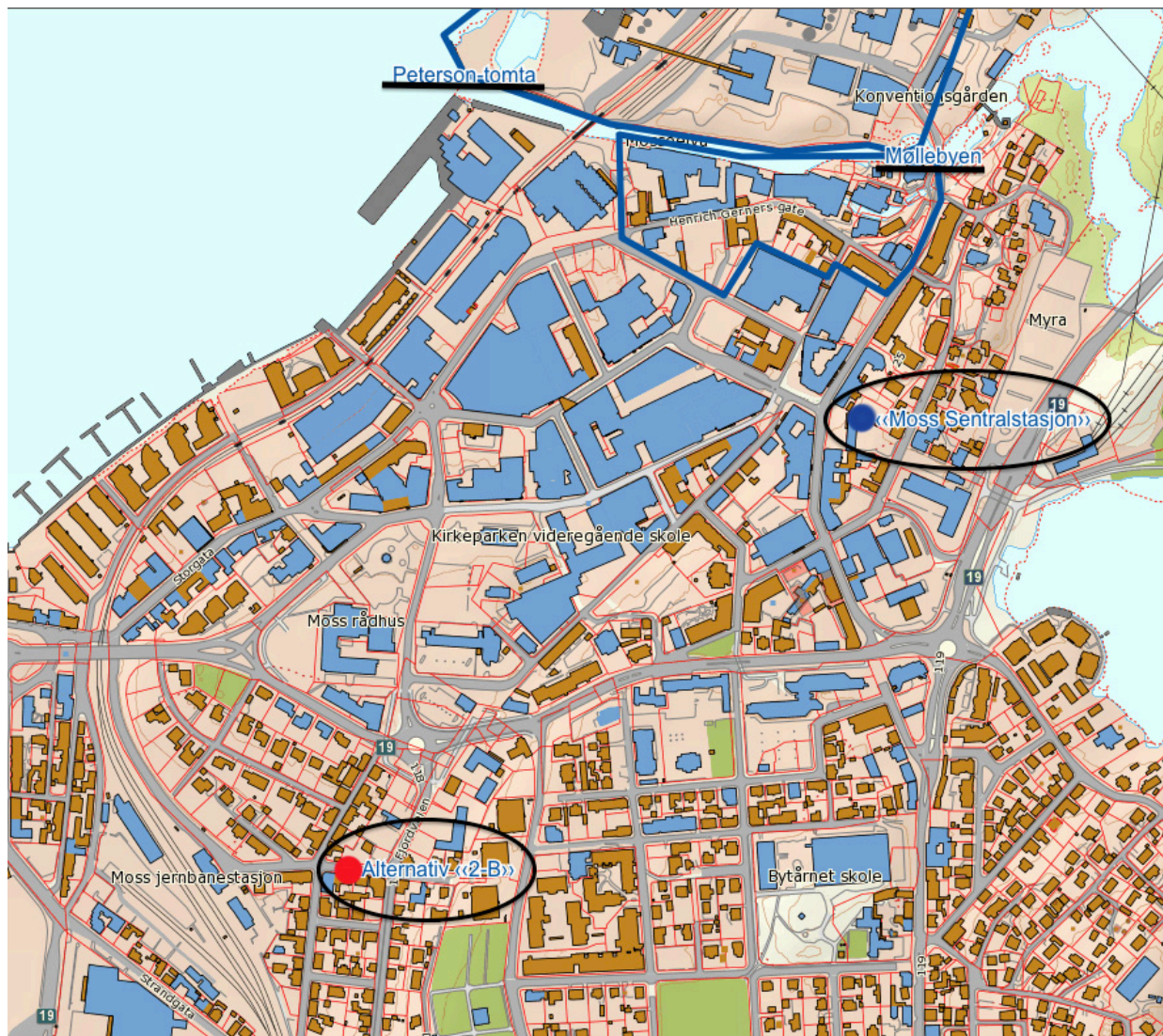
Møllebyen i Moss ligger som man kan se i fig. 5 rett sør for Petersontomta. De to områdene er kun adskilt av Mosseelva og er sammenknyttet ved Storebro som knytter sentrum sammen med boligfeltene som ligger på nordsiden av byen. Storebro kan tenkes å bli en flaskehals i fremtiden dersom ikke infrastrukturen fra bysiden og over til Petersontomta utbedres.

De tre eksemplene på transformasjonsområder vist ovenfor illustrerer hvordan byutvikling kan bevare og samtidig benytte seg av bygningsmasse som omfattes av Kulturminneloven. Noe av bygningsmassen på Petersontomta omfattes også av denne loven, som er til for å verne om kulturminner og kulturmiljøer. Lovens hensikt er å bevare vår kulturarv og identitet gjennom å verne om de spor mennesker har satt i våre fysiske omgivelser (Klima- og miljødepartementet 1979).

## 2.6 Jernbane

Moss by ligger som tidligere nevnt relativt nært Oslo (ca. 60 km). Det tilsvarer ca. 45-50 minutter med tog eller ca. 40-45 minutter med bil (Asplan Viak 2013a). Jernbane har fått en styrket posisjon både i norsk politikk og i det norske samfunnet noe regjeringen understreket da de bevilget 92 milliarder kroner til utbygging av jernbane i planperioden 2014-2023 (Samferdselsdepartementet 2013b). I denne jernbanesatsingen ligger utbyggingen av intercitytriangelet på Østlandet sentralt, og i følge *Nasjonal Transportplan 2014–2023* skal dobbeltsporet til Østfold ha nådd Seut/Fredrikstad innen utgangen av 2024 (Samferdselsdepartementet 2013a). Dette innebærer at Moss stasjon må flyttes da de kravene som stilles til antall perronger, lengde på perronger m.m. ikke kan realiseres der jernbanestasjonen ligger i dag (Jernbaneverket 2014). Debatten rundt hvor nye Moss stasjon skal plasseres har vært opphetet, og den kan deles i to leire som begge argumenterer for sin plassering.

På den ene siden er en aksjonsgruppe bestående av aktører fra næringslivet, blant dem grunneier på Petersontomta Höegh Eiendom, og arkitekturfirmaet Arkitekturverket. Denne fraksjonen kjemper for at jernbanestasjonen skal legges i fjell like ved Basartaket i Moss sentrum og blir av gruppen kalt Moss Sentralstasjon (markert med blått i fig. 6). Et av hovedargumentene til denne gruppen er at Moss sentrum kommer til å bli for langstrakt som vil gi 'en stykkevis og delt by' (Moss Avis 2013d).



Figur 6 – Stasjonsalternativene (Norgeskart.no)

På den andre siden er flertallet i bystyret som ønsker å plassere den nye stasjonen i Nyquistbyen, også kalt 2B (Jernbaneverket 2014), i nærheten av den nåværende jernbanestasjonen (markert med rødt i fig. 6), slik den ligger i kommuneplanen. Årsaken til at denne fraksjonen vil beholde 2B-alternativet er at Jernbaneverket har frarådet en stasjon i fjell, og fordi en eventuell ny utredning vil føre til kraftige forsinkelser i utbyggingen av dobbeltsporet til Moss (Moss Avis 2013a, 2013e). Fremføring av dobbeltspor til Moss har vært et politisk tema i flere tiår, og jernbanen er viktig for byen med tanke på antall mennesker som pendler til og fra byen. En utsettelse av dobbeltsporet vil være lite populært, noe som gjør en utredning av stasjon i fjell til et risikabelt politisk trekk.

Jernbaneverket har, per 20. januar 2014, sendt ut detaljutredning med konsekvensutredning og forslag til planprogram til offentlig høring på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad hvor nye Moss stasjon er lagt i dagen ved Nyquistbyen (Jernbaneverket 2014).

Årsaken til hvorfor det private næringslivet engasjerer seg i stasjonsdebatten kan være mange. En tenkelig årsak til ønsket om alternativet Moss Sentralstasjon er at næringslivsaktørene antar at en ny stasjon midt i sentrum vil øke eiendomsprisene og attraktiviteten for bedriftsetablering på Petersontomta og de omkringliggende områder. Jeg vil i det neste gå inn på hvordan stasjonsplassering kan påvirke eiendomspriser.

### 2.6.1 Sjøsidens-prosjektet

Parallelt med jernbanestasjonsdebatten og utviklingen av Petersontomta foregår det også en planleggingsprosess rundt nok et stort og sentrumsnært område. Jeg vil ikke gå detaljert til verks i beskrivelsen av dette prosjektet i denne oppgaven, men jeg vil kort redegjøre for den da jeg mener at to store utviklingsprosjekt i en middels stor by vil påvirke hverandre.

*Sjøsidens*, som prosjektet har blitt kalt, omfatter store deler av den sydlige delen av byen med den nåværende jernbanestasjonen, områdene rundt denne og deler av Moss Havn. Dette blir i sentrumsplanen ansett som et av de nye utviklingsområdene og har en størrelse på ca. 250 000 m<sup>2</sup> (Moss kommune 2013b). Selve området er enda ikke avgrenset og regulert, men en ca. avgrensning tegnet utfra de beskrivelser av området som foreligger fremgår av fig. 7. Dette blir dermed et større prosjekt



Figur 7 – Sjøsidens-prosjektet (Norgeskart.no)

enn det på Petersontomta, og vil sentrere seg rundt 2B-alternativet som står beskrevet ovenfor. Dette vil trolig forløpe som typisk knutepunktutvikling, som innebærer eiendomsutvikling i nærheten av store kollektivknutepunkt (Transportøkonomisk institutt 2013). Prosessen blir drevet av NSBs eiendomsselskap ROM Eiendom i samarbeid med Moss kommunens eiendomsselskap, MKEiendom, som inngikk en intensjonsavtale om utviklingen av området i september 2012 (Moss Avis 2013c).

MKEiendom er et kommunalt foretak underlagt flere lover, deriblant kommuneloven. Gjertsen og Martinussen (2006) hevder at lovverket for styring og kontroll av denne typen foretak er vanskelig på grunn av et for generelt og vagt utformet regelverk.

### ***2.6.2 Jernbanens påvirkning på eiendomspriser***

Verdien på en eiendom påvirkes av eiendommens iboende kvaliteter og av positive og negative eksterne attributter. De eksterne attributter som påvirker en eiendoms verdi utgjøres blant annet av eiendommens fysiske omgivelser og de aktivitetene som foregår her (Debrezion et al. 2007). En jernbanestasjon er et eksempel på en slik attributt. Jeg vil i denne oppgaven benytte meg av Brighams definisjon av eiendom (*property*) slik den er gjengitt i Debrezion et al. (2007, 2): '*Property in this context means an estate ranging from a vacant piece of land to an area occupied by all sorts of buildings: residential, commercial, industrial etc.*'

Til å regne ut eiendomsverdi benyttes vanligvis *hedonic price modeling*. Dette er en utregningsmetode som samler sammen en stor database med variabler for så å regne ut hvordan de ulike variablene påvirker prisen på boliger (Kaplan et al. 2004). Eiendomsverdier regnes som oftest ut på bakgrunn av eiendommens fysiske karakteristikk, tilgjengelighetsattributter og miljøattributter (Debrezion et al. 2007). Her vil tilgjengelighetsattributter vektlegges. Jernbane er et eksempel på denne typen attributt. Tilgjengeligheten sees i sammenheng med nærheten til nærmeste *Central Business District (CBD)* og den avstanden som er mellom eiendommen og CBD. CBD 'er den sentrale kjernen i et byområde for kommersiell arealanvendelse' (Geografileksikonet 2014).

I sin studie *The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property* hevder Debrezion et al. (2007) at det i litteraturen ikke finnes noen konsensus om hvorvidt nærhet til

jernbane påvirker eiendomsverdi. Cervero og Duncan (2002) har med utgangspunkt i Santa Clara County i California vist at *commuter railways*, altså pendlerlinjer som går over lengre strekninger – tilsvarende den norske jernbanen, har større påvirkning på eiendomspriser generelt enn andre linjebaserte transportsystem. De hevder også at ”banestasjoner” generelt, altså både trikk, t-bane og tog, påvirker prisene på næringseiendom mer enn boligprisene. Dette sammenfaller med påstanden om at jernbanestasjoner fungerer som samlingspunkt for kommersiell virksomhet, som igjen øker prisene på næringseiendom (Debrezion et al. 2007).

Bowes og Ihlanfeldt (2001) viste i sin studie av t-banesystemet i Atlanta *MARTA (Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority)* at påvirkningen på boligprisene rundt stasjonene varierte avhengig av hvor langt unna stasjonen eiendommen lå. Studien viste at stasjonene hadde en negativ prisinnvirkning på boliger som lå innenfor en radius på 1/4 miles (ca. 400 m) (Bowes og Ihlanfeldt 2001). Dette skyldes negative eksterne faktorer som støy, økt kriminalitet med flere. Denne typen negative faktorer fører til NIMBY-problematikk (se avsnitt 2.6.3). Videre fant de at det i en sone mellom 1 og 3 miles (1,6 – 4,8 km) unna stasjonen var signifikant høyere økning i boligprisene enn det det var utenfor denne radiusen. Dette skyldes at de negative eksterne faktorene nevnt ovenfor avtar med avstanden til stasjonen, samtidig er fordelene med relativt kort avstand til jernbanestasjonen tilstede. Når man kom utenfor 4,8 km hadde den relativt store avstanden til stasjonen negativ innvirkning på boligprisene (Bowes og Ihlanfeldt 2001).

I London ble byggingen av pendlerlinjen *Crossrails* påbegynt i 2009. Toglinjen som skal binde sammen deler av stor-London finansieres gjennom *Value Capture Finance (VCF)*. VCF innebærer at stat eller kommune øker eiendomsskatten til de eiendommene som befinner seg i nærheten av de nye stasjonene som bygges. Det vil si at jo nærmere stasjonen man bor, jo mer vil man måtte betale i eiendomsskatt. Dette begrunnes med at de som bor nære infrastruktur som offentlig transport og nyter godt av den også må være med på å finansiere den (Roukouni et al. 2014). I forbindelse med *Crossrails*-prosjektet støttet man seg til Gibbons og Machin (2005) sin forskning som viste at utvidelsen av *Londons Jubilee Line* førte til en prisøkning på 32 % for næringseiendom og +30 % for boliger. London *Greater Authority*, kommuneledelsen i London, brukte denne forskningen som et premiss for å delfinansiere *Crossrails*-prosjektet, og økte eiendomsskatten på de eiendommene som lå i nærheten av de nye stasjonene (Roukouni et al. 2014). Tanken er da at det man må betale i eiendomsskatt får man tilbake gjennom den økte verdien på eiendom og bolig.



Selv om en økning i eiendoms- og boligpriser er lagt som et premiss for utbygging i noen prosjekter, er det altså ingen entydige svar på at det må gjøre det. Det er viktig å påpeke at forskningen det vises til her er fra Amerika og Storbritannia og av den grunn foregår innenfor en annen kontekst enn Skandinavia og Norge. Likevel mener jeg overførbarheten til norske forhold er mulig fordi også nordmenn er hyppige brukere av kollektivtransport og særlig da pendlerlinjer. Ved at forskningens metodiske grunnlag er *hedonic price modelling* gis det ikke rom for personlige preferanser og andre forklaringer på hvorfor noen ønsker å betale mer, eller mindre, for eiendom i nær tilknytning til jernbanestasjoner. Jeg mener at denne statistiske metodiske tilnærmingen gjør det mulig å kunne bruke forskningen som teoretisk grunnlag i denne oppgaven.

### ***2.6.3 Not in My Back Yard (NIMBY)***

Ulike interessenter har ulike interesser ved nybruk eller transformasjon av tomter. I forbindelse med utregning av boligpriser har det blitt utviklet et begrep som heter *Not In My Back Yard (NIMBY)* (Kaplan et al. 2004). NIMBY referer til de uønskede smitteeffektene som nybruken av en tomt eller et område kan ha. Disse effektene kan være støy, lukt, estetikk og så videre. Etableringen av industri i nærheten av et boligområde kan være et eksempel på noe som kan skape sterke reaksjoner blant beboere som ikke ønsker dette i nærheten av sine hjem. NIMBY-problematikk kan oppstå i forbindelse med plasseringen av en funksjon som alle er enige om at samfunnet må ha, men ingen vil ha i sitt nabolag.

Man kan skille mellom legitime og ikke-legitime NIMBY-argumenter. Bygging av boliger er tilfeller hvor de ulike typene kan identifiseres. Boliger er en funksjon som byer er avhengige av. Dette er de aller fleste enig i, men det kan være uenighet om hvor nye boliger bør bygges. I en by hvor man ønsker flere parkområder er det et legitimt argument å si at man ikke vil ha boligene bygd i en park nær seg, fordi det strider med byens ønske og planer om flere parker. Et ikke-legitimt argument kan være at man ikke vil ha boligblokken i naboparken fordi det ødelegger utsikten til for eksempel en elv eller innsjø som befinner seg bak parken.

### ***2.6.4 Pendling***

Moss inngår som nevnt i det som kalles for intercitytriangelet rundt Oslo, og de som pendler til hovedstaden ansees som 'en viktig ressurs for kompetansenæringene i Osloregionen' (Transportøkonomisk institutt 2012). I 2011 viste tall fra SSB at det var 3815 yrkesaktive som

pendlet ut av Moss for å arbeide. Av de pendlet 2061 til Oslo. I tillegg til Oslo utgjør Akershus og Nedre Glomma en del av det sterkt integrerte arbeidsmarkedet i Moss og Mosseregionen. Det finnes ikke tall på hvor høyt utdanningsnivå pendlerne har, men det er vist at arbeidsmarkedet i Mosseregionen har et underskudd av arbeidsplasser med krav til universitets- og høyskoleutdanning (Såtvedt et al. 2013).

## **2.7 Attraktivitet**

Det er mange forhold som vil være med på å bestemme hvor bedrifter og næringsliv ønsker å etablere seg, og hvor mennesker ønsker å bosette seg. I det følgende vil jeg trekke frem teoretiske tilnærminger til hva som kan påvirke eiendommers attraktivitet ovenfor både næringsvirksomhet og mennesker.

### **2.7.1 Bedriftsetablering**

I litteraturen finnes det mange modeller og teorier for hva som avgjør bedriftsetablering. Jeg vil i dette avsnittet skille mellom tradisjonelle og nye lokaliseringsfaktorer, som igjen kan generaliseres i *harde* og *myke* faktorer.

Ønsket om å optimalisere plassering av økonomisk aktivitet har vært et aktuelt tema innenfor geografi siden J.H. von Thunens modell for best mulig bruk av jordbruket fremsatt i *Der isolierte Staat* i 1826. Alfred Webers (1909 – oversatt av CJ Friedrich i 1929) industrilokaliseringsteori var den første lokaliseringsteorien myntet på industri og bygde på tre grunnleggende prinsipper for valg av lokalisering. Det første var nærhet til materiale; avstanden mellom råvareuttaket og der hvor industrien som skulle foredle råvaren lå. Det andre prinsippet var tilgangen på arbeidskraft og avstanden mellom den og industrien. Det tredje var agglomerasjonsfordeler. Agglomerasjonsfordeler oppnås når selskaper innenfor samme eller relatert industri/næring lokaliseres innenfor et relativt lite geografiske område og danner en klynge. Fordelene kan være økonomiske i form av deling av kostnader relatert til transport eller lignende. De kan også være i form av at selskapene utfyller hverandre ved for eksempel at det ene leverer deler til og service på maskiner som det andre benytter seg av. Agglomerasjonsfordeler kan også forekomme som god tilgang på kvalifisert arbeidskraft og kompetanse innenfor det samme geografiske området på grunn av konkurranse mellom selskaper innenfor samme industri (Weber 1909; Dale et al. 2002; Kaplan et al. 2004).

For å oppsummere kort var den optimale industrilokaliseringen der hvor transportkostnader fra råvareuttak – via industrien – og videre til markedet var lavest, samtidig som tilgangen på arbeidskraft var god og muligheten for agglomerasjonsfordeler var gode. De tradisjonelle lokaliseringsfaktorene er å anse som en del av de *harde* lokaliseringsfaktorene. I tillegg til de ovennevnte faktorene kan man legge til infrastruktur, lave skatter og kostnader forbundet med leie av lokaler/grunn.

I 2002 skrev Richard Florida boka *The Rise of The Creative Class*, en bok som har påvirket mange planleggeres tenkemåte. Sentralt i begrepet den kreative klassen, *the creative class*, ligger Floridas overbevisning om at den største økonomiske ressursen i dagens samfunn er menneskelig kreativitet. Og i forbindelse med bedriftsetablering skiller Florida mellom det han kaller *business climate* og *people climate*.

*Business climate* er et slags paraplybegrep for teorier som tar for seg hva som gjør et lokaliseringssted attraktivt når en bedrift ønsker etablere seg i et område. *Business climate* tar for seg næringsetablering, oppretting av arbeidsplasser og økonomisk aktivitet (Florida 2002).

Motsatt til *business climate* er det Florida omtaler som *people climate*. Dette perspektivet setter menneskene som bor på stedet i fokus. Det Florida kaller for den kreative klassen er mennesker med høy utdannelse som lever av å være kreative. Arbeidsgrupper som kan falle inn under dette begrepet er ingeniører, sivilingeniører, designere, arkitekter, musikere, kunstnere og så videre. Den kreative klassen stiller høye krav og vil ikke bosette seg på steder hvor det ikke er gode service- og kulturtilbud, selv om det er gode jobber der. Dersom et sted er spennende og attraktivt for den kreative klassen vil de flytte dit, og ifølge Florida vil bedrifter og næringsaktivitet flytte etter. Han sier sågar at '*the bottom line is that cities need a people climate even more than they need a business climate*' (Florida 2002, 283). Dette kan ansees som de nye lokaliseringsfaktorene, og omtales gjerne som *myke* lokaliseringsfaktorer.

Floridas kreative klasse-teori har møtt motstand fra flere hold. En av de som har kritisert hans *myke* lokaliseringsfaktorer er Allen Scott (2006), som hevder at det ikke er mulig å sette likhetstegn mellom kreative arbeidstakere og en blomstrende økonomisk utvikling, slik han hevder Florida har gjort. Han trekker paralleller mellom Floridas teori og de kortlevde forsøkene på å skape en ny Silicon Valley som fant sted på 1980-tallet (Scott 2006). Scott trekker frem agglomerasjon som en viktig lokaliseringsfaktor, i tillegg til kompetent

arbeidskraft. Han underbygger viktigheten av tradisjonelle lokaliseringsfaktorene som agglomerasjonsfordeler, infrastruktur og gunstige økonomiske betingelser for bedriftsetablering.

### ***2.7.2 Bostedspreferanser***

Hvis man ønsker å tiltrekke seg mennesker til en eiendom er det ikke nok med arbeidsplasser, man må også tilby boliger. Florida (2002) hevder at den kreative klassen har urbane bostedspreferanser. Dette innebærer et levende og ”bohem-aktig” nabolag med et rikt kultur- og uteliv. Dette samsvarer med hva Transportøkonomisk institutt (TØI) (2003) sin rapport om boligpreferanser til mennesker som bor i Oslo, Trondheim og Bergen. TØI rapporten slår fast at ‘den kulturelle kapital, uttrykt gjennom utdanning, har større betydning for at en ønsker å bo sentralt enn den økonomiske kapital’ (2003, 27).

Det er ikke bare kulturell og økonomisk kapital som påvirker bostedspreferanser. Livssituasjon spiller også inn på hvor mennesker ønsker å bosette seg. I TØI (2003) rapporten fremgår det et klart skille mellom indre og ytre by på hvor viktig trygghet for barn er for valg av bosted. Sammen med fravær av støy, forurensning og avskjerming fra trafikk er de egenskapene som mange ønsker seg i sitt boligområde. Småbarnsfamilier har større tilbøyelighet for å bo utenfor byen enn enslige og par uten barn. Noen av de viktigste årsakene til at folk ønsker å bo i byen er nærheten til arbeid og service- og kulturtilbud, og at man i stor grad kan unngå bilbruk. Forskjellene mellom unge og eldre menneskers bostedspreferanser er ifølge rapporten ikke så store, da de eldre sine bostedspreferanser også påvirkes av urbaniseringstrenden (Transportøkonomisk institutt 2003).

Vi har sett at utdanningsnivå, kulturell kapital i større grad enn økonomisk kapital, nærhet til arbeid og sentrumsfunksjoner, og livssituasjon påvirker folks bostedspreferanser. Vi har også sett at de ulike generasjonene har ganske like preferanser når det kommer til valg av bosted. Bostedspreferanser påvirkes av veldig mange variabler, og de som er trukket frem her er kun et utvalg av dem<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> For en grundigere redegjørelse for bostedspreferanser se: Transportøkonomisk institutt. 2003. Byidealer, bostedspreferanser og aktivitetsmønstre i Oslo, Bergen og Trondheim: TØI rapport 672/2003.

### **3. Metode**

Forskningsmetode er et sett med teknikker man benytter seg av for å fremskaffe datamateriale til et forskningsprosjekt (Clifford et al. 2010). I denne delen vil jeg presentere de metodiske valgene jeg har gjort og mine refleksjoner rundt egne valg. Jeg har gjennom hele mitt arbeide forsøkt å velge de teknikkene jeg mener best kan belyse mine problemstillinger.

#### **3.1 Metodisk tilnærming**

Valget mellom kvalitativ og kvantitativ forskningsmetode avhenger av hvilke problemstillinger man har (Thagaard 2009). Kvalitative metoder ønsker å utforske meninger, verdier og følelser, og resulterer i datamateriale av en subjektiv karakter. Ettersom jeg har gjennomført en casestudie om byfornyelse i Moss med utgangspunkt i Petersontomta, med fokus på fenomenet byfornyelse og de prosessene som driver byfornyelsene, falt valget naturlig på kvalitative metoder. For å få tilgang til informasjon om prosessene rundt byutviklingen var jeg avhengig av å komme i kontakt med de som arbeider med den, og få innsikt i de ulike aktørenes opplevelser av og meninger om prosessene.

##### ***3.1.1 Kvalitativ forskningsmetode***

Kvalitativ forskning kjennetegnes ved at den er fleksibel og tilbyr en variasjon av tilnærminger. Det som er spesielt for kvalitativ forskning er at det ‘innebærer å utforske menneskelige prosesser eller problemer i en virkelig setting’ (Postholm 2010, 9). Når man forsker kvalitativt innebærer det at forskeren forstår deltakernes perspektiv, noe som stiller store krav til forskerens evne til å opprette kontakt og forhold med de menneskene eller gruppene det forskes på (Postholm 2010).

##### ***3.1.2 Casestudie***

Min forskning ansees som en casestudie fordi jeg har sett på hvordan fenomenet byfornyelse utspiller seg i Moss. Casestudier blir av Yin (2012, 4) definert som ‘*an empirical inquiry about a contemporary phenomenon (e.g. "case") set within its real-world context.*’ Man ser altså på hvordan fenomenet utspiller seg her og nå. Videre sier Yin at casestudier er den foretrukne fremgangsmåten når forskningsspørsmålet er av en deskriptiv karakter og stiller spørsmål om *hvordan* og *hvorfor*.

## 3.2 Intervju som forskningsmetode

Intervjuer er ifølge Dunn (2005) verbale utvekslinger, eller samtaler, hvor den ene personen, forskeren, forsøker å trekke ut informasjon fra en annen. Denne forskningsmetoden gir forskeren muligheten til å produsere datamateriale basert på informantens personlige meninger, oppfatninger, holdninger og verdier. Man skiller gjerne mellom tre typer intervjuer: strukturerte, halvstrukturerte og ustrukturerte. I mitt forskningsarbeid har jeg benyttet meg av halvstrukturerte intervjuer.

Ifølge Kitchin og Tate (2000) er halvstrukturerte intervjuer trolig den mest brukte kvalitative metoden. Den kjennetegnes av at man har noen forhåndsbestemte spørsmål og tema som forskeren vil berøre, samtidig som den er fleksibel og tillater digresjoner fra informantens side. Disse digresjonene kan ofte føre til at man får informasjon som er nyttig, men som man kanskje ikke hadde kommet på på egenhånd (Longhurst 2010). Halvstrukturerte intervjuer blir også ansett som et viktig verktøy i innhenting av data i forbindelse med casestudier (Yin 2012), særlig ved bruk av nøkkelinformanter. Mine intervjuer foregikk mellom meg og én, eller to, informanter på deres arbeidsplass.

### 3.2.1 Valg av informanter

Min problemstilling forutsatte at jeg kom i kontakt med mennesker som hadde innsikt i den prosessen jeg forsket på. Mine informanter ble derfor rekruttert på bakgrunn av sine egenskaper og kvalifikasjoner til å kunne besvare min problemstilling. Dette førte til at jeg kun benyttet meg av informanter som gjennom sin stilling eller sitt yrke hadde en eller annen tilknytning til eller påvirkning på de prosessene som foregår i forbindelse med byfornyelse i Moss. Disse omtales gjerne som *nøkkelinformanter*.

Rekruttering av informanter er svært viktig og kan på mange måter være avgjørende for forskningsprosjektet (Longhurst 2010). Mitt behov for empiri i denne oppgaven var stort, og dersom jeg ikke hadde fått tilgang til mine informanter kunne det fått negative konsekvenser for resultatet. Det at jeg klarte å komme i kontakt med de menneskene som hadde den informasjonen jeg var på jakt etter har både muliggjort oppgaven min, og påvirket resultatet i positiv forstand.

For at jeg skulle få med meg flest mulig vinklinger, altså flere ulike synspunkter på de prosessene som forgikk rundt Petersontomta, bestemte jeg meg for å rekruttere informanter som hadde ulike interesser i det som foregikk på tomta. For å få til dette rekrutterte jeg følgende informanter:

- Daglig leder i Hasle Utvikling AS (en del av Höegh Eiendom AS).
- Daglig leder i Mossregionens Næringsutvikling AS (et AS som fungerer som kommunens næringslivskontakt).
- Ordfører i Moss (Høyre).
- Byplanlegger og arealplanlegger i Moss kommune.
- Byarkitekt i Moss kommune.

Tanken er at ved å ha informanter som representerer grunneier, administrasjonen, politikken og næringslivets interesser, så har jeg fått tilgang på data som er mer dekkende og grundigere enn hvis jeg for eksempel kun hadde pratet med administrasjonen. Byarkitekten ble rekruttert som informant fordi jeg ville få et historisk perspektiv på byutvikling i Moss og de erfaringene kommunen har gjort seg fra tidligere prosjekter. Denne informasjonen kunne byarkitekten gi da han har jobbet i Moss kommune siden 1970-tallet.

Måten jeg gikk frem på for å rekruttere informantene var å oppsøke byplanleggeren på ByLab i Moss sentrum for å presentere meg og oppgaven jeg skrev. Deretter pratet vi på telefon og avtalte intervjuetidspunkt. Samtidig spurte jeg om byplanleggeren kunne fortelle meg hvem som var prosjektleder hos Höegh Eiendom og hvem det var hensiktsmessig å prate med i Mossregionens Næringsutvikling. Det var også byplanleggeren som anbefalte meg å snakke med byarkitekten for å få det ovennevnte historiske perspektivet. Denne måten å finne informanter kalles *'snowballing'* (Longhurst 2010, 109) og innebærer at man benytter seg av de informantene man allerede har til å skaffe nye. Foruten byplanleggeren kontaktet jeg de resterende informantene via e-post. I e-posten redegjorde jeg for hvem jeg var og hva mitt forskningsprosjekt gikk ut på. Videre fortalte jeg hvorfor nettopp den personen var viktig for mitt prosjekt og den verdien vedkommende hadde for min forskning. Informantene svarte på e-postene og vi avtalte møtetidspunkt.

Hvor mange informanter jeg skulle ha, var et stadig tilbakevendende spørsmål. Jeg hadde ikke mye erfaring med forskningsarbeid av denne størrelsen fra tidligere og var derfor usikker. I

litteraturen står det skrevet at antallet informanter man trenger er ”mange nok” (Baker og Edwards 2012). Det er altså ikke noe fasitsvar på hvor mange intervjuer jeg måtte ha. Jeg valgte derfor å lage min egen definisjon basert på prinsippet om *teoretisk metning* fra Glaser og Strauss<sup>2</sup>. Jeg definerer ”mange nok” med at dersom man får den samme informasjonen fra flere informanter, altså at man har hørt det som blir sagt tidligere fra én eller flere informanter, har man nådd et metningspunkt. En annen faktor som la begrensinger på antall informanter var størrelsen på masteroppgaven, 30 studiepoeng. Dette la visse føringer på både tidsbruk, som Kvale (1996) påpeker som en avgjørende faktor, og sideantall på det endelige produktet. Jeg mener at 6 informanter var et tilstrekkelig antall både til å besvare de problemstillingene jeg hadde definert, samt at jeg skulle ha tid til å behandle materialet på en god måte.

### **3.2.2 Forberedelse til intervju**

Til hvert intervju ble det utformet en intervjuguide i tråd med retningslinjene for et halvstrukturert intervju (se Vedlegg 1). Intervjuguiden inneholdt store spørsmål som informantene kunne reflektere fritt rundt uten at de la noen spesielle føringer. Jeg valgte å ikke sette opp noen spesifikk rekkefølge på de temaene jeg ville innom. Istedenfor valgte jeg å trekke inn de spørsmålene jeg hadde på forhånd etter hvert som intervjuet utviklet seg og det passet inn med det informanten pratet om. Årsaken til at intervjuguidene er forskjellige fra intervju til intervju er at de ulike informantene har tilgang på ulike typer informasjon i kraft av den jobben de har. Jeg mener derfor det var nødvendig å skreddersy intervjuguidene etter den informasjonen jeg trodde jeg kunne få av informanten. Likevel fikk jeg mye informasjon om temaer som jeg ikke hadde satt opp i min intervjuguide, noe som illustrerer verdien og nytten av halvstrukturerte intervjuer som metode godt.

### **3.2.3 Gjennomføring av intervju**

Intervjuene ble gjennomført på informantenes respektive arbeidsplasser, både på kontorer og på møterom. Dette falt seg naturlig da alle informantene har travle hverdager med mange møter, og at man som forsker må tilpasse seg informantenes timeplan (Longhurst 2010). Lengden på intervjuene varierte fra 30 minutter til 1 time og 30 minutter (se *Intervjuer* på side G for mer detaljert informasjon om de enkelte intervjuene). Thagaard (2009) skriver at et

---

<sup>2</sup> *Teoretisk metning* er et prinsipp hentet fra Glaser og Strauss' forskningsmetode *Grounded Theory* (1967).



overordnet mål for intervjuet bør være å skape en tillitsfull og fortrolig atmosfære. I mine intervjuer etterstrebet jeg dette ved å få i gang praten med informantene før selve intervjusituasjonen startet. Da småpratet vi om utdanning, studietiden, tidligere arbeidsplasser og så videre. Alt i alt synes jeg selv at tonen mellom meg og informantene var god.

I alle intervjuene benyttet jeg meg av digitalopptaker. Dette er det flere årsaker til. For det første gjorde det at jeg som forsker kunne følge bedre med og unngå å gå glipp av noe av det som ble sagt fordi jeg var opptatt med å notere. Det ble også lettere å stille oppfølgingsspørsmål og spille videre på det informanten fortalte. Bruk av opptaker gir også muligheten til å gå tilbake og høre hva som ble sagt og dobbeltsjekke sitater og lignende. En ulempe med bruken av opptaker er at informanten blir veldig bevisst på at han eller hun blir tatt opp og kan vegre seg for å snakke åpent om ulike temaer. Dette opplevde jeg til en viss grad i det ene intervjuet, likevel valgte jeg å benytte meg av opptaker da den samlede verdien av å ta opp intervjuet var større enn det informanten muligens unnlot å si. Det var også slik at noen av informantene åpnet seg litt mer etter at opptakeren var slått av, det som da ble sagt noterte jeg ned i en forskningsdagbok. I forbindelse med bruken av opptaker er det også noen etniske betraktninger som må tas, disse kommer jeg tilbake til i 3.3.5. I tillegg til bruk av opptaker skrev jeg ned mine umiddelbare tanker og oppfatninger etter intervjuet i den nevnte forskningsdagboken. Sammen utgjør opptaket og mine notater datamaterialet som jeg tok med meg videre inn i transkribering og analysearbeidet.

### **3.2.4 Analyse**

Det første leddet i analysearbeidet i min oppgave var transkriberingen av intervjuene. Grunnen til at jeg valgte å transkribere alle intervjuene fullstendig, var at jeg på den måten unngikk muligheten for å ta sitater ut av kontekst slik at en setnings innhold endrer sin betydning, gjerne kalt *'quote-hopping'* (Longhurst 2010, 86). Det gjorde det også enklere å bruke en temabasert analytisk tilnærming, som innebærer at man 'sammenligner informasjon om hvert tema fra alle informantene' (Thagaard 2009, 171). Hensikten er å få en mer 'dyptgående forståelse av hvert enkelt tema' (Thagaard 2009, 171). Måten jeg gjennomførte dette på var å markere informantens uttalelser innenfor det samme temaet med samme farge, for så å kunne sammenfatte disse i et eget dokument. Dette ga en god oversikt over datamaterialet mitt og gjorde det lettere å se de store strukturene i dataen.

### **3.3 Dokumentanalyse**

I denne oppgaven vil jeg også benytte meg av dokumentanalyse. Dokumentanalyse innebærer her bruk av offentlige rapporter, planprogram, avisartikler og lignende for å produsere sekundærdata. Jeg klar over at dokumentene jeg har benyttet meg av er påvirket av den konteksten de er skrevet innenfor, samt at de er skrevet for et annet formål enn det som er tema for min forskning (Thagaard 2009). Plandokumentene jeg har benyttet meg av er politiske dokumenter, som innebærer at de reflekterer visse politiske verdier. Dette er jeg klar over, men det vil ikke fremgå noen nærmere analyse av disse verdiene da jeg mener at det ikke ville gitt min oppgave noen merverdi. Jeg har benyttet meg av de fakta som kan frembringes av dokumentene, ikke underliggende meninger og verdier.

Dokumentanalysen benyttes som sekundærdata og er ifølge White (2010, 61) *‘an indispensable source of information for many student projects.’* I denne oppgaven er sekundærdata brukt til å konstruere rammene som funnene fra intervjuene blir presentert innenfor, samt støtte oppom disse funnene. Jeg har også benyttet meg av flere avisartikler fra lokalavisen Moss Avis som en kilde til data. Disse artiklene er, som alle dokumenter, preget av det tidspunktet de ble skrevet på, hvilke lesere de ble skrevet for og hvilken avis de publiseres i (Grønmo 2004). Jeg anser de likevel som troverdige da de i hovedsak baserer seg på direkte sitat fra ulike politikere, noe god presseetikk forutsetter skal være korrekt gjengitt. Avisartiklene har vært en viktig kilde til bakgrunnsinformasjon, og for at jeg skulle kunne danne meg et mer helhetlig bilde av det politiske miljøet i Moss.

### **3.4 Refleksjon rundt egen forskerrolle**

For at kvaliteten på et forskningsarbeid skal kunne sikres, er det nødvendig at forskeren klargjør sin subjektivitet og sin påvirkning på det arbeidet som utføres (Postholm 2010). Gjennom hele denne forskningsprosessen har jeg som forsker påvirket forskningen og de resultatene jeg har fått gjennom de valgene jeg har gjort. Dette har ikke vært bevisst påvirkning, men en påvirkning som vil forekomme i alle forskningsprosesser. Som forsker kan man ikke være objektiv. Man vil påvirkes av den kunnskapen, kompetansen og erfaringen man tar med seg inn i forskningen, og det er viktig å innse at man som forsker ikke kan legge bort sin forforståelse (Postholm 2010). Subjektivitet er derfor umulig innenfor forskning og bør heller ikke ses som et mål i seg selv (Dowling 2000). Derimot er det viktig at man som

forsker utøver kritisk refleksivitet (Dowling 2000; Longhurst 2010). Jeg mener at jeg har uøvd kritisk refleksivitet da jeg gjennom hele forskningsprosessen har vurdert den påvirkningen jeg har hatt på arbeidet. I min oppgave har dette gjort seg særlig gjeldene siden jeg har forsket på mitt eget hjemsted.

### **3.4.1 Feltarbeid i egen kultur**

Moss er den stedlige konteksten for min casestudie og mitt feltarbeid. Som en følge av at jeg er født og oppvokst i Moss har jeg rolle som *insider* (Crang og Cook 2007). Det vil si at jeg har tilgang til det samfunnet jeg har forsket innenfor gjennom min bakgrunn. Dette gir meg noen fordeler, viktigst av dem var trolig det at mine informanter og jeg har mange av de samme referanserammene, særlig når det gjelder romlig orientering og en felles kulturell forståelse. Da stedsnavn o.l. ble nevnt underveis i intervjuene, visste jeg umiddelbart hvor disse stedene var. Ved å være en *insider* har jeg også en viss innsikt i hvordan ”mossinger” tenker og oppfører seg. Hadde forskningen vært gjort av en *outsider* (Crang og Cook 2007), altså en som ikke har bakgrunn fra det samfunnet som forskes på, kunne det vært vanskeligere å orientere seg. Det kunne igjen ha ført til en noe hakkete samtale hvor bruken av kart og forklaring kunne vært nødvendig. Derimot kunne en *outsider* kanskje hatt vinklinger og tanker som kunne ført til spørsmål og informasjon som jeg ikke har tenkt på, og som jeg kanskje har tatt for gitt. Man kan få et nærsynt blikk på casen. Det vil si at man fokuserer for mye på det man på forhånd hadde tenkt var viktig uten å få et større perspektiv på hvordan ting henger sammen. Det kan også være at man tror at man har kunnskap om noe uten å faktisk ha det, og av den grunn lar være å stille de rette spørsmålene (Paulgaard 1997). Som nevnt tidligere, mener jeg at valget av halvstrukturert intervju som metode kompenserte for min forutinntatthet.

For å sikre kvaliteten på den forskningen som er gjort, er det viktig at jeg som forsker redegjør for min rolle i forskningen (Postholm 2010). Min tilhørighet til stedet Moss har uten tvil hatt stor betydning for mitt forskningsarbeid, både ved valg av tema og for gjennomføring av selve feltarbeidet. Dersom jeg ikke hadde vært fra Moss, hadde jeg antageligvis ikke valgt å skrive oppgave om nettopp Petersontomta. Likedan hadde ikke denne typen samfunnsgeografisk oppgave vært et alternativ dersom jeg ikke hadde hatt den faglige bakgrunnen og erfaringen som jeg har. Ikke minst har interesse hatt mye å si for både valg av

og gjennomføring av masteroppgaven, noe som ifølge Kitchin og Tate (2000, 28) er *'one of the keystones to conducting successful research.'*

### **3.4.2 Foreskerrollen**

Kvalitativ forskning stiller krav til mer enn faglig kompetanse og profesjonalitet. I arbeidet med kvalitativ metode er intersubjektivitet en viktig faktor man må redegjøre for (Crang og Cook 2007). Intersubjektivitet referer til det forholdet som oppstod og det samspillet som var mellom meg og mine informanter i intervjusituasjonen. Dette påvirker, dog ubevisst, hvordan intervjuet utspiller seg, hvordan man tolker den informasjonen man får og hvilken informasjon informanten velger å gi. Jeg er av den oppfatning at relasjonen mellom meg og mine informanter var god. Dette førte til at jeg fikk mye relevant informasjon, og jeg ble også gitt råd og tips om hvem jeg burde ta kontakt med videre for å få vite mer om de ulike temaene vi snakket om. En dårlig relasjon kunne derimot ha ført til et dårlig intervju hvor jeg ikke hadde fått den informasjonen jeg trengte. Ved å redegjøre for forholdet som oppstod mellom meg og mine informanter øker jeg ifølge Postholm (2010) forskningens kvalitet.

### **3.4.3 Forskningens kvalitet**

Innenfor casestudier trekker Postholm (2010) frem *triangulering* og *member checking* som viktige strategier for å sikre kvalitet på datamaterialet man samler inn. *Triangulering* innebærer bruken av flere datakilder for å belyse et tema eller en problemstilling (Postholm 2010). Her har jeg som nevnt benyttet meg av to ulike metoder for datainnsamling, intervju og dokumentanalyse. Jeg har også brukt informanter som representerer de ulike aktørene og interessehaverne i prosessen rundt utviklingen av Petersontomta. Ved å gjøre dette mener jeg at jeg har fått ett fyldig og grundig datamateriale som belyser mine problemstillinger.

*Member checking* går ut på å la informantene få innsyn i de fortolkningene og beskrivelser som er gjort, slik at de kan se om de kjenner seg igjen i det som er skrevet (Postholm 2010). I min oppgave har jeg latt informantene få lese igjennom de delene av oppgaven der deres uttalelser har blitt tolket eller direkte sitert. På denne måten kunne informantene gi en tilbakemelding på om de hadde blitt feiltolket, eventuelt om det var noe de ikke kjente seg igjen i som de ikke ville at skulle komme på trykk. *Member checking* er både med på å sikre kvaliteten på datamaterialet og å sikre at forskningen er etisk ansvarlig.

I kvalitativ forskning benytter man seg av begrepene *troverdighet* og *bekreftbarhet* når man skal evaluere forskningskvaliteten. *Troverdighet* innebærer ifølge Postholm (2010) at forskeren redegjør for hvordan hele forskningsprosessen er gjennomført. Ved å legge frem og nøye beskrive sin fremgangsmåte gjør forskeren det mulig for leseren å følge forskningsprosessen fra start til slutt, og gir med dette oppgaven høy troverdighet. Jeg har i denne oppgaven forsøkt å beskrive forskningsprosessen så nøyaktig som mulig og håper dette kommer frem i det endelige resultatet.

*Bekreftbarhet* innebærer at de tolkninger, fortolkninger og funn som er gjort i en studie må være forankret i det datamaterialet som er presentert (Postholm 2010). For å kunne få bekreftelse må funn, tolkninger og fortolkninger representere det som faktisk er studert (Thagaard 2009). Dette betyr at man som forsker må være tydelig på hva man har lagt til grunn for de tolkningene man presenterer i sin forskning, med tydelige referanser til det datamaterialet som er tilgjengelig. Jeg har i min oppgave forsøkt å tydeliggjøre sammenhengen mellom datamaterialet og de tolkninger og slutninger som er gjort. I denne oppgaven har jeg gjort rede for min egen bakgrunn som geograf og min tilhørighet og mitt forhold til stedet jeg har forsket på. Ved å gjøre dette mener jeg at leseren har mulighet til å se og forstå sammenhengen mellom datamaterialet og de tolkninger og slutninger som er gjort, og hvilken bakgrunn og erfaring de baseres på.

#### **3.4.4 Etiske betraktninger**

Etikk i forskningen er ikke begrenset til enkelte faser av arbeidet, etikk er noe man som forsker må ha et bevisst forhold til gjennom hele forskningsprosessen. Innenfor kvalitativ forskning bunner etikk i det store og hele ut i at man skal unngå oppførsel som kan skade rettighetene til individer, befolkningsgrupper og miljøet involvert i eller påvirket av forskningen (Hay 2010). I min oppgave mener jeg at det er liten fare for at informantene skal kunne ta skade av det jeg har skrevet. Dette sier jeg fordi den informasjonen som informantene ga er av liten personlig karakter, og fordi informantene uttaler seg som representanter for sin arbeidsplass. Temaene som er tatt opp er også mye fremme i lokale medier i Moss, hvor flere av informantene har vært ute og uttalt seg.

Et annen etisk prinsipp som er viktig er konfidensialitet og anonymitet. Det fremgikk gjennom hele prosessen at mine informanter kunne være anonyme hvis de ønsket det. De ble

også grundig informert om at dersom de i løpet av prosessen skulle ombestemme seg, så ville de bli utelatt fra oppgaven (Longhurst 2010).

I og med at jeg har brukt opptaker i alle intervjuene, er det viktig at opptakene kun brukes til de formål som informantene er blitt informert om, og at de slettes når forskningsarbeidet er avsluttet.

## 4. Analyse og diskusjon av funn

I dette kapitlet vil funnene fra forskningsarbeidet bli gjort rede for, analysert og diskutert. Det vil i denne oppgaven ikke fremgå et eget empirikapittel. Funnene fra mine intervjuer og dokumentanalysen vil legges frem samtidig som de blir analysert og diskutert. Grunnen til det er at jeg mener analysen og diskusjonen vil være lettere å forstå for leseren når den står i sammenheng med funnene. Det vil også være lettere å forstå de tolkninger og slutninger som er gjort når de legges frem sammen med det datamaterialet som danner grunnlaget for dem, i tillegg til at det gir oppgaven en ryddig og god struktur.

Kapitlet er delt opp i tre hoveddeler. Den første delen omhandler prosesser som finner sted på eller er i direkte tilknytning til tomta, ”on-site”. Her omtales blant annet hvordan governance, kommunens rolle i planarbeidet og interessekonflikter påvirker utviklingen av tomta. Den andre delen tar for seg den påvirkningen nærliggende, ”off-site”, arealer og funksjoner som for eksempel jernbane har på utviklingen av tomta. Etter dette kommer en avsluttende diskusjon hvor det trekkes paralleller mellom de prosessene som kan knyttes direkte til Petersontomta og de prosesser som foregår utenfor tomta. Dette gjøres fordi selv om det av analytiske årsaker kan være hensiktsmessig å skille mellom de to, kan det i virkeligheten være vanskelig å klart definere hva som påvirker hva.

### 4.1 Endring i bruk av tomta

Før jeg går videre til presentasjonen av forskningens funn *on-site*, og analyse og diskusjon av disse, er det hensiktsmessig å gjenta den første problemstillingen slik den er gjengitt i 1.3:

*1. Hvilke prosesser påvirker utviklingsprosjektet on-site?*

- a) Hvordan påvirkes planprosessen og utviklingsprosjektet av ulike former for governance?
- b) Hvilken rolle har Moss kommune i utviklingsprosjektet?
- c) Er det noen interessekonflikter mellom kommune og grunneier i forbindelse med nybruken av tomta?

#### **4.1.1 Governance i planprosessen**

##### *Samarbeid og kapasitet*

Offentlig-privat samarbeid er en viktig forutsetning for byutvikling i det 21. århundre (Aspen 2005). Informantene fra Höegh Eiendom og planleggingskontoret i Moss kommune gir uttrykk for at samarbeidet dem imellom fungerer bra. Fra den private siden gis det uttrykk for at de var heldige med tanke på at de kunne hive seg på den prosessen som ble satt i gang da avviklingen av cellulosefabrikken var et faktum. By- og arealplanleggerne sier at de er godt fornøyd med den innsatsen som ble gjort i forbindelse med det områdereguleringsforslaget Asplan Viak gjorde for Höegh i juni 2013. Det trekkes frem at grunneiers initiativ til å få gjennomført områdereguleringen var essensielt for å i det hele tatt starte opp reguleringsarbeidet av Petersontomta. En avtale for områdereguleringen ble inngått mellom Moss kommune og Höegh Eiendom. Byplanleggeren peker på kapasitet som et problem for den kommunale planleggingen:

Ja, det var vel sånn at for det første så var det klart at kommunen hadde ikke kapasitet til å kjøre så mange parallelle prosesser på egenhånd. Sånn at skulle man i det hele tatt sette i gang noe på Verket så var det en klar forutsetning at da måtte Höegh være med på å finansiere hele planarbeidet.

Årsaken til at kommunen ikke har plankapasitet er at de kjører flere planprosesser samtidig for flere store områder, deriblant Sjøsidan-prosjektet syd i byen. Informantene fra plankontoret presiserer videre at grunneier skulle ta seg av det praktiske mens kommunen skulle fungere som overordnet planmyndighet. Dette illustrerer hvordan det private eiendomsselskapet driver byutviklingen fremover, et typisk kjennetegn ved *governance* (Rhodes 1997) som bypolitisk styringsform, og hvordan denne styringsformen kan gjennomføres som *New Public Management*. Den manglende gjennomføringsevnen hos kommunen presser frem mye deltagelse fra grunneier i planprosessen. I tråd med motivene for NPM effektiviseres planprosessen betraktelig, noe som trolig ansees som økonomisk gunstig for grunneier. I tillegg er det grunneier som har tatt på seg den økonomiske belastningen for planprosessen, også dette i tråd med NPM.

Moss kommune og Höegh Eiendom har inngått en formell samarbeidsavtale om utarbeidelsen av områdereguleringen. Dette nyter Moss kommune godt av da de ikke har kapasitet til å



utarbeide områdereguleringen selv, og Höegh nyter godt av avtalen da de kan få utviklet området raskere ved å påta seg arbeidet med områdereguleringen. De har inngått en avtale som danner grunnlaget for gjennomføringen av prosjektet, noe som gagnar begge parter. Dette sammenfaller med Fimreite et al. (2005) sin definisjon av et produsentnettverk.

Byplanleggeren forteller at samarbeidet med Höegh Eiendom så langt i planprosessen har vært bra og at det har vært 'en ryddig og grei prosess egentlig, med åpen dialog og møter og sånn.' Samtidig sier han at den kompetansen som grunneier har tatt med inn i arbeidet med områdereguleringen ved å benytte seg av svært dyktige konsulenter i Asplan Viak, som bidrar til en positiv utvikling. Informanten forteller videre at 'det er liksom ikke tilfeldig hvilke konsulenter man velger.' Det virker som om det på det nåværende tidspunktet i prosessen er en god tone og en felles forståelse mellom de to partene om at de er avhengige av et produktivt samarbeid. Det er vanskelig å spore den skepsisen til private utviklere som Sager (2009) identifiserer hos *communicative planning theory (CPT)*-inspirerte norske planleggere.

### *Sårbarhet i byutviklingen*

Byplanleggeren gir under intervjuet uttrykk for hvordan Moss kommune i plansammenheng kan være sårbare ovenfor grunneier:

Det er klart det blir jo litt sårbart at det bare er én grunneier i en sånn sammenheng som dette her. Man blir på en måte prisgitt at de også har vilje til å gjennomføre en plan og gå videre med det.

Dette mener jeg kan sees som et nytt ledd i den desentraliseringen av makt som har skjedd i Norge siden etterkrigstiden. Makten har, som følge av statens endrede rolle fra å være en aktiv utvikler til å bli en regulator (Bowitz og Höegh 2005), gått fra stat, via kommune, og nå videre til private utviklere. Dette setter planetaten i Moss kommune i en vanskelig situasjon da kommunen til en viss grad er avhengig av at deres ønsker for utvikling samsvarer med grunneier sine. Samtidig er Moss kommune avhengig av Höegh for å få tomte utviklet. Kommunen har delvis mistet makten over utviklingen og det kan være vanskelig å gjenkjenne det Børrud (2012) omtaler som likeverdige aktørroller. Skal man holde hardt på de ønsker som kommer fra publikum og de føringer som kommer fra kommunepolitikerne, eller skal man la seg rive med i den utviklingen som grunneier ønsker? I tilfellet med Petersontomta er det enda ikke klart hvilken vei kommunen velger. I følgende delkapittel skal vi se et eksempel

fra et tidligere utviklingsprosjekt i Moss som klart illustrer hvordan kommunen kan bli satt under press, som bør sette presedens for den utviklingen man skal ha på Peterson.

Vi har nå sett hvordan governance som NPM, CPT og produsentnettverk gjør seg gjeldende i den planprosessen som foregår rundt Petersontomta. Det er tydelig at det ikke bare er en av formene som spiller inn, men at det er et sammensatt påvirkningsmønster. Likevel mener jeg at man kan påstås at det er NPM som tenderer til å ha størst påvirkning. Dette sier jeg på grunnlag av at Höegh Eiendom påtok seg ansvaret for områdereguleringen for å få fortgang i prosessen. De har også påtatt seg det økonomiske ansvaret ved å finansiere forslaget til områderegulering. Samtidig ser vi at planleggerne i Moss kommune ikke viser noen særlig skepsis til Höegh som utvikler, som ifølge (Sager 2009) ville vært typisk for CPT.

#### ***4.1.2 Governance i et tidligere byfornyelsesprosjekt – Sundbryggene i Moss***

Når man skal gjennomføre nye utviklingsprosjekter kan det være hensiktsmessig å se på hvordan lignende prosesser har blitt gjort tidligere. Byarkitekten kunne fortelle at et godt eksempel på byfornyelse som ikke ble slik politikere og kommunen ønsket er Sundbryggene i Moss (fig. 8), et av de mest attraktive boligområdene i byen, som ligger mellom Petersontomta og Sjøsidan. Han fortalte at da beslutning ble tatt om at jernbanelinjen gjennom Moss skulle legges i tunell på midten av 1990-tallet, ble det åpnet for eiendomsutvikling på Sundbryggene, et tidligere industriområde. Den gangen ble det slik at hele området ble bygget om til boliger, uten noen som helst servicefunksjoner. Årsaken til dette var at utviklerne av området fryktet at servicefunksjoner, som forretninger og serveringssteder, ville skremme vekk kjøperne på grunn av bråk relatert til disse. I en tidligere masteroppgave, en sosiokulturell stedsanalyse av steder i Moss, uttalte overarkitekten i Moss at:

alle, utenom de private utbyggerne, mente at det burde være noen fellesfunksjoner ved Sjøsidan. Men utbyggerne mente at det var mer penger i et prosjekt der det ikke var noen forstyrrelser (Jakobsen 2010).

Videre fortalte overarkitekten at kommunen ble satt under press, og utbyggerne ga uttrykk for at hvis de 'måtte tilrettelegge for næring og andre offentlige funksjoner så gjennomførte de ikke prosjektet' (Jakobsen 2010). Dermed ble det ingen offentlige funksjoner eller

næringsfunksjoner på Sundbryggen. Min informant gav tydelig uttrykk for at politikerne og Moss kommune burde de ha kjempet hardere for å få dette inn på området. Dette er et eksempel på den markedsorientering en NPM fører med



Figur 8 – Sundbryggene i Moss (Øyvind Andersen)

seg i byutviklingen, og hvordan det kan resultere i løsninger som kommunen ikke nødvendigvis er fornøye med. I dette eksempelet kan man kjenne igjen Børruds (2012) påstand om at markedsdrevet utvikling med fokus på størst mulig økonomisk utbytte, kan føre til kortsiktige løsninger som er mindre samfunnsnyttige. Man ser også et klart fravær av likeverdige aktørroller med en privat utvikler som overkjører kommunens ønsker for å oppnå størst mulig profitt. Det er også tydelig at kommunen ikke hadde noen mulighet til å sette makt bak kravene sine da de var avhengige av de private aktørene for å få gjennomført prosjektet.

#### *Overførbart til Petersontomta?*

Sundbryggeneeksempelets overførbarhet til Petersontomta er uviss, men ikke usannsynlig. Årsaken til det er at det kun er én grunneier, noe som gjør kommunen avhengig av å spille på lag med grunneier dersom det skal bli utvikling på tomten. På den annen side ville det, som byplanleggeren antydte tidligere, ikke ha vært mulig å utvikle Petersontomta dersom det ikke hadde vært for pådriv fra Höegh Eiendom. I et kommune-Norge med dårlig økonomi og liten gjennomføringsevne mener jeg at det er nødvending med private initiativ for å gjennomføre byutvikling, så også i Moss. Det er også viktig å føye til at informanten fra Höegh fortalte at Petersontomta er et prosjekt som de ønsker å være involvert i i 10-20 år, og de ønsker å utvikle hele området. De er av denne grunn både interessert i og avhengige av å etablere et godt samarbeid med Moss kommune. Informanter sier at de 'ved å eie en sånn tomt har

inngått et sjelefrendskap', noe som tyder på at man ønsker et godt og fungerende samarbeid, som kan føre til at man unngår at historien gjentar seg.

#### ***4.1.3 Kommunen som regulator***

Arealplanleggeren forteller i intervjuet at det er inngått en avtale mellom Moss kommune og Höegh Eiendom om utarbeidingen av forslag områdereguleringen for Petersontomta. Områdereguleringen skal inngå som en del av planverket for området, og det understrekes at kommunen i tråd med Plan- og bygningsloven (Klima- og miljødepartementet 2008) kan sette ut planarbeid til private aktører. Det kan de gjøre med forutsetning om at kommunen fungerer som overordnet planmyndighet. Som nevnt i 4.1.1 var det avgjørende at grunneier tok initiativ og ansvar for oppstarten av planleggingen av Petersontomta. Moss kommune har antatt rollen som regulator (Bowitz og Høegh 2005). Det er i kraft av denne rollen kommunen fastsetter de rammer som utviklingen skal foregå innenfor, og det er på denne måten de kan regulere utviklingen. Nordahl (2012) legger vekt på at rammene for byutvikling skal tilpasses markedet slik at deres optimale utvikling også vil være samfunnsnyttig. I tilfellet med Petersontomta er det trolig at rammene som blir lagt vil påvirkes av grunneier og deres ønsker, da Höegh har vært aktivt med på områdereguleringen siden begynnelsen av og på denne måten har kunne påvirke resultatet. Det er slik at kommunens planetat, og det innleide konsulentfirma Rambøll, legger føringer for den endelige områdereguleringen gjennom sentrumsplanen som nå rulleres. Sentrumsplanen skal ifølge arealplanleggeren være overordnet områdereguleringen, slik at kommunen skal kunne holde kontroll på utviklingen. Ved å sette rammer for utviklingen utfyller kommunen den rollen Nordahl (2012) mener bypolitikken har i dag, rammesetting for markedsaktører.

#### *Fleksible rammer*

Det er som nevnt i sentrumsplanen at rammene for utviklingen legges, og det er fra grunneiers hold sagt at de ønsker fleksible rammer, slik at de har alle muligheter når tomte skal utvikles. Dette er også byplanleggeren og byarkitekten opptatte av. Årsaken til at flere av informantene ønsker seg fleksible rammer er at de ønsker å utvikle tomte fasevis. Det vil si at de vil starte med det området som ligger lengst syd mot Mosseelva først, da dette området har lite bygningsmasse og kan bli klart for utvikling forholdsvis fort. Det er sannsynlig at fleksible rammer vil gi større spillerom for grunneier. Grunnen til det er at en sentrumsplan allerede har tatt inn i seg overordnede planer og de føringer som ligger der. På denne måten skapes det et

miljø for utvikling som er gunstig for grunneier, og karakteristisk for *new public management*, da det er store muligheter for lokale forhandlinger uten å bli hindret av overliggende kommunal- eller fylkesplan (Sager 2009). Dette mener jeg vil gi grunneier større mulighet til å få tilslag på sine ønsker for tomte, da de fritt kan utvikle innenfor de rammer som er satt, og fordi de i kraft av å være eneste grunneieren har stor påvirkningskraft. Her ser man igjen hvilken påvirkning en privatutbygger har i et byfornyelsesprosjekt, og hvordan aktørrollene ikke nødvendigvis er likestilte, noe Børrud (2012) setter som en forutsetning for at privat-offentlig samarbeid skal føre frem til gode løsninger.

Det er tydelig at kommunen har tatt en rolle som regulator ved å la grunneier stå som ansvarlig for utarbeidingen av områdereguleringen. Det å la en privat utvikler drive byutviklingen kan føre til problemer, slik som det gjorde med Sundbryggene i Moss. Kanskje er det nettopp derfor fylkesmannen i sin høringsuttalelse til forslaget til områdereguleringen av Petersontomta utdyper at kommunen må være aktivt med på utformingen av planen. Fylkesmannen presiserer at:

Det innebærer at det er kommunens rolle å ikke bare være overordnet planmyndighet, men også inneha en aktiv og bestemmende rolle ved utarbeidelsen av planen og innholdet i det forslaget som fremmes til behandling (Fylkesmannen i Østfold 2013).

Verken sentrumsplanen eller områdereguleringen er ferdigstilt, men ut fra det informantene har gitt uttrykk for, så vil den trolig romme det meste av næringer og aktiviteter. Av denne grunn blir det spennende å følge utviklingen i tiden fremover, da det er noen tydelige interessekonflikter i forbindelse med nybruken av Petersontomta.

#### **4.1.4 Interessekonflikter**

For at grunneier skal kunne få igjen for investeringene sine på Petersontomta, er de avhengige av bedriftsetablering og/eller boligbygging som vil gi profitt gjennom utleie eller salg. Bedriftsetablering på Petersontomta er også av stor interesse for Moss kommune da det vil resultere i sysselsetting. Grunneieren og kommunen er derimot uenige i hva slags type næring som bør være på tomte. Som jeg har vært inne på tidligere er kommunen til en viss grad avhengig av at deres ønsker for utvikling samsvarer det grunneier ønsker. Dette vil kunne

påvirke hvilke type aktiviteter man vil få på Petersontomta. Jeg skal videre gå nærmere inn på de interessekonfliktene som er mellom kommunen og grunneier.

### *Industri*

Hvilke typer næringer som skal være på Petersontomta er det uenighet om, og det er særlig temaet om man skal ha tradisjonell industri eller ikke som viser klare skiller mellom informantene fra det private næringslivet og informantene fra kommunen. Det er en tydelig interessekonflikt. Ordføreren, byplanleggeren, arealplanleggeren og byarkitekten er helt klare på at det bør være tradisjonelle former for industri på tomta, som kan nyttiggjøre seg av de fasiliteter som allerede finnes der, deriblant den sterke strømtilførselen og dypvannskaieen. Ordføreren forteller at politikerne i Moss er opptatt av at det skapes arbeidsplasser på tomta, og at det ikke bare skal være kunnskapsarbeidsplasser der. Det er et ønske om at det skal produseres noe på tomta.

Daglig leder i Hasle Utvikling og daglig leder i Mosseregionens næringsutvikling mener derimot at tradisjonelle former for industri ikke bør ta opp sentrumsnære arealer som Petersontomta. Grunneier mener at kommunens umiddelbare reaksjon om å ønske seg tradisjonell industri på tomta var en sorgreaksjon. Sett fra et utviklerperspektiv er det ikke forenelig med industri og boliger på det samme området. Höegh mener at man må ta lærdom av den situasjonen som har oppstått på andre siden av Mossesundet, hvor Aker Solutions får naboklager på grunn av aktivitet på kveld og natt. Denne typen NIMBY-problematikk, som omtalt i 2.6.3, ønsker grunneier å unngå, derfor er ikke tradisjonell industri et alternativ på området, i det minste ikke på lang sikt. På samme måte mener daglig leder i MNU at det ikke er nødvendig å etablere det han kaller *gammel industri* så sentrumsnært, da man har tilgang på andre områder som ligger lenger inn i landet som er bedre egnet til denne typen aktivitet. MNU og Höegh Eiendom ser for seg mer kunnskapsintensive arbeidsplasser innenfor for eksempel IT, eller andre type arbeidsplasser med høyt utdannede arbeidstakere som for eksempel ingeniører og sivilingeniører, advokater og lignende. Grunneier ser også for seg at man kan ha småskalaindustri som ikke produserer for mye støy på tomta.

Man kan på mange måter sette spørsmålstegn ved politikernes og kommunens ønske om å etablere industri på Petersontomta. Den utviklingen som har vært i Norge og Skandinavia de siste tiårene med nedleggelse og utflagging (Oterhals et al. 2007), vitner om at det ikke er gunstig å drive industri i Norge. Moss er i seg selv et eksempel på en industriby som har

mistet 4000 av sine industriarbeidsplasser i løpet av de siste 20 årene (NRK 2012). Den siste industrien som forsvant var nettopp hjørnesteinsbedriften M. Peterson og Søn. Ønsket om industriarbeidsplasser er heller ikke i tråd med endringene i norske byers næringsliv fra industri til kunnskapsbasert økonomi (Farsund og Leknes 2010). Samtidig forklarer det store frafallet av industriarbeidsplasser hvorfor politikerne ønsker industri. Det er også interessant at det på tross trendene i økonomien i prinsipp er et ønske om å reetablere industribedrifter på Petersontomta, selv om det kanskje også er litt naivt.

### *Åpenhet*

Gjennom intervjuene kommer det frem at åpenheten mellom partene er noe begrenset. Byplanleggeren forteller at Höegh har 'holdt korta litt tett til brystet foreløpig', og vedgår at de heller ikke fra kommunens side har vært åpne på hva det er man ønsker seg av aktivitet. Samarbeidet er altså ikke så godt som det har blitt gitt uttrykk for i 4.1.1, og informanten mener at det på et tidspunkt er tid for å 'slippe det som måtte være av katter ut av sekkene, og for så vidt ha en litt åpen dialog om hva man ønsker seg'. Hvorvidt dette kan tolkes som skepsis til Höegh Eiendom, som Sager (2009) karakteriserer som typisk for norske planleggere, er vanskelig å si. Det som er sikkert er at det er et fravær av åpenhet mellom de to partene. Dette har ført til at de planlegger på hver sin front, som igjen kan føre til en kontraproduktiv planlegging av byfornyelsen i Moss.

### **4.1.5 Bedriftsetablering**

Det fremgår ovenfor at det skal etableres bedrifter på Petersontomta. For å få til det mener informanten fra MNU at man først må få folk til å flytte til byen. Dette er informanten fra Höegh enig i, som mener at for at Petersontomta skal kunne bli en suksess, må de klare å få folk til å flytte fra Oslo til Moss. Tanken er at først kommer folk, og så kommer jobben etter, eller så etablerer de et eget firma der de bor. Ordføreren er av den samme oppfatningen. Han forteller at Moss kommune skal starte opp et markedsføringsprosjekt som heter "Flytt til Moss", hvor de vil markedsføre totalpakken Moss, med bolig- og arbeidsannonser sammen i de største avisene i hovedstaden. Det er tydelig at både ordføreren og informantene fra det private næringsliv er opptatt av å få høyt utdannede mennesker til byen. Man kan gjenkjenne deler av Florida (2002) sin teori om den kreative klassen i informantenes tro på at dersom man får tak i de kloke hodene så vil man også få arbeidsplasser til kommunen.

Det er derimot ingen automatikk i at den kreative klasse tiltrekker seg bedrifter, slik Florida (2002) hevder (se avsnitt 2.7.1), og slik ordføreren og informanten fra Høegh tror. Det er i litteraturen flere som kritiserer det nærmest ”alt–opp–slukende” fokuset på kreative mennesker og deres påvirkning på bedriftsetablering, deriblant Allen Scott (2006). Scott hevder at tradisjonelle lokaliseringfaktorer som agglomerasjonsfordeler og kompetent arbeidskraft fortsatt er viktigst for bedriftsetablering. Disse fordelene kan gjøre seg gjeldene dersom mange kunnskapsintensive bedrifter etablerer seg på Petersontomta og disse kjøper tjenester av hverandre.

Det kan være at Petersontomta klarer å tiltrekke seg osloborgere med billigere kvadratmeterpris og sjøutsikt, men det er ikke ensbetydende med at deres bedrifter vil følge etter. Oslo er som en magnet på arbeidsmarkedet på store deler av Østlandet, og tiltrekker seg veldig mange kunnskapsintensive bedrifter. Hvorfor man heller skulle etablert seg i Moss, mener jeg det enda ikke er blitt fremmet gode nok argumenter for. Jeg vil påstå at den korte pendleravstanden like godt kan virke negativt inn, med tanke på at folk er villige til å pendle til Oslo, og at det derfor ikke er behov for å etablere kontorer i Moss. Det at ”alle” trekkes mot Oslo gjør også at kontaktnettverkene og korte avstander til partnerbedrifter og kunder er mindre dersom man etablerer seg i Oslo, som igjen kan ha negativ påvirkning for behovet og ønsket om å etablere seg på Petersontomta. Det som kan trekke bedrifter til Petersontomta er antatt lavere priser på leie av næringslokaler.

#### **4.1.6 Gjenbruk av bygningsmasse**

Det har, som jeg nevnte innledningsvis, vært industridrift på Petersontomta siden 1700-tallet. Det iboende historiske preget blir av informanten fra Høegh omtalt som et av de største konkurransefortrinnene til tomta. Av denne grunn må historien kjennes igjen på området, derfor er det ønskelig å bevare deler av den bygningsmassen som er der. Fylkeskonservatoren har avgjort at fasaden på en av de gamle produksjonshallene er bevaringsverdig, i tillegg til en gammel fliskoker og dens sidetårn. Utover dette har fylkeskonservatoren foreslått å bevare ”vakta” (fig. 9) med tilbygg samt en gammel teglverksbygning i tillegg til noen andre eldre teglverksbygninger (Fylkeskonservator i Østfold 2013). I tillegg til dette har Høegh igangsatt oppussing av de gamle arbeiderboligene i Verksgata. Informanten sier videre at de som grunneier ønsker å bevare så mye av den gamle bygningsmassen som mulig, eller som det presiseres, ‘så mye som er bærekraftig kommersielt.’ Det er trolig en grense for hvor langt



grunneier er villig til å gå med tanke på bevaring, men det er som tidligere nevnt et viktig konkurransefortrinn.

Det historiske preget på området bygger oppom den merkevaren som grunneier ønsker å skape av Verket, noe som kan være med på å tiltrekke seg både bedrifter og



Figur 9 – "Vakta" på Petersontomta, til venstre på bildet (Terje Holm)

boligkjøpere. Det er derfor området nå omtales som *Verket* og ikke Peterson. Ifølge informanten fra Höegh er årsaken til bruken av navnet *Verket* at Peterson fortsatt er en operativ bedrift, og at det derfor ikke er mulig å ta dette navnet. Det faktum at Verket-navnet gir et inntrykk av noe som er eldre og mer ærverdig spiller trolig også inn. Samtidig er det tenkelig at Peterson-navnet er noe belastet på grunn av den lukta som oppstod i forbindelse med celluloseproduksjonen, som har preget byens omdømme i så mange år.

## 4.2 Effekten av nærliggende funksjoner og arealbruk

Før jeg går videre til presentasjonen av forskningens funn *off-site*, og analyse og diskusjon av disse, er det hensiktsmessig å gjenta den andre problemstillingen slik den er gjengitt i 1.3:

### 2. *Hvilke prosesser er det off-site som påvirker utviklingsprosjektet?*

- a) Hvordan påvirker omplasseringen av jernbanestasjonen i Moss utviklingen?
- b) Hvilken påvirkning kan et annet utviklingsprosjekt i byen ha for utviklingen av Petersontomta?

I dette kapittelet skal vi se nærmere på hvordan omplasseringen av den nye jernbanestasjonen i Moss påvirker utviklingen av Petersontomta. Deretter skal vi se hvorvidt utviklingsprosjektet *Sjøsidan* på sørsiden av byen påvirker utviklingen av tomta.

### **4.2.1 Jernbane**

Gjennom mediene og på bakgrunn av de intervjuene jeg har gjennomført, har jeg identifisert jernbanestasjonsom plasseringen som en mulig påvirkning på utviklingen av Petersontomta. I dette underkapittelet omtales de temaene som preger stasjonsdebatten i størst grad. Disse er *lokalisering, eiendomspriser og eiendomsattraktivitet, og eierforholdet på Sjøsidan.*

#### *Lokalisering*

Lokaliseringen av jernbanestasjonen har ført til en stor og opphetet debatt, og det er to tydelige grupperinger i debatten. På den ene siden står politikerne og kommuneadministrasjonen i Moss som legger til grunn det politiske vedtaket som er fattet angående plasseringen. På den andre siden står det private næringslivet med flere store aktører, deriblant Höegh Eiendom, som ønsker å ha den nye jernbanestasjonen i fjell ved Basartaket. Mossregionens Næringsutvikling AS er ikke inkludert i denne generaliseringen om det private næringslivet.

Den største kimen mellom kommunen og Höegh Eiendom i forbindelse med plasseringen av nye Moss Jernbanestasjon er hvor i byen den skal lokaliseres. I kapittel 2.6 så vi at omplasseringen kommer som et resultat av utbyggingen av dobbeltspor på Østfoldbanen som følge av InterCity-satsningen som ligger i *Nasjonal Transportplan 2014–2024* (Samferdselsdepartementet 2013a). Det alternativet som foreligger er det som tidligere er blitt omtalt som ”2B” og innebærer en plassering av stasjonen på sydsiden av byen. Denne lokaliseringen er grunneier Höegh Eiendom uenige i. Informanten fra Höegh sier at stasjonen med fordel kan plasseres i fjell ved Basartaket i sentrum, det som omtales som ”Moss Sentralstasjon” (se 2.6 og figur 6). Han peker på kommuneplanens presisering av området nord for Petersontomta som det området hvor det skal bygges flest sentrumsnære boliger i tiden fremover. Dette defineres i kommuneplanen som boligaksen i Moss kommune (Moss kommune 2011). Han stiller derfor spørsmål ved hvorfor man ønsker å flytte kollektivtrafikken sydover i byen. Det legges også til at grunneier vil ha alternativet med jernbanestasjon i fjell utredet, slik at man kan få klarhet i mulighetene som ligger der.

Forslaget om å utrede alternativet i fjell ser ikke kommunens administrasjon og politikere noen grunn til å gjennomføre, noe de har flere grunner til. Byplanleggeren sier blant annet at ‘dette med jernbanen som har vært diskutert mye, den er det så tydelige politiske vedtak på at

den synes ikke vi det har noe særlig for seg å begynne å invitere til omkamp på.’ Videre presiserer han at plasseringen av ”2B” har ligget i bunn av kommuneplanen siden den ble tatt inn der i 1997, og han legger til at stasjonsplasseringen nå er trukket mye lenger nord enn det den var i den godkjente hovedplanen fra 2008. Der lå stasjonen et stykke ut på containerhavna. Ordføreren stiller seg også kritisk til en ny utredning av stasjonsalternativet på Basartaket, og hevder at Moss setter seg selv bakerst i køen dersom man begynner å utrede nye løsninger nå.

Grunnlaget for ordførerens kommentar er Jernbaneverkets brev til rådmannen i Moss kommune. Der presiseres det at dersom man bestemmer seg for å gjennomføre en utredning av ny stasjon, så kan Moss ‘risikere å miste prioritet og rykke bakover i køen i forhold til finansiering’ (Moss Avis 2013b). Det fremgår i intervjuet med byplanleggeren og arealplanleggeren at Jernbaneverket har karakterisert byggingen i fjell nord i byen som teknisk vanskelig.

Byarkitekten sier på sin side at det allerede på 1980-tallet, da det ble vedtatt utbygging av dobbeltspor fra Oslo til Moss, ble gjort undersøkelser for å se om man kunne legge stasjonen i fjell. Også den gangen viste det seg at det var vanskelig, bortimot umulig. Med bakgrunn i jernbaneverkets fraråding og de politiske vedtakene som forelå ble det i kommunestyret 6. desember 2013 bestemt at man ikke skulle foreta en utredning av stasjonsalternativet i fjell (Moss Avis 2013e). Det er dermed ikke sagt at dette vil være siste ord i saken. Debatten pågår fortsatt og flere av de politiske partiene i byen ønsker fortsatt en utredning av en jernbanestasjon i fjellet (Moss Avis 2014).

Når man tar i betraktning det presset som har vært på kommunens politikere og administrasjonen for å få dobbeltsporet gjennomført, er det forståelig at de er redde for en utsettelse. På den annen side mener jeg at dersom man legger til grunn at den planprosessen som gjøres nå skal forme Moss’ utvikling de neste 50 årene, noe både byplanleggeren og ordføreren hevder at den vil gjøre, må man tørre å satse. I denne sammenheng innebærer det å satse å gjennomføre en utredning av en stasjon i fjell. Kommunens frykt for utsettelse burde ikke begrense informasjonsgrunnlaget man har for den endelige beslutningen om hvor jernbanestasjonen skal ligge. Det at Stortinget har vedtatt dobbeltspor på Østfoldbanen innen 2024 mener jeg setter presedens, og at det vil være opp til Jernbaneverket å svare på hvorfor målsetningen ikke er nådd dersom utbyggingen blir utsatt på grunn av en utredning av

stasjonsalternativet i fjell. Det faktum at det på 1980-tallet ble konkludert med at en stasjon i fjell ikke var gjennomførbart, er ikke ensbetydende med at konklusjonen i 2014 er den samme.

### *Eiendomspriser og eiendomsattraktivitet*

Höegh Eiendom ønsker at jernbanestasjonen skal etableres ved Basartaket i Moss sentrum. Årsaken til dette er forventningen om at jernbanestasjonen vil øke attraktiviteten på Petersontomta for bedrifter som ønsker å etablere seg der. Det blir sagt at ‘vi kan levere én ting med en jernbanestasjon som ligger syd for byen, vi kan levere noe helt annet kommersielt hvis den jernbanestasjonen plasseres i byen.’

Informanten insinuerer at plasseringen vil ha stor påvirkning på utviklingen av Petersontomta. Det kan tolkes dit hen at dette vil ha betydning for eiendomsprisene på tomta, da den *kommersielle* verdien vektlegges av informanten. Ifølge Debrezion et al. (2007) finnes det ingen konsensus om at eiendomspriser vil påvirkes positivt av jernbanestasjoner, men det finnes studier som viser at gjør det (Bowes og Ihlanfeldt 2001; Cervero og Duncan 2002). I enkelte prosjekter har forventningen om økte eiendomspriser også blitt lagt til grunn som et premiss for jernbanebygging (Roukouni et al. 2014). Man kan ikke med sikkerhet si at eiendomsprisene på Petersontomta vil stige som følge av en jernbanestasjon ved Basartaket. Men, det kan påstås at sannsynligheten for at prisene vil stige er større enn sannsynligheten for at de vil synke. Dette mener jeg fordi NIMBY-effektene støy og kriminalitet, som ifølge Bowes og Ihlanfeldt (2001) har en negativ prispåvirkning, trolig vil ha liten eller ingen innvirkning. Støyen mener jeg ikke vil være noe problem da stasjonen ville blitt liggende under bakken. Kriminalitet og vandalisme relatert til jernbanestasjoner er ikke et like stort problem i Norge som det er i USA, som er referanserammen for Bowes og Ihlanfeldt (2001) sin studie. Selve tomta ligger ca. 400 m unna Basartaket. Jeg mener at den dermed er utenfor NIMBY-problematikkens rekkevidde og potensielt negative innvirkning på eiendomsprisene.

Informanten fra Höegh sier videre at dersom jernbanestasjonen blir plassert sør i byen, så kommer det ikke til å etableres noen hovedkontorer for kunnskapsintensiv virksomhet på tomta, slik som grunneier ønsker seg. En stasjon i syd vil utarme byens sentrum istedenfor å bygge oppunder det, sies det. Hvis stasjonen blir lagt på sørsiden ‘blir det en soveby hvor folk sykler til stasjonen om morgningen og jobber i byen (**Oslo**), punktum’ (min presisering og

utheving). Det er tydelig at informanten anser jernbanestasjonen som en avgjørende faktor for utviklingen på Petersontomta.

Informantene fra kommunens side sier ikke mye om hvordan en jernbanestasjon vil påvirke verken eiendomspris eller eiendomsattraktivitet. Byplanleggeren erkjenner at den bystrukturen som bygges langs Oslofjorden med jernbane fra by til by har stor verdi. Men, hvor nærme aktiviteter må ligge jernbanestasjonen og hvor konsentrert man må være i en bykjerne mener han er et diskusjonsspørsmål. Daglig leder i Mosseregionens Næringsutvikling AS (MNU) uttaler også at en sentrumsnærjernbane er av stor viktighet, uavhengig av hvor i byen den plasseres. Dette mener han er en forutsetning for at det skal kunne etableres kunnskapsintensive arbeidsplasser i Moss, noe det er et underskudd av i byen (Såtvedt et al. 2013).

På spørsmål om hva som er den beste stasjonsplasseringen svarte daglig leder i MNU: ‘det spørres hvilken tomteeier du spør, selvfølgelig.’ Dette sitatet mener jeg oppsummerer debatten rundt plasseringen av nye Moss jernbanestasjon. Uansett hvor den blir plassert, vil det høyst sannsynlig være noen som er uenig i plasseringen, men det er altså alternativ 2B som har vunnet fram. Hvorvidt man synes det er en god plassering eller ikke avhenger av hvor man har sine interesser. Det er trolig derfor diskusjonen rundt eierforhold har preget debatten.

#### *Eierforholdet på Sjøsidan*

Jernbanedebatten preges også av eierforholdet for de områdene som utgjør Sjøsidanprosjektet, hvor stasjonsalternativet 2B er planlagt. Det som tydelig frustrerer grunneier er en intensjonsavtale mellom Moss kommune og Rom Eiendom. Avtalen, får jeg vite av daglig leder i MNU, innebærer at MKEiendom og ROM Eiendom har dannet et utviklingselskap som skal stå for utviklingen av Sjøsidan som bydel. Informanten fra Höegh mener at intensjonsavtalen som Moss kommune har inngått, er problematisk fordi kommune har lagt bånd på utviklingen i byen og ‘bundet opp skjønnet sitt’ ved å inngå en avtale med det informanten omtaler som ‘en hvilken som helst annen utbygger.’ Jeg tolker det ditt hen at informanten mener dette er årsaken til at alternativet om en stasjon i fjell ikke blir utredet. På spørsmål om det politiske ønsket om å ikke utrede og det kommunale eierforholdet på Sjøsidan påvirker hverandre, sier ordføreren ‘nei’. Ordføreren legger til at det er de politiske vedtakene som foreligger som styrer utviklingen av jernbanefremføringen, og hentyder da til kommuneplanen hvor alternativ 2B er lagt til grunn (Moss kommune 2011).

At eierforholdet kan frustrere Höegh Eiendom kan til en viss grad være forståelig, da det isolert sett kan sees på som et tilfelle hvor kommunen verner om sine egne eiendomsinteresser gjennom politisk styring. Altså at kommunen, på bakgrunn av antagelser om positiv prispåvirkning, plasser den nye jernbanestasjonen der de selv er medeier i et eiendomsutviklingsprosjekt. Likevel, når man ser på det i et større perspektiv, så forholder kommunen seg til fastsettelser som er gjort i kommuneplanen, og det foreligger ingen bevis som tyder på at avtalen bryter med de regler og forskrifter som gjelder drift av fristilte kommunale selskaper. De gjeldende lover og regler vil ikke bli redegjort for i denne her, isteden vil jeg støtte meg til Gjertsen og Martinussen (2006) sin påstand om at lovverket er lite detaljert i beskrivelsen av hvordan styring og kontroll av slike foretak skal gjøres. Det er også viktig å påpeke at grunneier på Petersontomta selv har inngått en samarbeidsavtale med Moss kommune. Selv om detaljene i den avtalen ikke er tydelige, annet enn at de skal samarbeide om planprosessen for tomta, er det likefullt en avtale mellom en privat utbygger og kommunen. Jeg vil påstå at Moss kommune er like mye avhengig av Höegh Eiendom når det gjelder utviklingen av Petersontomta, som de vil være avhengige ROM Eiendom når det kommer til utviklingen av Sjøsidens-prosjektet. Om ikke juridisk, så i hvert fall i praksis. De er begge store aktører og har i kraft av dette mye makt i byfornyelsesprosjektene. Jeg mener at en privat utbyggers makt til å påvirke er stor, uavhengig om det foreligger formelle avtaler.

Eierforholdet på Sjøsidens kan påvirke samarbeidet og tonen mellom Moss kommune og Höegh Eiendom. Et dårlig samarbeidsklima på grunnlag av eierforholdet vil kunne påvirke det forhandlingsrommet som er mellom kommunen og grunneieren i forbindelse med planprosessen rundt Petersontomta. Dette kan vanskeliggjøre samarbeidet og på den måten påvirke utviklingen av Petersontomta.

#### ***4.2.2 Byutvikling på to fronter***

Et spørsmål som jeg flere ganger har stilt meg i løpet av arbeidet med denne oppgaven, er: hvordan kan en liten kommune som Moss, med ca. 31 000 innbyggere, forvalte to nye bydeler, som Petersontomta og Sjøsidens blir når de står ferdige, samtidig? Hvordan vil dette gå? Det har informantene ulike syn på, også innad i administrasjonen i Moss kommune.

Byplanleggeren, arealplanleggeren og ordføreren er ganske samstemte i sin tanke om hvordan utviklingen vil bli. Fra planleggernes side blir det sagt at det i forbindelse med

sentrumsplanen gjøres grundig analysearbeid for å finne en løsning på hvordan de ulike bydelene kan være med på å støtte opp om hverandre. Ordføreren presiser at man tenker en funksjonsdeling i byen, hvor den nåværende sentrumskjernen vil inneholde det aller meste av næringsfunksjoner som shopping og lignende, mens de andre delene av byen vil ta for seg scenekunst, boliger, og så videre. Ordføreren ser også for seg en sosial differensiering med mer urbane unge mennesker på Sjøsidene, og litt eldre mer etablerte mennesker på nordsiden av byen. Denne forestillingen stemmer ikke overens med Transportøkonomisk institutt (2003) sine funn om at bostedspreferansene på tvers av generasjoner har blitt forholdvis like. Dersom TØIs (2003) påstander blir virkelighet vil eldre og yngre generasjoner konkurrere om de samme boligene. En sonedeling er vel og bra, dersom man får det til, men er det gjennomførbart å utvikle to områder, Petersontomta på 150 000 m<sup>2</sup> og Sjøsidene på 250 000 m<sup>2</sup>, samtidig?

Byplanleggeren forteller at de i administrasjonen må evne å se lenger enn den umiddelbare fremtiden, og at dersom man skal ha et planleggingsperspektiv på 30-50 år, vil det være unaturlig å ikke begynne planprosessen med begge områdene nå. Han sier også at det er ganske ulike tidsaspekter på de to områdene. Petersontomta klareres ganske raskt, slik at den kan tenkes å påbegynne utviklingen allerede i 2014. Sjøsidene skal derimot ikke utvikles før om 8-10 år. Dette skyldes at jernbanestasjonen må være klarert og bygget før man kan begynne på områdene rundt. En annen variabel som påvirker utviklinga av Sjøsidene er anbudsrunder på fyllmasser fra Follotunnelen, en tunnel Jernbaneverket bygger i forbindelse med utbyggingen av Follobanen, som skal brukes til å fylle ut deler av havnebassenget. Det er ingen garantier for at Moss kommune vil få de fyllmassene de behøver (Moss Avis 2012b). Grunneiers informant mener at Moss kommune heller burde konsentrere seg om 'den byen de tross alt er satt til å forvalte, som er dagens Moss', og ikke arbeide med visjoner som avhenger av fyllmasse på anbud. Dette kan tolkes dit hen at informanten ønsker en ferdigstilling av Petersontomta før en eventuell konkurrerende bydel påbegynnes. Byarkitekten sier at det er tenkelig at de to områdene kan komme til å konkurrere med hverandre på kort sikt.

Jeg mener at den dualiteten man ser i byutviklingen i Moss kan være skadelig for byen, samtidig forstår jeg at man må se på utviklingen i et lenger perspektiv dersom Moss skal være en levedyktig by i fremtiden. Jeg er derimot litt skeptisk til kommunens evne til å planlegge langsiktig da jeg ikke kan se hvilke alternativer de vil komme opp med dersom de ikke får

tilgang til fyllmassene fra Follotunnelen. Å belage utviklingen av et område på en usikkerhet, som tilgangen til fyllmasse faktisk utgjør, kan resultere i det ikke blir noen utvikling på Sjøsidene, dersom man ikke kommer opp med et alternativ.

Det er uvisst om det er bærekraftig for en by som Moss å satse på to store områder samtidig. Jeg tror at dersom man ikke får til en svært god og gjennomtenkt sentrumsplan nå, som virkelig tar innover seg potensialet for konkurransen som kan oppstå mellom de to nye ”bydelene”, kan det føre til et langstrakt og utarmet sentrum. Et sentrum med like funksjoner i begge ender som vil utkonkurrere hverandre, noe som i verste fall kan føre til at én av de to blir en ”død” bydel. Det er også viktig å huske på at det er to store private eiendomsutviklere som nå vil etablere seg på hver side av byen. Med tanke på den makten de har over kommunen, i form av at de er viktige for byutviklingen i Moss, kan man stille spørsmål ved hvorvidt en sentrumsplan vil kunne klare å forhindre konkurranse mellom de to bydelene. Höegh Eiendom er allerede delaktig i utformingen av planprosessen rundt Petersontomta, og har på den måten mulighet til å være med på å påvirke. Det er tenkelig at ROM Eiendom vil gjøre det samme på Sjøsidene.

### **4.3 Hva påvirker hva?**

Vi har over sett at det er mange forhold som påvirker utviklingen av et eiendomsprosjekt som det som foregår på Petersontomta. Vi har også sett at byfornyelse av den skalaen som det i dette tilfellet er snakk om påvirker hele byen. Her vil jeg kort gå inn på de prosessene og forholdene som påvirker hverandre, på tvers av den analytiske avgrensningen som er gjort over.

Jernbanestasjonsplasseringen er trolig påvirket av utviklingen på Petersontomta, det er med andre ord ikke bare plasseringen som påvirker utviklingen på tomten. Dette kommer frem i flyttingen av stasjonen nordover, som kommunens planetat allerede har gjort. Byplanleggeren fortalte at alternativ 2B sin plassering er vesentlig lenger nord i dag enn det den var da hovedplanen for utbyggingen ble vedtatt i 2008. Årsaken til dette er trolig det presset som kommunen og Jernbaneverket har blitt utsatt for fra det private næringslivet, deriblant Höegh Eiendom. Dersom det fortsatt hadde vært storskala industrivirksomhet på tomten, ville det trolig ikke ha vært en aksjonsgruppe ved navn *Moss Sentralstasjon* som arbeidet for å få utredet en stasjon i fjell. Uten en pådriver for det som er blitt omtalt som en mer sentrumsnær



stasjon, er det ikke sikkert at den originale plasseringen av stasjonen hadde blitt kritisert slik som den har blitt, og den ville trolig heller ikke ha blitt flyttet nordover. Utviklingen av Petersontomta har altså påvirket arbeidet med plasseringen av jernbanestasjonen.

Det har blitt nevnt flere ganger at forholdet mellom grunneier på Peterson og Moss kommune er viktig for utviklingen i byen. Dersom forholdet mellom de to blir dårligere som følge av stasjonsdebatten vil dette kunne være med på å påvirke det handlingsrommet som er knyttet til ønsket utvikling på tomta. Det vil si at dersom Höegh og deres forhold til Moss kommune blir dårligere på grunn av misnøye med jernbanestasjonsplasseringen, så vil det kunne resultere i at de vil være mindre tilbøyelige til å inngå kompromiss dersom partene er uenige om den aktiviteten som bør være på tomta. Dette kan, ettersom Höegh er eneste grunneier, påvirke aktørrelasjonen partene imellom, som igjen kan føre til en tungrodd og vanskelig planprosess rundt den fremtidige bruken av Petersontomta.

Dersom utviklingen av tomta trekker ut i tid vil dette kunne føre til økonomiske konsekvenser. For grunneier kan en forsinkelse i utviklingen av tomta føre til tapte utleieinntekter på næringseiendom, som for eksempel kontorer og restaurant- og utelivsvirksomhet. Forsinkelse i oppstarten og etableringen av nye bedrifter og arbeidsplasser vil også kunne føre til tapte skatteinntekter for kommunen. Det er ingen automatikk i at de som i fremtiden kan komme til å arbeide på Petersontomta bor i og skatter til Moss kommune, men det er en mulighet for det.

Hvis alt går som planlagt skal det i løpet av de neste 10-15 årene etableres to store nye boligområder i sentrum, Peterson og Sjøsidene. Det er tenkelig at det vil bli konkurranse mellom de to områdene om både næringseiendom og boliger. Dette kan føre til at utleieprisene på næringseiendom i Moss vil bli presset ned da begge områdene trolig ønsker å satse på kunnskapsintensive arbeidsplasser. Lave utleiepriser på kontorlokaler kan være positivt for byen da det kan tiltrekke seg flere bedrifter som er på utkikk etter rimeligere lokaler enn det man kan finne i eksempelvis Oslo. Selv om ordføreren ser for seg at de to områdene henvender seg til ulike alderssegmenter så viser det seg at de boligpreferansene er stort sett like (Transportøkonomisk institutt 2003). De to områdene har også mange av de samme iboende kvalitetene: havutsikt, sentrumsnært og relativt kort avstand til kollektivtransport. Det kan derfor tenkes at det vil bli priskrig mellom de to områdene, både

på salg og utleie av boliger, noe som vil være positivt for befolkningen i Moss. Ikke minst vil det være positivt for mennesker som ønsker å bo, eller etablere seg, i Moss.

#### **4.4 Oppsummering av funn**

Vi har i dette kapitlet sett at planprosessen og utviklingen av Petersontomta påvirkes av governance, og da særlig governance som NPM. Planleggerne i Moss utviser ikke den skepsis som litteraturen foreslår at norske planleggere har til private utviklere, tvert imot. De anser samarbeidet med Höegh Eiendom som godt, og erkjenner at de er avhengige av dem for å utvikle tomte. Det er tydelig at Moss kommune og dens planleggere er satt i en sårbar situasjon ovenfor Höegh Eiendom da de er avhengige av at partenes ønsker for utvikling er forenlige.

Moss kommune har en rolle som regulator i utviklingen av Petersontomta. Det er i all hovedsak Höegh Eiendom som er pådriver for utviklingen og som har utarbeidet forslag til områderegulering. Kommunen er overordnet planmyndighet og legger sine føringer gjennom rulleringen av sentrumsplanen i Moss. Rammene for utvikling vil trolig bli fleksible, noe som trolig vil gi Höegh større spillerom ved lokale forhandlinger senere. Det er klare interessekonflikter relatert til nybruken av tomte, og det er spesielt spørsmålet om det skal etableres industri på tomte som splitter de to partene.

Omplasseringen av jernbanestasjonen er et omdiskutert tema, og det er tydelig at Höegh Eiendom er uenig i det forslaget som foreligger. Det er trolig forventningene om høyere eiendomspriser som gjør diskusjonen så omfattende som den er. Samtidig reagerer Höegh på Moss kommunes eierforhold i Sjøsidan-prosjektet. Uenighetene kan føre til et dårligere samarbeidsklima rundt utviklingen av Peterson og således påvirke utviklingen negativt.

## 5. Avslutning

I denne oppgaven har jeg gjennomført en *casestudie* av eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta i Moss og sett på hvordan ulike politiske og økonomiske prosesser påvirker utviklingen av tomta. Ved bruk av teori knyttet til sentrale emner i oppgaven som governance, endrede aktørroller i byutvikling, byfornyelse og eiendomsprispåvirkning, og ved bruk av de kvalitative forskningsmetodene intervju og dokumentanalyse, har jeg belyst oppgavens problemstillinger. Jeg vil her kort oppsummere forskningsarbeidets viktigste resultater, samt legge frem mine refleksjoner rundt veien videre og forslag til videre forskning.

### 5.1 Hvordan governance påvirker planprosessen og utviklingen

Bypolitikk er i 2014 preget av offentlig-privat samarbeid gjennom governance (Rhodes 1997; Aspen 2005). Planprosessen og utviklingsprosjektet på Petersontomta er påvirket av governance som NPM i den grad at Höegh Eiendom, som privat utvikler, spiller en sentral rolle i utformingen av områdereguleringen. Höegh har også tatt på seg finansieringen av denne. Samarbeidsavtalen mellom Moss kommune og Höegh relatert til områdereguleringen viser hvordan governance som produsentnettverk har vært med på å legge det formelle grunnlaget for samarbeidet i form av en avtale.

Ved å gi mye av ansvaret for planleggingen av Petersontomta til grunneier har kommunen også gitt fra seg makt. Governance har flyttet makten over utviklingsprosjekter fra stat til kommune, og nå i siste ledd videre til private utviklere. Moss kommune har med dette satt seg selv i en situasjon som kan vise seg å bli problematisk. De er til en viss grad avhengige av at deres ønsker for utvikling på tomta samsvarer med det grunneier ønsker da de er avhengige av Höegh for å utvikle området. Samtidig er det tydelig at Petersontomta ikke ville blitt utviklet dersom ikke grunneier selv hadde tatt initiativ på grunn av manglende kapasitet hos kommunen. Dette viser hvordan governance som NPM er med på å effektivisere (Bowitz og Höegh 2005), og i dette tilfellet muliggjøre, planarbeidet. Governance har i så måte ført til en vinn-vinn-situasjon, hvor Moss kommune får området utviklet, og Höegh får området utviklet raskere. Eksempelet med Sundbryggene i Moss viser dog at samarbeid med private utviklere ikke nødvendigvis fører til den utviklingen som er mest samfunnsnyttig, noe Moss kommune bør ha i bakhodet i fortsettelsen med arbeidet rundt Petersontomta.

## **5.2 Kommunens rolle i utviklingen og interessekonflikter relatert til nybruk**

Norske kommuners rolle i byutviklingen har som følge av økonomiske og ideologiske årsaker blitt endret (Fimreite et al. 2005). Moss kommune har derfor antatt en rolle som regulator i utviklingen av Petersontomta. Kommunen sitter som overordnet planmyndighet og kan gjennom dette, til en viss grad, kontrollere utviklingen på tomta gjennom rulleringen av sentrumsplanen i Moss. Sentrumsplanen vil sette rammene for områdereguleringen av tomta, som Höegh har fått ansvaret for, som igjen vil legge føringer for hva tomta skal inneholde av funksjoner. Moss kommune imøtekommer i så måte Nordahl (2012) sin påstand om at kommunal politikk handler om rammesetting for markedsaktører. Rammene for utvikling på Petersontomta vil trolig være fleksible, slik at tomta kan utvikles fasevis. Fleksible rammer for planlegging gir Höegh Eiendom større mulighet til å få gjennomslag for sine ønsker i lokale forhandlinger, da de ikke vil bli begrenset av overliggende kommunal- eller fylkesplan. Den makten rammesettingen utgjør bør kommunen benytte seg av, da det er tydelige interessekonflikter knyttet til nybruken av Petersontomta, noe som kan føre til konflikt senere i prosessen.

Det er tydelig ulike ønsker for hvilke funksjoner Petersontomta skal inneholde. Jeg har identifisert en interessekonflikt mellom partene som hovedsakelig dreier seg om hvorvidt man skal etablere industri på tomta eller ikke. Moss kommune ønsker industri for å sikre industriarbeidsplasser til kommunen, da den har mistet 4000 industriarbeidsplasser de siste 20 årene. Höegh tror etableringen av industri vil føre til NIMBY-problematikk relatert til støy, noe grunneier tror vil ha en negativ prispåvirkning på boliger på Petersontomta. Derfor ønsker ikke grunneier at det skal etableres tradisjonell industri på tomta. Istedenfor ønsker Höegh en etablering av kunnskapsintensive arbeidsplasser, eventuelt lite støyende småskalaindustri. Frafallet av industriarbeidsplasser forklarer hvorfor politikerne ønsker industri i kommunen. Samtidig taler utviklingen i Skandinavia de siste tiårene, samt endringene i norske byers næringsliv, mot etableringen av tradisjonell industri på Petersontomta (Oterhals et al. 2007; Farsund og Leknes 2010).

## **5.3 Omplussing av jernbanestasjonen**

Plasseringen av nye Moss stasjon er et mye omdiskutert tema. Informanten fra Höegh Eiendom mener at en stasjon ved Basartaket, også omtalt som Moss Sentralstasjon, vil være svært viktig for utviklingen av Petersontomta. Informanten har klare forventninger til at

nærhet til jernbanestasjonen vil ha en positiv prispåvirkning på eiendommen, noe flere studier har påvist (Bowes og Ihlanfeldt 2001; Cervero og Duncan 2002; Roukouni et al. 2014). Hvis stasjonen plasseres der den er planlagt i kommuneplanen, alternativ 2B (Moss kommune 2011), mener informanten fra Höegh Eiendom, sammen med en stor gruppe fra næringslivet i Moss, at byen vil være lite attraktiv for bedriftsetablering, som igjen vil resultere i at det blir en soveby. Denne oppfatningen deler ikke de øvrige informantene. De mener at det viktigste er at jernbanestasjonen, som ansees som en av de viktigste attributtene Moss by har, er sentrumsnær.

Det er på dette tidspunktet vanskelig å si hvilken påvirkning omplasseringen av jernbanestasjonen i Moss har på utviklingen av Petersontomta. Dersom jernbanestasjonen flyttes til Basartaket kan det føre til en positiv prispåvirkning, slik som informanten fra Höegh nevner. Det er derimot ikke sagt at en ny jernbanestasjon i Nyquistbyen, alternativ 2B, vil ha en negativ påvirkning på eiendomsprisene på Petersontomta. Det er tenkelig at det forbedrede kollektivtilbudet, som kommer som et resultat av dobbeltsporet på Østfoldbanen i seg selv, vil kunne påvirke eiendomsprisene i positiv forstand, uavhengig av hvor jernbanestasjonen plasseres.

Det er tenkelig at den uenigheten som har oppstått mellom Höegh Eiendom og Moss kommune i forbindelse med den nye jernbanestasjon kan få følger for utviklingen på Petersontomta. Dersom samarbeidet mellom de to partene blir dårligere på grunn av uenighetene rundt jernbanestasjonen kan dette føre til mindre åpenhet, som igjen kan føre til en tregere utvikling av tomte. Det vil ingen av partene være tjent med.

#### **5.4 Sjøsidens-prosjektets påvirkning**

Sjøsidens-prosjektet har slik situasjonen er nå ingen målbar påvirkning på utviklingen av Petersontomta. Årsaken til dette er at Petersontomta er antatt klar til å utvikles i løpet av det kommende året. Sjøsidens vil ikke være klar til å utvikles før om 8 til 10 år, og dette avhenger av om kommunen vinner budrunden på fyllmasse fra Follotunellen, noe som er nødvendig for å realisere prosjektet. Til tross for dette kan Sjøsidens-prosjektet ha en indirekte påvirkning på Petersontomta. Eierforholdet på Sjøsidens ansees av informanten fra Höegh som problematisk, og det hevdes at kommunen har bundet opp sitt skjønn. Med tanke på lovverket som samarbeidet skal operere innenfor, er det ingenting å utsette på intensjonsavtalen mellom

MKEiendom og ROM Eiendom. Likevel kan eierforholdet bli problematisk for utviklingen av Petersontomta hvis det fører til et dårlig samarbeidsklima mellom de to partene. Et dårlig samarbeid vil kunne føre til en tregere utvikling av tomta, som igjen vil kunne føre til tapte inntekter for både Moss kommune og Höegh Eiendom.

Selv om Sjøsidan-prosjektet ikke har noen direkte påvirkning på utviklingen av Petersontomta i dag, kan de to bydelene bli konkurrenter i fremtiden. Dersom man får til en god funksjonsdeling vil de to bydelene kunne komplimentere hverandre, samtidig som de kan måtte konkurrere om de samme bedriftene og boligkjøperne. En slik konkurranse vil kunne være gunstig for de som måtte ønske å etablere bedrifter i Moss og de som kunne tenke seg å bo i Moss, da utleie- og boligpriser kan bli presset ned. Dersom man ikke får til en god funksjonsdeling vil Moss by kunne bli langstrakt og utarmet.

## **5.5 Veien videre**

Denne casestudien av eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta har vist at det er mange prosesser som påvirker utviklingen av én enkelt tomt. Dette innebærer både overliggende samfunnsstrukturer som legger føringer på hvordan bypolitikk gjøres, og hvordan konflikter mellom de involverte parter kan resultere i lokale uenigheter. Konflikter kan igjen føre til et dårlig grunnlag for offentlig-privat samarbeid. Jeg har i denne oppgaven, i casestudiens natur, sett spesifikt på hvilke politiske og økonomiske prosesser som påvirker eiendomsutviklingsprosjektet på Petersontomta i Moss. Jeg har valgt å se på noen utvalgte prosesser og har av den grunn ikke gjennomført noen komplett analyse av alle prosesser som virker inn. Jeg mener likevel at oppgaven kan ha en viss overførbarhet til andre utviklingsprosjekter i Norge, da de opererer innenfor de samme samfunnsstrukturelle rammene. Måten governance påvirker byutviklingen på, og kommunens rolle i utviklingen, er trolig ikke unikt for eiendomsutviklingsprosjektet i Moss. Andre utviklingsprosjekter vil også kunne ha interessekonflikter mellom kommune og utviklere som kan ligne på de som har oppstått i forbindelse med Petersontomta. Det samme gjelder prispåvirkning på eiendom i nærheten av jernbaneforbindelser, da knutepunktutvikling ligger sentralt i utbyggingen av infrastrukturen i Norge (Samferdselsdepartementet 2013a).

Spesifikke forslag til videre forskning kan være å gjennomføre en lignende casestudie av Sjøsidan-prosjektet når planprosessen der har kommet lengre. En annen studie som også

kunne vært spennende å gjøre, er en casestudie på hvordan demokrati og medvirkning har påvirket planprosessen rundt Petersontomta. Det kunne også vært interessant å gjennomføre en studie på hvorvidt nedleggelsen av cellulosefabrikken og nybruken av Petersontomta har endret omdømmet til Moss, både lokalt og nasjonalt.

Med over halvparten av verdens befolkning boende i urbane strøk og en stadig økende urbanisering er hensiktsmessig og samfunnsnyttig gjenbruk av tilgjengelige sentrumsnære arealer viktig. For å få til dette bør man ha kunnskap om hvordan utviklingsprosjekter gjennomføres, og hvordan planprosesser i forbindelse med byfornyelse påvirkes av ulike aktører. Gjennom studier som denne kan man avdekke hvilke økonomiske og politiske påvirkninger som kan gjøre seg gjeldende innenfor byutviklingen. Kunnskap om dette kan føre til at gjennomføringen av lignende prosjekter kan gjøres mer effektivt samt bevisstgjøre involverte aktører på deres mulige påvirkning i slike prosjekter.





## Referanseliste

- Aspen, J. 2005. By og byliv i endring. *Plan* 37 (02).
- Asplan Viak. 2013a. Forslag til Planprogram - Verket. Områderegulering med konsekvensutredning
- Asplan Viak. 2013b. Situasjonsanalyse for Verket i Moss
- Baker, S. E., og R. Edwards. 2012. How many qualitative interviews is enough? i *National Centre for Research Methods Review Paper*: UNPUBLISHED
- Bjørnskau, T., og R. Hjorthol. 2002. Gentrifisering på norsk – urban livsstil eller praktisk organisering av hverdagslivet? i *Tidsskrift for samfunnsforskning*, 169-201
- Bowes, D. R., og K. R. Ihlanfeldt. 2001. Identifying the impacts of rail transit stations on residential property values. *Journal of Urban Economics* 50 (1):1-25.
- Bowitz, E., og J. Høegh. 2005. Bytransformasjon - mister kommunene grepet eller gir de det fra seg? i *Governance i norske storbyer: mellom offentlig styring og privat initiativ*, eds. A. L. Fimreite and T. Medalen, 25-64. Oslo: Scandinavian Academic Press.
- Børrud, E. 2005. *Bitvis byutvikling: møte mellom privat eiendomsutvikling og offentlig byplanlegging*. Oslo: Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo.
- Børrud, E. 2012. Planlegging av en allerede bygget by i *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, eds. N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth and R. Kristiansen. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Cervero, R., og M. Duncan. 2002. Transit's value-added effects: light and commuter rail services and commercial land values. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1805 (1):8-15.
- Clifford, N., S. French, og G. Valentine. 2010. Getting Started in Geographical Research: how this book can help i *Key methods in geography*, 3-15. Thousand Oaks, Calif.: SAGE.
- Colantonio, A., og T. Dixon. 2011. *Urban Regeneration and Social Sustainability: Best Practice from European Cities*: Wiley.
- Couch, C., C. Fraser, og S. Percy. 2003. *Urban regeneration in Europe*. Oxford: Blackwell Science.
- Crang, M., og I. Cook. 2007. *Doing ethnographies*. Los Angeles: Sage.

- Dale, B., T. Selstad, og P. Sjøholt. 2002. Sentralsted og agglomerasjon – Servicesamfunnets begreper og teorier i *Acta Geographica*
- Debrezion, G., E. Pels, og P. Rietveld. 2007. The impact of railway stations on residential and commercial property value: a meta-analysis. *The Journal of Real Estate Finance and Economics* 35 (2):161-180.
- Dowling, R. 2000. Power, Subjectivity and Ethics in Qualitative Research i *Qualitative Research Methods in Human Geography*, ed. I. Hay, 23-36: Oxford University Press.
- Dunn, K. 2005. Interviewing i *Qualitative research methods in human geography*, ed. I. Hay, 79-105. South Melbourne, Vic.: Oxford University Press.
- Farsund, A. A., og E. Leknes. 2010. *Norske byregioner: utviklingstrekk og styringsutfordringer*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Fimreite, A. L., T. Medalen, og J. Aars. 2005. By-governance i *Governance i norske storbyer: mellom offentlig styring og privat initiativ*, eds. A. L. Fimreite and T. Medalen, 11-34. Oslo: Scandinavian Academic Press.
- Florida, R. 2002. *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York: Basic Books.
- Fylkeskonservator i Østfold. 2013. Fylkeskonseravtorens uttales til varsel om igangsetting av områderegulering for Verket, Moss: Østfold fylkeskommune
- Fylkesmannen i Østfold. 2013. Moss kommune - Høring - oppstart av områderegulering Verket / forslag til planprogram for Verket - innspill: Østfold fylkeskommune
- Geografleksikonet. 2014. Central Business Distric (CBD)
- Gibbons, S., og S. Machin. 2005. Valuing rail access using transport innovations. *Journal of Urban Economics* 57 (1):148-169.
- Gjertsen, A., og K. Martinussen. 2006. Styring og kontroll av kommunale selskaper og foretak: Nordlandsforskning
- Glaser, B. G., og A. L. Strauss. 1967. *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. Chicago: Aldine.
- Grønmo, S. 2004. *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hay, I. 2010. Ethical Practice in Geography Research i *Key methods in geography*, eds. N. Clifford, S. French and G. Valentine, 35-48. Thousand Oaks, Calif.: SAGE.

- Høegh Eiendom. 2013. *Petterson* [sitert 13.09 2013]. Hentet fra <http://www.hoegheiendom.no/index.php?id=128>
- Jakobsen, M. 2010. Moss - en by i endring? En sosiokulturell stedsanalyse av stedsbruk, stedsbilder og stedsidentitet, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi UiO, Oslo.
- Jernbaneverket. 2014. Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad: Detaljregulering med konsekvensutredning. Forslag til planprogram til offentlig ettersyn
- Jones, P., og J. Evans. 2008. *Urban regeneration in the UK*. Los Angeles: SAGE.
- Kaplan, D. H., T. W. Hodler, J. O. Wheeler, og S. R. Holloway. 2004. *Urban geography*. Hoboken, N.J.: Wiley.
- Kitchin, R., og N. J. Tate. 2000. *Conducting research in human geography: theory, methodology and practice*. Harlow: Prentice Hall.
- Klima- og miljødepartementet. 1979. Lov om kulturminner [kulturminneloven]. <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50>
- Klima- og miljødepartementet. 2008. Lov om planlegging og byggesaksbehandling <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>
- Klima- og miljødepartementet. 2012. *Møllebyen i Moss* [sitert. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/annet/emner-stedsutvikling/kulturminner-og-kulturmiljoer/moellebyen-i-moss.html?id=588687>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2002. St.meld. nr. 31: Storbymeldingen - Om utvikling av storbypolitikk. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kmd/dok/regpubl/stmeld/20022003/stmeld-nr-31-2002-2003-.html?id=402979>
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2013. *Fortetting* [sitert 26.03 2014]. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/sub/stedsutvikling/annet/emner-stedsutvikling/arealbruk.html?id=535557>
- Kvale, S. 1996. *InterViews. An Introduction to Qualitative Research Interviewing* London: SAGE.
- Longhurst, R. 2010. Semi-structured Interviews and Focus Groups i *Key methods in geography*, eds. N. Clifford, S. French and G. Valentine, 103-117. Thousand Oaks, Calif.: SAGE.
- Lægreid, P., og T. Christensen. 2011. Introduction i *The Ashgate research companion to new public management*, eds. P. Lægreid and T. Christensen, 1-17. Farnham: Ashgate.

- Mayhew, S. 2009. Urban regeneration. i *Oxford Dictionary of Geography*. Oxford: Oxford University Press
- Moss Avis. 2012a. *Pipene ryker ikke lenger* [sitert 13.12 2012]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/debatt/pipene-ryker-ikke-lenger-1.7184585>
- Moss Avis. 2012b. *Vil bygge ny øy i Oslofjorden* [sitert 12.03 2014]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/nyheter/vil-bygge-ny-oy-i-oslofjorden-1.7685455>
- Moss Avis. 2013a. *AP er blitt usikre og frykter forsinkelser* [sitert 05.02 2014]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/nyheter/ap-er-blitt-usikre-og-frykter-forsinkelser-1.8195926>
- Moss Avis. 2013b. *Jernbaneverket advarer mot nye stasjonsplaner* [sitert 07.03 2014]. Hentet fra <http://touch.moss-avis.no/nyheter/jernbaneverket-advarer-mot-nye-stasjonsplaner-1.8194965>
- Moss Avis. 2013c. *Kransen står sterkt* [sitert 04.03 2014]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/nyheter/kransen-star-sterkt-1.7724422>
- Moss Avis. 2013d. *Snøballen ruller for stasjon i sentrum* [sitert 05.02 2014]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/nyheter/snoballen-ruller-for-stasjon-i-sentrum-1.8193787>
- Moss Avis. 2013e. *Vil ikke utrede stasjon i sentrum* [sitert 05.02 2014]. Hentet fra <http://www.moss-avis.no/nyheter/vil-ikke-utrede-stasjon-i-sentrum-1.8204160>
- Moss Avis. 2014. *Nekter å gi seg i stasjonskampen* [sitert 09.04. 2014]. Hentet fra <http://touch.moss-avis.no/nyheter/nekter-a-gi-seg-i-stasjonskampen-1.8342594>
- Moss kommune. 2011. *Kommuneplan 2011 - 2022* [sitert 11.02 2014]. Hentet fra <http://www.moss.kommune.no/fil.asp?MIId=5340&FilkategoriId=47>
- Moss kommune. 2013a. *Om Moss* [sitert 13.09 2013]. Hentet fra <http://www.moss.kommune.no/artikkel.aspx?MIId=7607&AIId=289>
- Moss kommune. 2013b. Rullering av sentrumsplan. Planprogram.
- NBL. 2013. *Helly J. Hansen* [sitert 13.09 2013]. Hentet fra [http://nbl.snl.no/Helly\\_J.\\_Hansen/utdypning](http://nbl.snl.no/Helly_J._Hansen/utdypning)
- Nettavisen. 2012. *Peterson konkurser - 370 mister jobben* [sitert 13.12 2012]. Hentet fra <http://www.nettavisen.no/okonomi/article3373633.ece>
- Nordahl, B. 2012. Planegging og marked – arealplanlegging som arena for dialog og forhandling i *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, eds. N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth and R. Kristiansen, 167-185. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.

- NRK. 2012. *4.000 arbeidsplasser har forsvunnet fra industribyen Moss* [sitert 13.12 2012]. Hentet fra <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.8145293>
- Næss, P. 2012. Bærekraft og klimahensyn i planlegging i *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, eds. N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth and R. Kristiansen, 146-165. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Oterhals, O., A. Buvik, og R. Lervik. 2007. Kjøpe-lagevurdering og horisontale bedriftssamarbeid - verdikjedeanalyse: Møreforskning Molde AS
- Paulgaard, G. 1997. Feltarbeid i egen kultur: innenfra, utefra eller begge deler? i *Metodisk feltarbeid : produksjon og tolkning av kvalitative data*, eds. C. Wadel, O. L. Fuglestad, T. H. Aase and E. Fossåskaret, 70-93. Oslo: Universitetsforlaget.
- Postholm, M. B. 2010. *Kvalitativ metode: en innføring med fokus på fenomenologi, etnografi og kasusstudier*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Rhodes, R. A. W. 1997. *Understanding governance: policy networks, governance, reflexivity, and accountability*. Buckingham: Open University Press.
- Roberts, P. W. 2000. Evolution, Definition and Purpose i *Urban regeneration: a handbook*, eds. P. W. Roberts and H. Sykes, 9-36. London: SAGE.
- Roukouni, A., F. Medda, M. Giannopoulou, og A. Vavatsikos. 2014. A Multi-Attribute comparative Evaluation of Value Capture Financing Mechanisms: A Case Study i *Place-Based Evaluation for Infrastructure and Spatial Projects*, eds. J. Woltjer, E. Alexander, A. Hull and M. Ruth: Chapter 5, forthcoming.
- Sager, T. 2009. Planners' role: torn between dialogical ideals and neo-liberal realities. *European planning studies* 17 (1):65-84.
- Samferdselsdepartementet. 2013a. Nasjonal transportplan 2014–2023
- Samferdselsdepartementet. 2013b. *NTP: På dobbeltsporet av den tapte tid* [sitert 05.02 2013]. Hentet fra <http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/pressemeldinger/2013/pa-dobbeltsporet-av-den-tapte-tid.html?id=722811>
- Scott, A. J. 2006. *Creative cities: Conceptual issues and policy questions*: BLACKWELL PUBLISHING
- SSB. 2013. *Folkemengd og kvartalsvise befolkningsendringer, 1. kvartal 2013* [sitert 11.11 2013]. Hentet fra <http://ssb.no/befolkning/statistikker/folkendrkv/kvartal/2013-05-14?fane=tabell&sort=nummer&tabell=112359>
- Store norske leksikon. 2007. *Moss* [sitert 13.09 2013]. Hentet fra <http://snl.no/Moss>

- Store norske leksikon. 2009. *Aker Brygge* [sitert 07.02 2014]. Hentet fra [http://snl.no/Aker\\_Brygge](http://snl.no/Aker_Brygge)
- Store norske leksikon. 2013a. *Nedre Elvehavn* [sitert 07.02 2014]. Hentet fra [http://snl.no/Nedre\\_Elvehavn](http://snl.no/Nedre_Elvehavn)
- Store norske leksikon. 2013b. *New Public Management* [sitert 22.01 2014]. Hentet fra [http://snl.no/New\\_Public\\_Management](http://snl.no/New_Public_Management).
- Såtvedt, Ø., A. Wittrup, og E. Holljen. 2013. Strategisk utviklingsanalyse for Mossregionen: Analyse og Strategi AS
- Thagaard, T. 2009. *Systematikk og innlevelse: en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Transportøkonomisk institutt. 2003. Byidealer, bostedspreferanser og aktivitetsmønstre i Oslo, Bergen og Trondheim: TØI rapport 672/2003
- Transportøkonomisk institutt. 2012. Langpendling innenfor intercitytriangelet: TØI rapport 1201/2012
- Transportøkonomisk institutt. 2013. Miljøeffekter av knutepunktsutvikling: TØI rapport 1285/2013
- Weber, A. 1909. *Theory of the Location of Industries* (translated by Carl J. Fredrich in 1929): The University of Chicago Press.
- White, P. 2010. Making Use of Secondary Data i *Key methods in geography*, eds. N. Clifford, S. French and G. Valentine, 61-88. Thousand Oaks, Calif.: SAGE.
- Yin, R. K. 2012. *Applications of case study research*. Los Angeles: SAGE.

## **Intervjuer**

**Ellefsen, Nils (2014)** – Byarkitekt i Moss. Intervjuet ble gjennomført i et møterom ved Teknisk avdeling i Moss kommune 24. januar 2014. *Varighet: ca. 60 minutter.*

**Juriks, Geir Inge (2013)** – daglig leder i Hasle Utvikling AS (en del av Höegh Eiendom AS). Intervjuet ble gjennomført i Höegh Eiendoms møtelokaler i Oslo 19. november 2013. *Varighet: ca. 60 minutter.*

**Pettersen, Tage (2013)** – ordfører i Moss (Høyre). Intervjuet ble gjennomført på ordførerens kontor 19. november 2013. *Varighet: ca. 60 minutter.*

**Pettersen, Terje og Vibeke Arnesen (2013)** – henholdsvis byplanlegger og arealplanlegger i Moss kommune. Intervjuet ble gjennomført i ByLabs møtelokaler 21. november 2013. *Varighet: ca. 1 time og 30 minutter.*

**Trandem, Yngvar (2014)** – daglig leder i Mossregionens Næringsutvikling AS. Intervjuet ble gjennomført i MNU's møtelokaler i Moss 24. januar 2014. *Varighet: ca. 30 minutter.*





# Vedlegg 1

## Intervjuguider

### **Intervjuguide – daglig leder i Hasle Utvikling AS**

- Hvordan har samarbeidet med Moss kommune vært?
- Hvilke føringer har blitt lagt på reguleringsarbeidet?
- Hvorfor har det seg slik at omregulerings arbeidet ble satt ut til dere, tror du?
- Hva ønsker dere å ha av aktivitet på tomta? Boliger/service/industri?
- Har dere hentet inspirasjon til utvikling fra lignende prosjekter?
- Hvordan er eieforholdet på tomta?
- o Vil Höegh ønske å selge deler av tomta til høyest mulig pris når omreguleringsarbeidet er ferdig, eller skal de selv bygge og leie ut bygningsmasse?
- Hvor mye av den bygningsmassen som står der kan bevares/gjenbrukes?
- Hvilke fordeler/ulempes har Höegh hatt med å ta på seg arbeidet med omreguleringsprosessen?
- Uenigheter om bruk av tomta? Kommune vs. Höegh? Planlegger vs. politiker?

### **Intervjuguide – byplanlegger og arealplanlegger**

- Fortell om prosessen som har skjedd rundt Petersontomta siden nedleggelsen i april i fjor (2012).
- Hva er den foreløpige planen for etterbruk av tomta?
- Hvorfor ble omreguleringsarbeidet ”outsourcet” til Höegh Eiendom?
- Hvilke føringer har dere lagt i forhold til hva dere vil skal skje på tomta?
- Hvordan er behovet for boliger
- Helly Hansens produksjon ble flagga ut på slutten av 1980-tallet, Glassverket ble lagt ned i 1999 og gjort om til boliger, og i april i fjor (2012) ble altså Peterson lagt ned. Moss har på mange måter alltid vært en industri by. Hvilket image vil Moss by bygge nå som det ikke lenger er en industriby?
- Hva skal man gjøre med jernbanen, som i dag går rett gjennom tomta?
- Hvordan vil kulturlivet i Moss kunne sees på Petersontomta?
- Har lokalbefolkningen noen reel påvirkning?
- Har dere hentet inspirasjon til utvikling fra lignende prosjekter?
- Hvor mye av den bygningsmassen som står der kan bevares/gjenbrukes?
- Hvilke faktorer påvirker valg av byutvikling på et tidligere industriområde?

- Høringsuttalelser: kommet mange innspill på det som er lagt fram?
- Hva er årsaken til opprettelsen av ByLab?
- Hvilke fordeler og ulemper er det med å sette bort omregulering til Höegh?
- Uenigheter om bruk av tomte? Kommune vs. Höegh? Planlegger vs. politiker?
- Vil vi se en enhetlig byutvikling, altså en sammenheng mellom de ulike delene som er under utvikling?

### **Intervjuguide – ordføreren i Moss**

- Hvilke visjoner har du/folket for utviklingen av Moss?
- Hvilke visjoner har du spesifikt for Petersontomta?
- Hvordan påvirker politikk utviklinga på Petersontomta?
  - o ”Outsourcing” av omreguleringsarbeidet til Höegh, typisk blått?
- Høringsuttalelser: kommet mange innspill på det som er lagt fram?
- Hva er årsaken til opprettelsen av ByLab?
  - o Har det vært et politisk ønske også? (spm til Ordfører og byplanlegger).
- Uenigheter om bruk av tomte? Kommune vs. Höegh? Planlegger vs. politiker?
- Vil vi se en enhetlig byutvikling, altså en sammenheng mellom de ulike delene som er under utvikling?

### **Intervjuguide – daglig leder i Mossregionens Næringsutvikling AS**

- Hva kan Petersontomta tilby næringslivet?
- Hva gjør dere i MNU for å tiltrekke bedrifter til Petersontomta?
- Har dere fått noen konkrete henvendelser fra bedrifter angående å etablere seg på tomte?
- Hva slags bedrifter ser du for deg vil ønske å etablere seg på tomte?
- Hvordan tror du jernbanestasjonsplasseringa påvirker utviklinga på Petersontomta?

### **Intervjuguide – byarkitekten i Moss**

- Kan du først fortelle om hvordan du har befatning med den utviklingen som foregår på Petersontomta?
- Hvordan vil du beskrive samarbeidet mellom Moss kommune og Höegh eiendom i forbindelse med utviklinga av Petersontomta?
- Fokuseres det på fortetting i Moss? – Hvordan tenker du at det sammenfaller med utvidelsen av sentrumsområdet til å omfatte blant annet Peterson-området?
- Hvilke forventninger har du til utviklingen på området?

- Hvor reelt mener du det er å ha industri på Petersontomta?
- Har dere i administrasjonen høstet erfaringer fra lignende byfornyelsesprosjekter?
  - o Kan du komme med noen eksempler?
  - o Hvordan var prosessen rundt utviklinga av Fleischer Brygge? Møllebyen?
- Hva mener du om debatten rundt plassering av jernbanestasjonen?