

Peterson, Moss - Urbanisering av sjøfronten etter nedlagt industri: Invitasjon til byliv

Peterson, Moss - Urbanisation of the industrial seafront: An invitation to a new social townscape

Pål Dixon Sandberg

BIBLIOTEKSIDE

Tittel: Peterson, Moss - Urbanisering av sjøfronten etter nedlagt industri: invitasjon til byliv.

Forfatter: Pål Dixon Sandberg, masterstudent landskapsarkitektur ved UMB

Veileder: Professor Tone Lindheim ved UMB, medeier i Bjørbekk & Lindheim landskapsarkitekter

Format/sidetall: A3 (297mm x 420 mm), 67 sider

Opplag: 6

Emneord: Sosial bærekraft, byutvikling, landskapsurbanisme, havnefront, transformasjon av industriområde.

Keywords: Social sustainability, landscape urbanism, town planning, seafront, transformation of industrial areas

Kilder:

Fullstendig litteraturliste finnes på s. 66. Kilder for figurer finnes i figurlisten på s. 67. Der ikke annet er oppgitt er alle figurer og illustrasjoner forfatterens egne.

SAMMENDRAG

Masteroppgaven tar for seg utviklingen av en ny bydel på nedlagte Peterson Paper sitt område i Moss sentrum. Området har en industrihistorie som strekker seg over 300 år tilbake i tid. Som i mange andre byer i vesten er produksjonsindustrien lagt ned de siste årene og i 2012 var også driften for papirfabrikken over.

Oppgaven tar for seg den sørlige delen av Peterson-tomta - det viktige koblingspunktet mellom eksisterende sentrum og den nye bydelen. Det er her "invitasjonen" inn til den nye bydelen skal formes i et industrielt og historisk viktig elvelandskap. Prosjektområdet er ca. 500m langt og 100m bredt. Fokus i oppgaven har vært å skape rammer for sosialt liv. I det ligger å skape gode bevegelseslinjer og oppholdsrom i byen som tilbyr en attraksjon og funksjon som inviterer til bruk - også i hverdagslivet.

Det er utført stedsanalyser for området og det er sett på eksisterende og potensielle forbindelseslinjer mellom dagens sentrum og den kommende bydelen. Relevant litteratur er studert, samt referanseprosjekter der industriell sjøfront er urbanisert. Tilslutt er det prosjektert et løsningsforslag. Forslaget deler opp prosjektområdet i 4 ulike byrom. Ett har fokus på fortetting og nybygg for å få nye funksjoner og brukere til stedet. Det neste er en flerbruksplass som skal fungere som en fleksibel og urban hybrid mellom torg og park, med eksisterende industribygg som ramme. Tredje rom er et trafikalt knutepunkt med ny forbindelse over elven for alle trafikanter samt gjenbruk av dagens jernbanetrasé til sykkelvei, som forbinder sentrum på langs. I det fjerde rommet, nederst mot sjøen, danner nybygg langs kaien en bakvegg for en raust utformet strandpark. Alle rommene grenser til Mosseelva og har industrihistorien som en rød tråd som binder dem sammen til et helhetlig offentlig byrom, med 4 nye broforbindelser til sentrum. De er alle designet på et overordnet nivå med enkelte innslag av detaljer for å vise materialbruk, plantevalg og romlighet i en menneskelig målestokk.

ABSTRACT

The subject for this master degree thesis is the development of a new urban area on the site of a previous paper production plant (Peterson Paper) in the centre of Moss, Norway. The area has a history of industrial production extending over the last 300 years. Just as in many other towns in western Europe, there has been a decline in industrial production, and year 2012 brought closure for the town's paper mill.

The thesis concentrates on the southern part of the Peterson site – the key point of connection between the existing town centre and the new town development area. It is at this point, in the significant historical and industrial river landscape, where the 'invitation' to a new part of town is to take form. The project area is approximately 500m in length and 100m in breadth. Focus in the thesis is to create a framework for social aspects of town development. This involves creating optimal spaces for people to move and spend time in, as a strategy for generating sustainable urban living in the town centre.

Area surveys have been made for the site and both existing and potential lines of communication between the present town centre and the future new urban area have been examined. Relevant literature and similar projects where an industrial seafront has been urbanised have been studied. As a conclusion, a suggested solution has been made. The solution divides the project area into 4 different urban spaces. One is focused on densification and new buildings to make room for new functions and new users of the space. The next space is a multifunctional area which has to work as a flexible and urban hybrid between market place and park, and which is framed in by existing industrial buildings. The third space is a meeting point for various forms of transport, with a new connection across the river for all travellers, as well as recycling the present railway line as a cycle path to join the whole centre area together. In the fourth space, nearest to the sea, new buildings create a back wall for a generously designed park for bathing and recreation. All the spaces are next to "Mosseelva" and have industrial history as a binding element to create a complete public urban space, with 4 new bridge connections to the present town centre. They are all designed on an overall scale, with certain details presented in order to show use of materials, choice of plants and design at a human scale.

OPPGAVENS STRUKTUR OG METODE

Opgaven er formet med følgende fremgangsmåte:

Research og Stedsanalyser:

I denne fasen er det undersøkt by- og stedskvaliteter gjennom registreringer på stedet, kartstudier, intervjuer og statistikk. Som tilbakeflyttet "mossing" har jeg hatt fordel av å kunne ha med egne erfaringer fra byen gjennom 20 år som supplement til det faglige.

Interview:

Det er foretatt samtaler med kommuneplanlegger Terje Pettersen og miljøvernssjef Knut Ødegård i Moss kommune for å få et bilde av hvor kommunen er i prosessen og hvilke elementer de vektlegger i denne fasen. Fra grunneier Høegh eiendom har jeg snakket med utviklingssjef Jan Erik Christiansen.

Befaring:

Det er foretatt tre befaringer inne på stedet hvor en av de også ga tilgang inne i bygningene. Området er fortsatt avstengt for allmenheten så det krevdes tillatelse, og følge, for å befare stedet.

Workshop:

I mars ble jeg invitert til en workshop for utviklingen av Peterson-tomta. Den var arrangert av grunneier Høegh Eiendom og foregikk hos Asplan Viak i Sandvika, som utfører en mulighetsstudie for Høegh. Her presenterte jeg mine tanker for utviklingen så langt og deltok i et gruppearbeide angående mulighetene på området.

Litteraturstudier:

Det teoretiske grunnlaget for prosjekteringsfasen er bygget opp hovedsakelig ved litteraturstudier. Én del omhandler steder jeg har plukket ut som referanseprosjekter der industritomt eller havneområder er transformert til byrom. Det er her lagt mest vekt på prosjekter i de nordiske landene. Den andre delen angår generell kunnskap knyttet til moderne byliv og havnefronten.

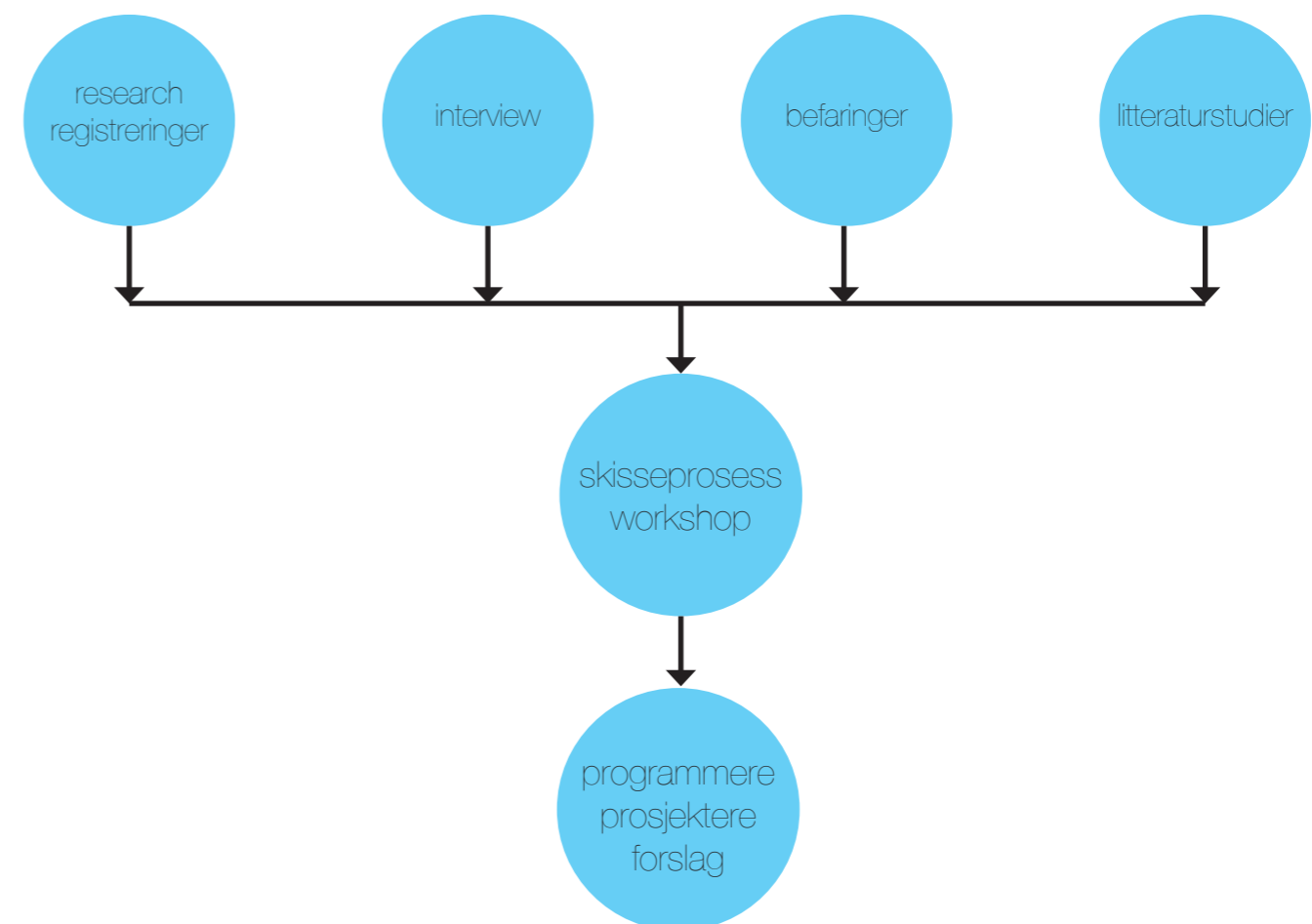
Prosjektering:

Løsningsforslaget tar for seg en begrenset del av Peterson-tomta. Et omlag 100meter bredt, og 500meter langt belte som ligger langs Mosseelva mellom Vansjø og Mossesundet. Valget er gjort basert på at området vil utgjøre møtet mellom dagens sentrum og den nye bydelen, at det er

omtalt som del av "fase 1" i utbyggingen, og fordi det innehar et unikt industrihistorisk miljø knyttet til et interessant elvelandskap.

Følgende materiale er ikke produsert selv:

3D modell av hele Peterson og Møllebyen, laget i Sketch Up, tilhører Høegh eiendom. Modellen brukes med tillatelse fra disse og der den brukes er dette henvist til. Historiske kart er gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom. Foto er tatt selv hvis ikke annet er angitt. Digitalt 3D kartgrunnlag over Moss er sponset av Moss kommune.



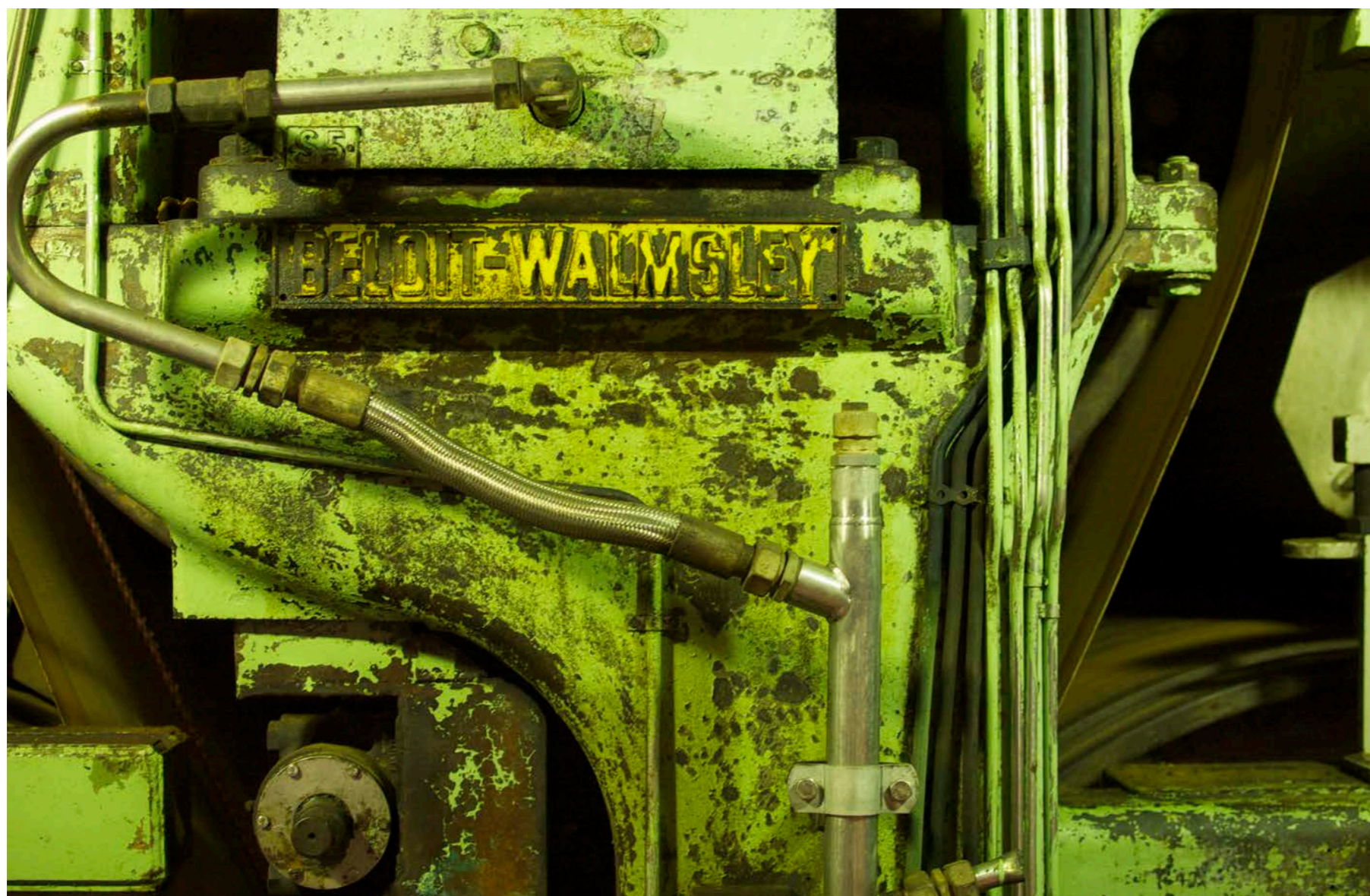


Fig.1.1: Detalj på papirmaskin i produksjonshallen til Peterson Paper

FORORD

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på masterstudiet i landskapsarkitektur ved UMB og er skrevet våren 2013. Jeg ønsket å jobbe med stedsutvikling, og da det siste industriikonet i min egen hjemby la ned i fjor, ble dette området en mulighet med stor aktualitet jeg ikke kunne la passere uten å legge inn et bidrag. Tilrettelegging for sosiale interaksjoner i en by interesserer meg og med min tidligere bakgrunn som scenograf er menneskets bruk av rommet, og det å formgi for å underbygge en fortelling eller aktivitet, noe jeg har jobbet med tidligere, om enn fra en iscenesatt verden. Å trekke erfaringene ut i de ikke-regisserte byrom, til menneskers "hverdagsscenografi" er et element jeg ønsket å ha med i oppgaven i kombinasjon med landskapsarkitekturen. Som en parallell bør det nevnes at jeg er medvirkende i litteraturhuset og kunstgalleriet House of Foundation, som ligger i Møllebyen langs Mosseelva, rett overfor Peterson. Gjennom driften her har jeg tatt del i et initiativ som har styrket områdets kulturelle profil og skapt et unikt offentlig tilskudd til bylivet. Sommeren 2013 arrangerer vi Møllebyen Litteraturfestival med temaet "Fabrikken" der konkurransen på Peterson danner bakteppe for de litterære og kunstneriske innslagene. Selv om det er en digresjon i forhold til denne oppgaven ser jeg det som generelt viktig for en i arkitektfaget å til tider delta på innholdssiden av bylivet.

Jeg må takke Høegh eiendom ved utviklingssjef Jan Erik Kristiansen, Asplan Viak og kommuneplanlegger Terje Pettersen i Moss kommune, for materiell, og viktig diskusjon rundt utviklingen på Peterson.

Takk til min veileder Tone Lindheim for et stødig blikk på oppgavens fokus og struktur.

Takk til min kone og to barn for hjelp og tålmodighet i et intenst og tidkrevende arbeide, og mine foreldre for støtte og engelsk oversettelse.

I tillegg må jeg takke noen personer som på ulike måter har bidratt med sin tid og kunnskap:

Knut Bjørndalen, miljøvernssjef i Moss kommune.
Åsmund Svendsen, historiker og forfatter.

Moss 13.05.2013

Pål Dixon Sandberg

INNHold

| | | | |
|--|------|------|--|
| Bibliotekside | s.3 | | |
| Sammendrag/Abstract | s.4 | | |
| Oppgavens struktur og metode | s.5 | | |
| Forord | s.6 | | |
| Innholdsfortegnelse | s.7 | | |
| del 1 | | | |
| innledning | s.9 | | |
| moss i en regional sammenheng/Inter City trianglet | s.10 | | |
| byen og fabrikkområdet | s.11 | | |
| områdets karakter - fotoserie | s.13 | | |
| del 2 | | | |
| stedsanalyser | | | |
| Moss sentrum de siste 15 årene | s.17 | | |
| tilgjengelighet og forbindelser | s.18 | | |
| historisk tilbakeblikk | s.20 | | |
| bygningmorfologi | s.21 | | |
| landskap og naturgitte forhold | s.22 | | |
| arkitektur og romlighet | s.25 | | |
| prosjektavgrensning | s.27 | | |
| del 3 | | | |
| referanseprosjekter | s.29 | | |
| vurdering av en utført havnefrontutbygging i moss | s.33 | | |
| det nye byliv og havnefronten | s.34 | | |
| del 4 | | | |
| workshop med Høegh eiendom og Asplan Viak | | s.39 | |
| overordnet program, visjon, konsept | | s.40 | |
| løsningsforslag | | | |
| 4 sentrale byrom | | s.41 | |
| illustrasjonsplan hele prosjektområdet | | s.42 | |
| teknisk plan løsningsforslag | | s.44 | |
| teknisk plan eksisterende situasjon | | s.45 | |
| strandparken | | | |
| planutsnitt | | s.46 | |
| beskrivelse av anlegg | | s.47 | |
| snitt overordnet | | s.48 | |
| snitt detaljer | | s.49 | |
| trafikkalt knutepunkt | | | |
| planutsnitt og beskrivelse | | s.50 | |
| snitt overordnet program | | s.51 | |
| flerbruksplass | | | |
| planutsnitt og beskrivelse | | s.52 | |
| snitt overordnet | | s.53 | |
| fortetting gammelt og nytt | | | |
| planutsnitt og beskrivelse | | s.54 | |
| snitt overordnet | | s.55 | |
| eksisterende og nye bygg 3D modell | | s.56 | |
| eksisterende og nye bygg plan | | s.57 | |
| mulige senere fortettingsmuligheter | | s.58 | |
| bevegelseslinjer | | s.59 | |
| terrengendringer i forhold til overvann | | s.60 | |
| gammel og ny situasjon i flyfoto | | s.62 | |
| anbefalt diskusjon for sørsiden av elven | | s.64 | |
| egenrefleksjon | | s.65 | |
| kildehenvisninger | | s.66 | |
| figurhenvisninger | | s.67 | |

del 1

innledning
introduksjon til byen
områdets karakter

INNLEDNING

M. Peterson & Søn, eller Peterson Paper, som det het med svenske eiere på slutten, var fabrikken som skapte "Mosselukta" - et av de sterkeste kjennetegnene ved Moss. Mens folk utenfra helst klagde på lukten ble det hos den harde kjerne i byen sagt at det var "lukten av penger". I dag står 170.000 m², et areal tilsvarende omlag halvparten av dagens sentrum, disponibelt for ny bruk. I denne oppgaven behandles koblingspunktet mot dagens sentrum og hva en kan skape i dette elve- og industrilandskapet for å sikre noen gode offentlige byrom gjennom en kommende og langsiktig utvikling.

I februar i år ble Peterson-tomta vedtatt innlemmet i den nye sentrumsplanen sammen med havnen i sør og deler av Jeløya. Hva som ansees som Moss sentrum i fremtiden er under utvidelse og for å ha kontroll over byutviklingen har kommunen justert sentrumsgrensen.

Det er noe unikt over det å kunne starte byutvikling fra bunn på et sted i byens sentrum som "99%" av byens befolkning aldri har sett. De fleste kjenner stedet kun gjennom landemerkene en ser på lang avstand som røyken fra pipene, de høyeste bygningene og det en ser fra togvinduet når en reiser ut av byen mot Oslo. Dette er ukjent landskap å bevege seg i og det er derfor et premiss for denne oppgaven at en satsning på attraktive byrom for alle går inn som en klar strategi fra begynnelsen. Allerede i sommer skal konserter, teater og festivaler trekke folk inn på området som en strategi fra grunneier for å skape engasjement, gjøre folk kjent med stedet og skape et sosialt engasjement før spaden stikkes i jorden.

I boken *Det Nye Byliv* - skrevet av Gehl Architects i Danmark, hevdes det at vi gjennom den nyere tid har gått fra å ha et byliv som oppstod av nødvendighet (hverdagsfunksjonene lå her), til et byliv som resultat av valgfrihet (Jan Gehl, 2006). Tendensen er veldig synlig i Moss ettersom byen ikke har rukket å bygge opp de gode grunnene for folk til å utføre sitt hverdagsliv i sentrum. Etterhvert som de tradisjonelle industriarbeidsplassene har flyttet ut av byen, flere pendler til jobb i andre byer, og hverdagshandelen kan skje på internett og utenbys kjøpesentre, har våre bevegelsesmønstre endret seg til det negative for bylivet. Hvis vi ikke lenger "behøver" sentrum i det daglige, finnes det så et potensiale for attraksjoner i byen som bare et bysentrum kan gi?

PROBLEMSTILLING, MÅL OG AVGRENSNING

Hvordan sikre gode vilkår for et variert sosialt byliv i oppbyggingen av en ny bydel?

Elverommet vil sørge for at det alltid er en tydelig overgang her mellom to sentrumsbydeler, og dermed også en tydelig invitasjon på hver side som blir umulig å overse. Møllebyen har allerede vunnet byggeskikkprisen for sin revitalisering av et historisk indutriumråde og sørger for en karakteristisk overgang fra Peterson til Møllebyen. Nå er det Petersons' tur til å danne et like sterkt, men unikt bymiljø på sin side av elven.

Denne oppgaven er avgrenset tematisk til å se på bystrukturelle sammenhenger, bevegelseslinjer og oppholdsrom som bidrar til bydelens sosiale bærekraft og kobler det effektivt til dagens sentrumskjerne. Fysisk strekker prosjektområdet seg fra innsjøen Vansjø i øst (ca 25 m.o.h) følger den nordre bredden av Mosseelva vestover og ender i møtet med sjøen.

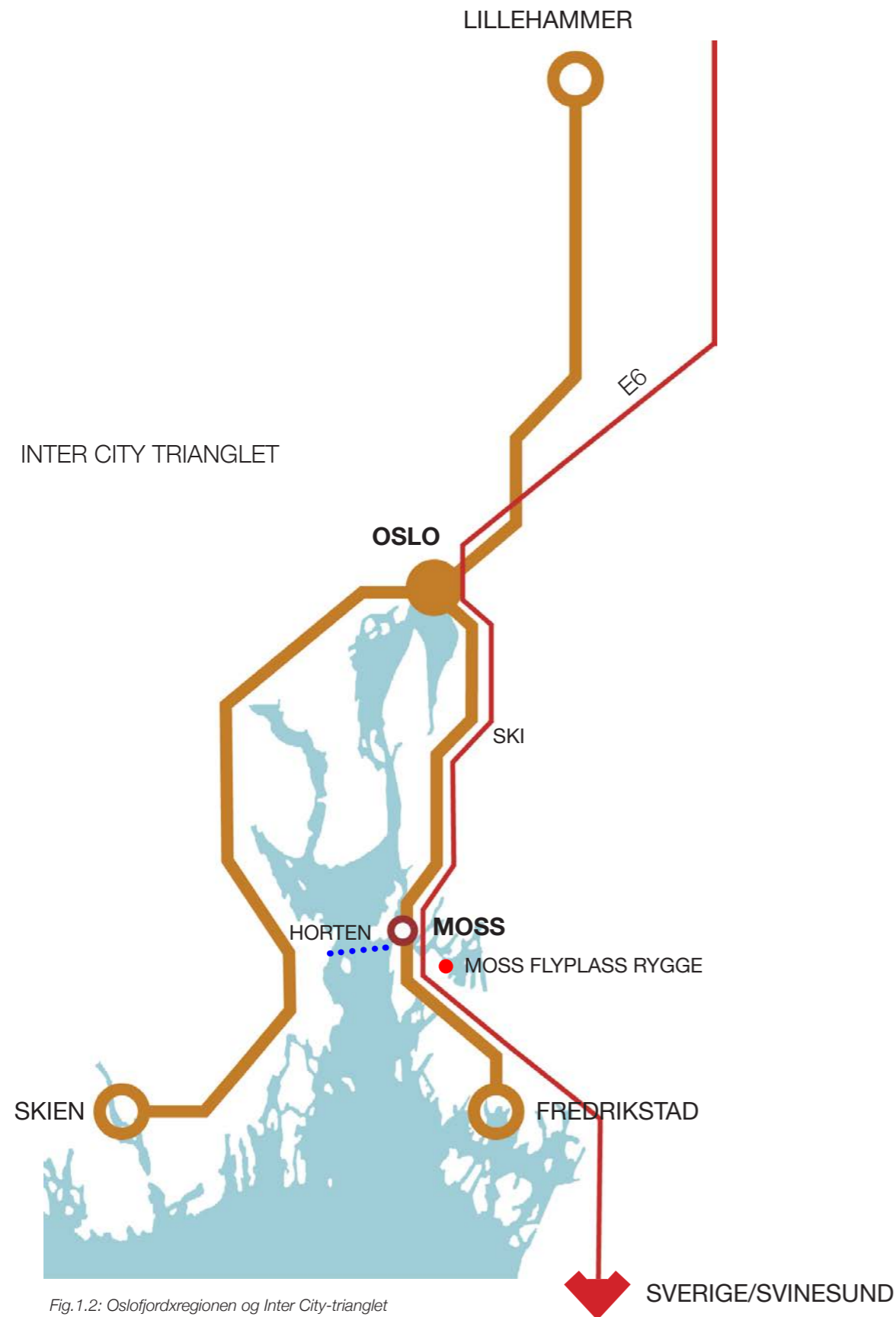


Fig.1.2: Oslofjordregionen og Inter City-trianglet

MOSS I REGIONAL SAMMENHENG/ INTER CITY TRIANGLET

Moss ligger sentralt plassert i Inter City trianglet som springer ut fra Oslo mot Fredrikstad, Skien og Lillehammer. Trianglet står nå foran en opprusting med dobbeltspor på alle strekninger. På strekningen Oslo-Ski skal de bygge en ny tunell, den såkalte Follotunellen, som vil løse flaskehalsen på denne strekningen. I Moss skal jernbanen utbedres ved at den legges med dobbeltspor i tunell under byen istedet for enkeltsporet som følger sjøfronten i dag. Dette er planer som nylig ble vedtatt i NTP (nasjonal transportplan). Ferdigstillelse for disse prosjektene er foreløpig satt omlag 10 år frem i tid. I dag bruker Inter City-toget 42 minutter fra Moss til Oslo S. Follotunellen alene er ventet å korte ned denne reisetiden til 27 minutter. Byen har i dag en stor andel arbeidspendlere og den største andelen skjer med tog mot Oslo. Byen kan derfor, med forkortet reisetid, trekke til seg flere som vil bosette seg utenfor Oslo, men i nærheten av jobb hensyn.

Gitt at fremtidig plassering av den nye stasjonen i Moss blir i sentrumskjernen vil reisetiden mellom Oslo og Moss også gjøre det mer attraktivt enn i dag å etablere seg som bedrift i Moss.

Slår du en sirkel rundt Moss med en radius på 60km finner du innenfor sirkelen hele Østfold og Vestfold, hele Oslo by, store deler av Akershus, deler av Buskerud med Drammen, og deler av Telemark mot Porsgrunn og Skien. Moss flyplass Rygge ligger innen 15 minutters kjøring ut fra Moss sentrum og Bastøfergen, som er Norges mest trafikkerte fergeforbindelse, knytter effektivt Østfold og Vestfold sammen mellom Moss og Horten.

Den nedlagte papirfabrikken har en særlig attraktiv beliggenhet i byen på en vestvendt tomt, mellom ferskvann og sjøen, skjermet for vær og vind med umiddelbar nærhet til sentrum, friluftområder og trafikal infrastruktur. Med andre ord usedvanlig attraktiv for både næring, bolig og skoleetablering.



Fig.1.3: Østfold i Norge



Fig.1.4: Moss i Østfold

Moss:
 31.000 innbyggere
 63,5 km²
 Østsiden av Oslofjorden - nordvest i Østfold.
 Består av Jeløya i tillegg til fastlandet
 Innsjøen Vansjø renner ut i sjøen her via Mosseelva.
 6 mil sør for Oslo.
 Bygget opp som industrisamfunn, men gjennomgår
 for tiden store endringer etter av-industrialiseringen.

BYEN OG FABRIKKOMRÅDET



Peterson

Moss sentrum

(sammen utgjør de området
 for den nye sentrumsplanen)

Oslofjorden

Mossefossen og -elva



Mossesundet

Møllebyen

Vansjø

Gågaten

Kanalen

Moss havn

Fig.1.5: Flyfoto Moss sentrum og Jeløy



PETERSON-TOMTA:

170.000 m²
 Drøyt 1000m strandlinje og ca 500m elvebredd

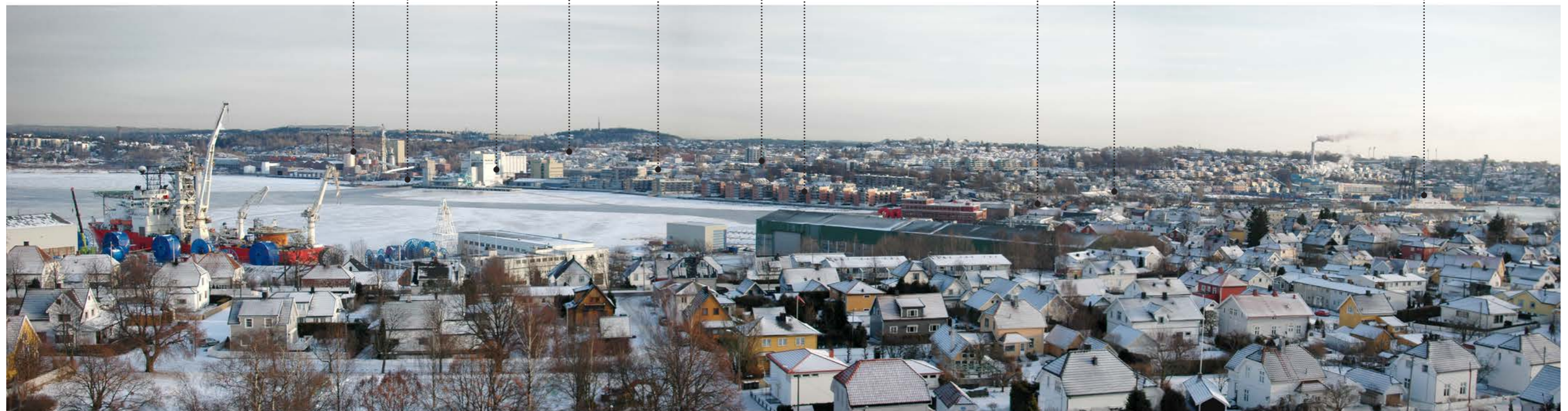
Adskilt fra sentrum i sør av Mosseelva som renner øst-vest og er Vansjø's siste etappe før den renner ut i Mossesundet. I nord grenser det mot byens nordre bydel med alminnelig boligbebyggelse. I øst grenser det mot Verkgaten, som er fredet da den har et inntakt gateløp med originale arbeiderboliger fra den første perioden med industri på tomten. I vest møter tomten sjøen.

Siden 1878 har Østfoldbanen gått gjennom området og delt det med en høy steinvoll.

Industriomt siden tidlig 1700-tallet da Moss Jernverk ble etablert. Cellulose- og papirfabrikk siden 1875. Konkurs i 2012.

Tomt og bygningsmasse kjøpt av Høegh eiendom i 2006, da virksomheten ble avviklet som familieselskapet M.Peterson & Søn, og overtatt av svenske aksjonærer under navnet Peterson AS.

Fig 1.6: Bildet nedenfor er tatt fra Jeløya mot Moss (rød prikk) og viser hvor langstrakt sentrum er. Industrien er i stor grad lokalisert langs sjøen. Noen steder er den nedlagt og erstattet med nye funksjoner. Industrien i forgrunnen på Jeløysiden er gamle Moss Verft, nå Aker Solution.



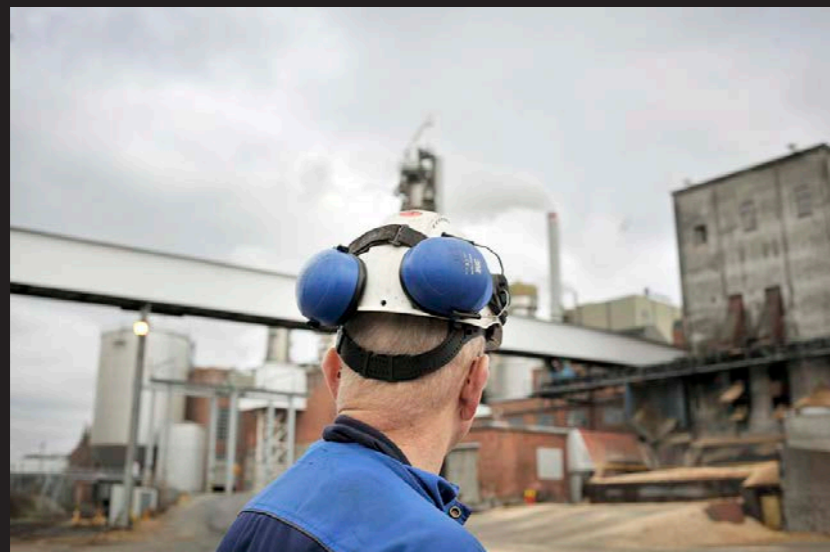


Fig 1.7: Arbeider forlater fabrikk. Bildet er tatt siste arbeidsdag i april 2012. (Thorstrand)



Fig 1.10: 60-80 meter høye fabrikkkonstruksjoner.

områdets karakter

PETERSON



Fig 1.8: Betong, armeringsjern, stålluker. Bak denne veggen sto maskinen som høvlet opp hele tømmerstokker til sagflis.



Fig 1.11: Den sydlige siden av fabrikk. Elvebredden i forgrunnen.



Fig 1.9: 1 av 3 papirmaskiner i produksjonshallen.

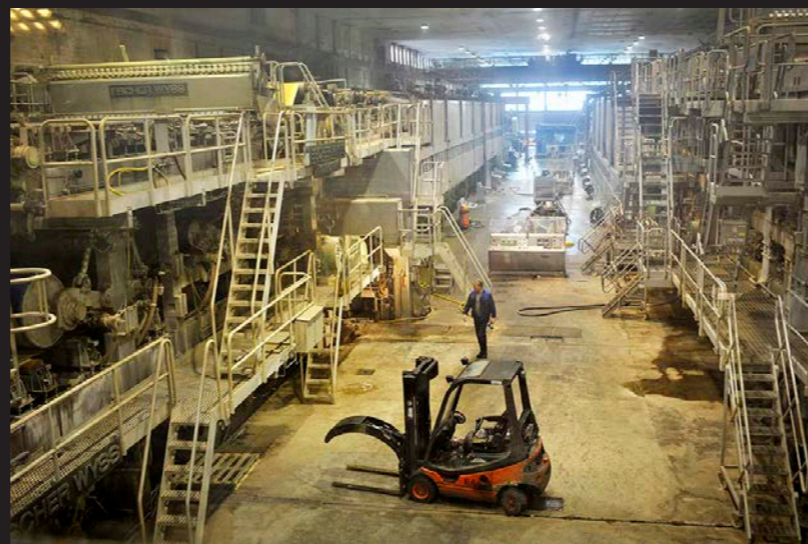


Fig 1.12: Korridor mellom 2 av papirmaskinene. (Thorstrand)



Fig 1.13: Utsikt fra ene tårnet. Mossesundet helt øverst. Inter City toget fra Oslo til Halden på vei inn mot Moss stasjon. (Thorstrand)

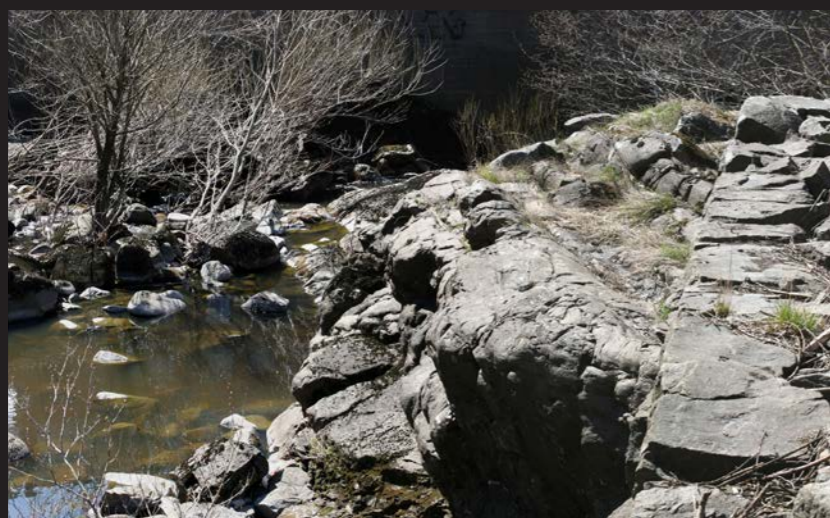


Fig 1.14: Fossekallens habitat. Når demingen er lukket ledes vannet utenom og fossen ligger tørr.



Fig 1.17: Demningen øverst i Mossefossen åpnes med jevne mellomrom for å tappe Vansjø. Konventionsgaarden og Peterson i bakgrunnen.



Fig 1.15: Brygge ut i Mosseelva på Peterson-siden. Flere av fabrikkarbeiderne hadde småbåter fortøyd i elven.



Fig 1.18: Nybygg på Mølleby-siden av elven møter gammelt industribygg som i dag huser litteraturhus og kunstgalleri med bakgård mot elven.

områdets karakter

MOSSEELVA



Fig 1.16: Dagens jernbanebru over elven. Kunstig oppbygd elvebredd i forgrunnen for å holde på utfylte masser på Peterson-siden.



Fig 1.19: Spor etter industri på Mølleby-siden. Rør lagt på påler ute i elven.



Fig 1.20: Vannføring sett fra Storebro ved åpen demning. Nærmest kamera, under vannmassene er samme sted som vist i bilde øverst til venstre.



Fig 1.21: Moss kino og biblioteket foran til venstre i gamle bygg etter kormøllene. Henrik Gerners gate går gjennom Møllebyen og holder gatetun standard.



Fig. 1.22: Ny innebygd bru tilpasset industriens arkitektur.

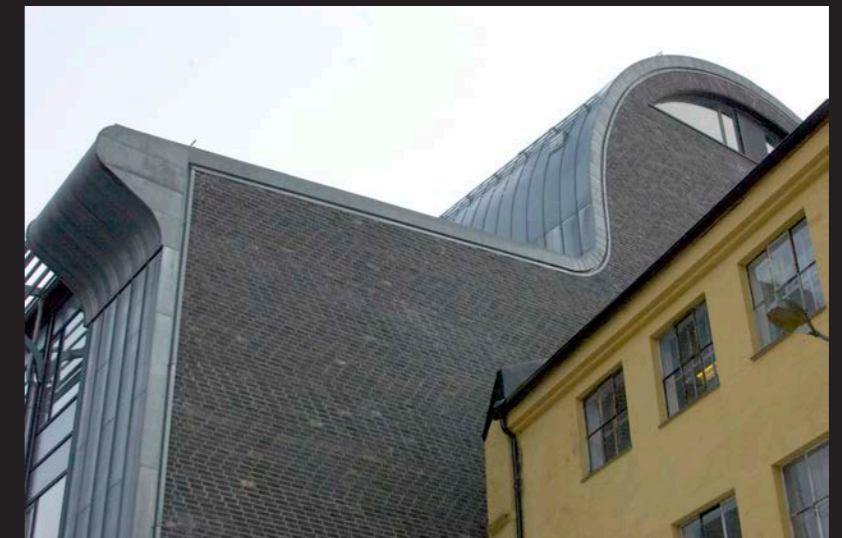


Fig 1.24: Nytt bygg tegnet av LPO-arkitekter erstattet gammelt teglbygg som huset kormølle. Her møter det gammelt tilstøtende bygg.



Fig 1.23: Lesekroken til biblioteket, ut mot gaten på tidligere innlossingsrampe.



Fig 1.25: Stålkasser utenpå fasaden som ble brukt til å vende kornsekkene.

området karakter

MØLLEBYEN

del 2

stedsanalyser
prosjektavgrensning

MOSS SENTRUM DE SISTE 15 ÅRENE - OM KJØPESENTRE OG TOMME BUTIKKLOKALER



Fig.2.1: Amfi Moss sin fasade mot sentrums kollektivgate. Store proporsjoner og ingen interaksjon med uterommet.

Moss fikk fra '80-tallet og frem til 2005 etablert 2 store kjøpesentre utenfor byen og ett i sentrum. De to første utenfor kom som resultat av den typiske handelstrenden på den tiden, den siste primært som en reaksjon og et forsøk på å trekke folk tilbake til sentrum. Morten Ragnøy Edenes skriver i magasinet +KOTE (#1 2012) om overetableringen av kjøpesentre i Norge og at vi har en dobbelt så stor tetthet av dem som Sverige. De kom aldri som svar på et behov hos befolkningen vår, men som en foretningsmodell importert fra USA der en spredt bystruktur og dertil dominerende bilbruk over enorme områder gjorde de ettertraktet (Edenes, 2012).

Arkitektnytt rettet nylig fokus mot landets kjøpesentre og gjorde en analyse av ulike kategorier, fordeler og ulemper med disse i bybildet. Amfi Moss var her trukket frem som eksempel under kategorien *Kjemper i sentrum*. Denne gruppen karakteriseres ved at de er:

"Store kjøpesentre som legger seg tett inntil en eksisterende sentrumsbebyggelse. Finnes gjerne nær kollektivknutepunkt, men har også betydelige parkeringsarealer. Fremstår ofte som en lukket struktur i liten eller ingen interaksjon med andre uterom." (Gaute Brochmann, 2013).

Peter Hemmersam, førsteamanuensis ved AHO, skriver også om Moss i Arkitektnytt og peker på hva som skjedde her - som et eksempel på den negative siden av utviklingen:

"Der fins eksempler på at sentrumsområder som har forsøkt å revitalisere seg ved hjelp av kjøpesentre, har opplevd stikk motsatt effekt. I Moss ble det lokale kjøpesentret nylig utvidet. Nå står sentret halvtomt, gågaten ved siden av utarmes, og en forventet synergieffekt har uteblitt, hvilket igjen betyr at sentrumsområdet er ute av stand til å konkurrere med sentrene i omlandene". (Hemmersam, 2013)

Dette må ses i forhold til at senteret ble utvidet til et areal på 70.000 m². Det er dobbelt så stort som Ski Storsenter og flere andre med sentrumslokalisering, og i samme kategori som de virkelig store utenfor byene, som Strømmen Storsenter og Kvadraten i Sandnes. Jeg skal ikke diskutere kjøpesenteret og dets påvirkning på bylivet ytterligere

her. Arkitektnytt gir et godt bilde av situasjonen i Moss sentrum som jeg støtter meg til. Men dette er viktig informasjon å ha med for å forstå bylivet i Moss i dag, og danne bevissthet rundt hva en tilfører Peterson som ny sentrumsbydel.

DE IKKE-KOMMERIELLE BYROM

Byen har ikke noe sentralt torg eller bypark det uformelle og ikke-kommersielle bylivet kretser rundt. En rapport om parkene i Moss, laget av In Situ landskapsarkitekter, konkluderte med at de to offentlige parkene i sentrum er lite brukt og har stort behov for en revitalisering for å appellere til befolkningen i dag (InSitu,2011). En tredje sentrumpark er privat og stengt for allmenheten grunnet en pågående fredningsprosess. Oppholds- og bevegelsesrom, som ikke er knyttet til kommersiell aktivitet - der du ikke, som på senteret, blir kastet ut om du ikke viser kjøpekraft - er i dag knyttet til strendene og friluftslivet utenfor byen. Her foregår befolkningens "søndagsliv", mens sentrum konkurrerer med kjøpesentrene ved å tilby tilnærmet det samme som dem: pene handlegater, store parkeringsareal og et friksjonsfritt bevegelsesrom uten overraskelser eller herlighetsverdi. Sentrum er, med unntak av noen få gode plasser, designet for en effektiv avvikling av bilbasert handel.

TILGJENGELIGHET OG FORBINDELSER

PÅ PETERSON-TOMTA

Østfoldbanen går i dag gjennom Peterson og deler tomte med en trasé lagt oppå en 1-4 meter høy steinvoll. Byen har jobbet for en ny trasé i rundt 30 år og i 2012 ble den lagt inn i statsbudsjettet med antatt ferdigstillelse i 2022. Togene vil da gå i tunell under byen og traséen gjennom Peterson utvikles. Plassering av ny stasjon får stor betydning for utviklingen på Peterson og ser for tiden ut til å havne sør for sentrum. Det jobbes imidlertid med å få den plassert mer sentralt i sentrumskjernen.

Tilknytningen til sjøen er tilpasset industrien og en av Oslofjordens få dypvannskaier ligger her.

Veiforbindelsen er underdimensjonert, etter industriens behov og for kommende byutvikling. Dette henger sammen med at Verksgata, flankert av arbeiderboliger fra jernverkstiden og Konventionsgaarden, er av utdatert standard teknisk sett uten mulighet for utvidelse grunnet ønsket om å bevare det historiske miljøet. Byggene tåler heller ikke rystelsene fra passerende busser. Dette er eneste veiforbindelse inn til Peterson og eneste over Mosselva inn til sentrum som er tilgjengelig for fotgjengere og syklistere.

PLANER FOR NY RIKSVEI OG JERNBANETRASE

Ser en på hele sentrum er det et viktig grep til en må kjenne til. Riksvei 19 går gjennom Moss sentrum og forbinder fergetrafikken Moss-Horten med E6 vest for sentrum. Fergetrafikken, kombinert med bilene til og fra Jeløya, utgjør en uønsket mengde trafikk gjennom den sørlige delen av sentrum. Planer for en biltunell som skal lede gjennomgangstrafikken under byen er under planlegging. Sammen med en mulig flytting av fergeleiet noe lenger sør skaper dette store arealendringer på denne siden av byen. Dette påvirker ikke Peterson direkte, men er verd å kjenne til for å holde et blikk på byens helhetlige utvikling fremover. En sentrumsutstrekning sørøver samtidig med Petersons utstrekning nordover lager et enda mer langstrakt sentrum enn i dag og konsekvensene bør analyseres nøye. I denne oppgaven forblir dette likevel en parentes.

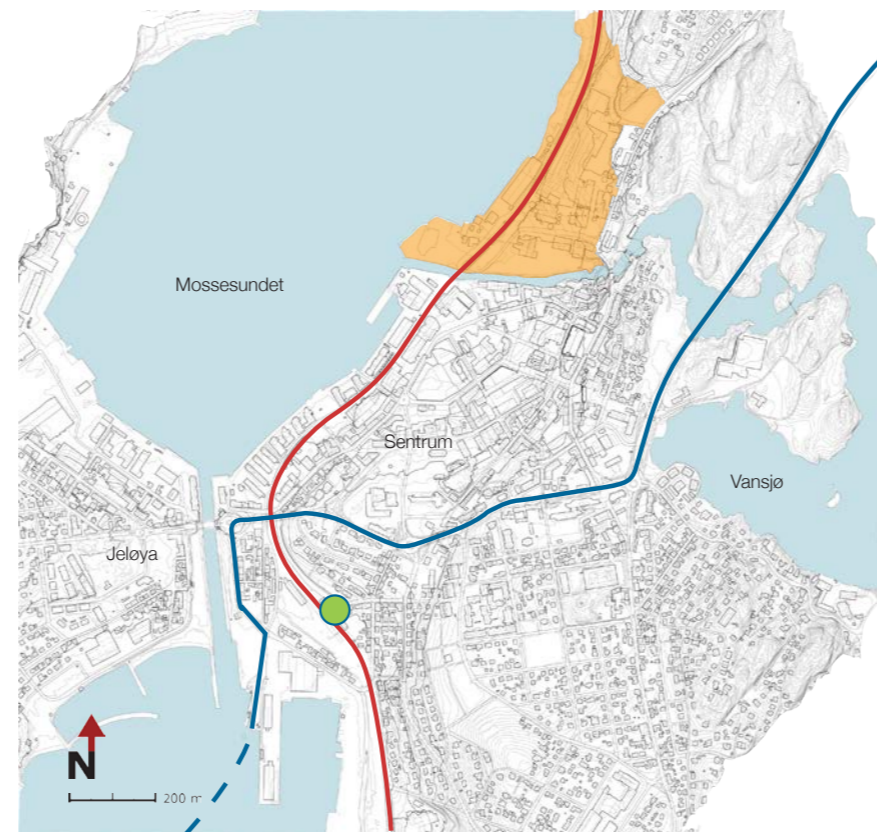


Fig.2.2: Riksvei 19 (som krysser Oslofjorden mellom Moss og Horten) og jernbanen slik de ligger i dag. Jernbanen danner en barriere mellom sentrum og sjøen og riksveien bidrar til stor trafikkmengde gjennom sentrum.

- Riksvei 19 i dag
- Jernbanen i dag
- Peterson Paper
- Togstasjon i dag

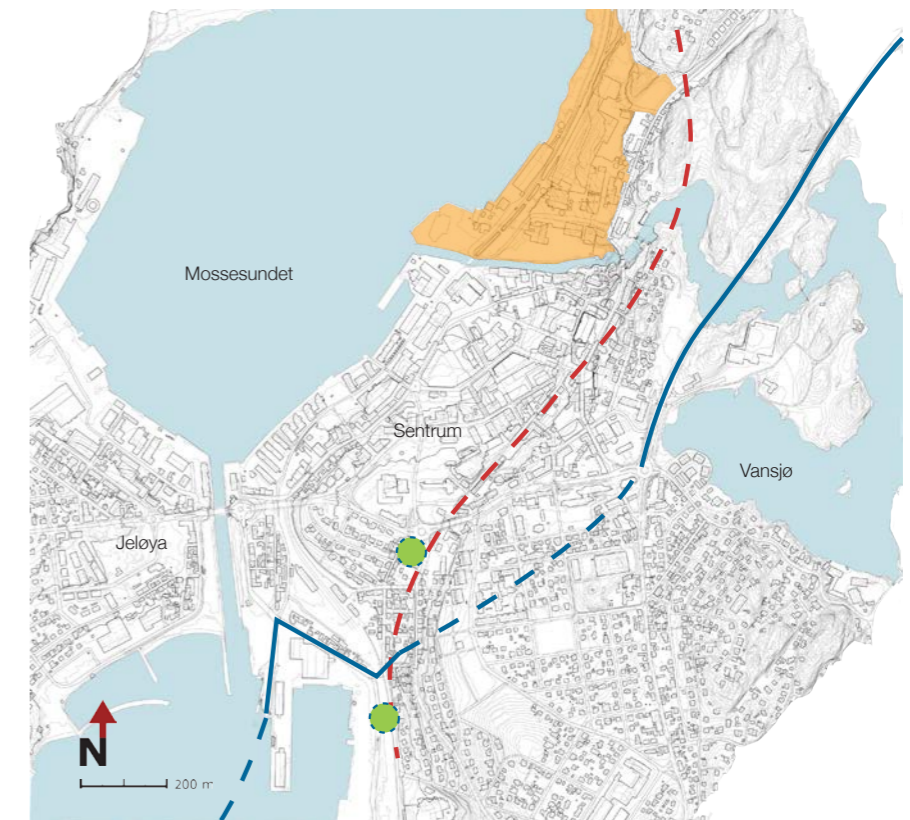


Fig.2.3: Riksvei 19 og jernbanen slik de nå er planlagt og vedtatt gjennom NTP med tunneller under sentrum. Plassering av ny togstasjon er ikke bestemt, men markøren viser to av alternativene for øyeblikket. Det viktige er at den trekkes så langt som mulig opp mot dagens sentrumskjerne.

- Riksvei 19 om ca 10 år
- - - Jernbanen om ca 10 år
- Peterson Paper
- 2 alternativer for stasjonsplassering i fremtiden.



Fig.2.4: Lengdesnitt Peterson sett fra sør.

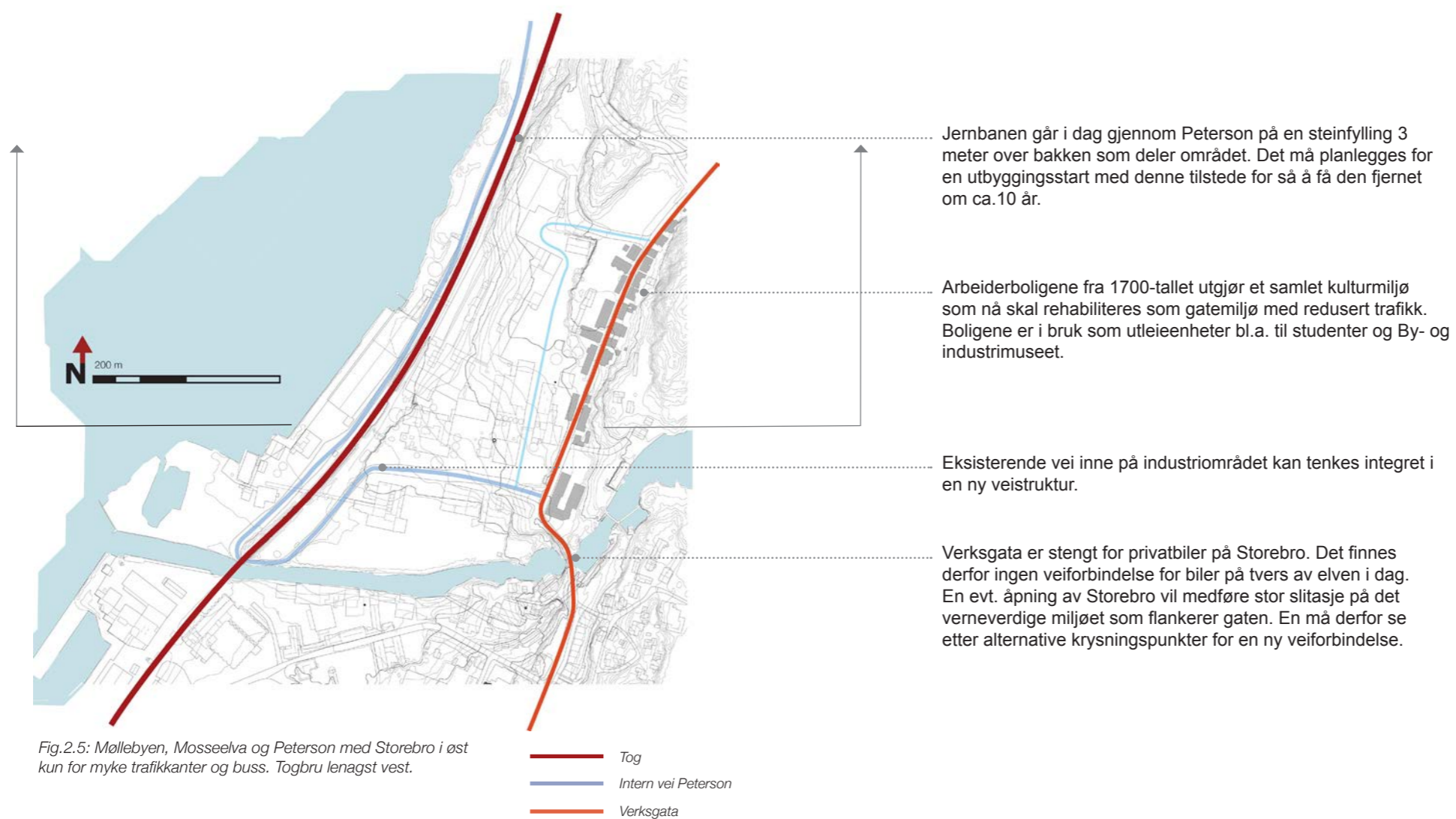


Fig.2.5: Møllebyen, Mosseelva og Peterson med Storebro i øst kun for myke trafikkanter og buss. Togbru lenagst vest.

ET HISTORISK TILBAKEBLIKK

MOSS JERNVERK OG M.PETERSON & SØN.

Den "industrielle revolusjon" i Moss satte for alvor inn i 1704, da Moss Jernverk ble etablert av Ernst Ulrich Dose på nordsiden av Mossefossen. Jernverket støpte kanoner, som blandt annet ble brukt i krigen mot svenskene, og var i drift til midten av 1870-årene. Plasseringen inntil Vansjø og Mossefossen gjorde at de kunne dra nytte av vannkraften via en egen konstruert kanal til å drive remmer og tannhjul støperiene. I 1783 overtok Bernt Anker jernverket, en av norsk næringslivs mest innflytelsesrike menn. Ankerfamilien eide også Eidsvollbygningen i 1814. Som resultat av deres nettverk, og norsk næringslivsborgerskaps innflytelse i det norske samfunnet anno 1814, signerte danskekongen, Kong Christian Frederik "Mossekongeviten" i Moss Jernverks hovedhus den 14. August 1814 (Svendsen, 2012). En avtale som sikret grunnloven, freden med svenskene og at Norge inngikk union med Sverige.

Jernverkets hovedhus står der i dag og kalles Konventionsgaarden. I forbindelse med grunnlovsjubileet i 2014 vil dette være ett av tre nasjonale markeringsteder, sammen med Stortinget og Eidsvollbygningen. I forlengelsen av hovedhuset langs Verksgata ble det på midten av 1700-tallet bygget arbeiderboliger. Disse står der inntakt i dag som et samlet kulturminne. De er fredet, men i bruk. Ved Konventionsgaarden, der Verksgata krysser Mossefossen, finner en den gamle steinbroen Storebro. Broen og Verksgaten var på den tiden del av hovedveien som gikk mellom København og Christiania på den tiden. Dermed forstås en stedets sentrale beliggenhet i bybildet.

Rett over Verksgaten for hovedhuset ble det, av Bernt Anker, anlagt en hage etter datidens barokke forbilder. Den skal ha hatt den lengste alléen å se på denne kanten av landet, en kjøkkenhage rik på meloner og et staselig vannfall som rant ned en høy trapp. Vannet kom fra den nevnte kanalen, som ellers ble brukt til vannkraft for støperiene lenger ned. Anker brukte stedet til å arrangere teaterforestillinger og fester for landets societet (Schnitler, 1916). Det finnes kun noen få skisser og beskrivelser igjen av anlegget i dag.

Jernverket var innom flere eiere, men i 1875 ble det solgt til en gruppe lokale forretningsfolk med Theodor Peterson i spissen. Disse etablerte Moss Cellulosefabrikk her og jernverkets tid var over. Dette var starten på den andre industrielle epoke i Moss. Kjemis og trevirke ble koblet til

papirproduksjon og en utnyttet for første gang gran i treforedlingen for å lage cellulose. Industriarbeideren var allerede etablert i Moss og kunne dermed brukes i den nye industrien (Svendsen, 2012).

I 1896 ble driften utvidet med en papirfabrikk, en virksomhet som holdt det gående under navnet M. Peterson & Søn frem til begynnelsen av 2000-tallet. I denne tiden endret fabrikkområdet seg stadig i takt med endringer i papirindustriteknologien og utvidelser i fabrikkmassen.

Fra 2006 og frem til konkursen i 2012, var bedriften eid av et svensk firma under navnet Peterson AS, mens eiendomsmassene ble solgt til Høegh Eiendom, som i dag eier området og skal stå for den videre utviklingen av området.

MØLLEBYEN, SØRSIDEN AV ELVA

Fra 1838 til 1997 holdt Moss Aktiebryggeri til nederst i Møllebyen med ølbrygging og salg fra eget utsalg. Moss var i første halvdel av 1800-tallet stor på brennevinsproduksjon og var den byen i Norge med flest utsalgssteder pr. innbygger og hele 14 brennerier (Ringdal, 1989). Moss Aktiebryggeri startet imidlertid med ølbrygging. I dag huser de gamle bryggeribygningene bl.a. Momentum Kunsthall i tillegg til boliger og et bryggerimuseum.

Møllekonsernet Lantmännen holder i dag til der elven renner ut i Mosssundet og har ført tradisjonen med kornmølleindustri knyttet til Mossefossen videre. Et av de store firmaene i byens brennevinsproduksjon var med å etablere den første mølleindustrien ved fossen. Mindre møller og sagbruk har vært knyttet til vannfallet mellom fossen og Mossesundet siden 1300-tallet, men nå ble det snakk om en storindustri. Nye drift- og lagerbygninger ble bygget og gjorde Moss til en av de store møllebyene i landet. Driften holdt så vidt til begynnelsen av 1990-tallet. Fra da ble bydelen mer eller mindre stående tom. Først på begynnelsen av 2000-tallet ble nye planer konkretisert og bydelen revitalisert bl.a. ved at investor Widar Salbuvik kjøpte den øvre delen av Møllebyen. I dag huser de gamle møllebygningene landets beste bokhandel (kåret av forfatterforeningen i 2012), Moss by- og industrimuseum, Moss kino, Moss bibliotek samt boliger, kontorlokaler og serveringssteder. Møllebyen fikk i 2005 byggeskikkprisen for sin gode revitalisering av et historisk miljø (se bilder av Møllebyen s.15).



Fig.2.6: Verksgaten med sine sammenhengende, autentiske arbeiderboliger. Rustes opp av Høegh eiendom AS og er bebodde.



Fig.2.7: Konventionsgaardens fasade og inngangsdør. Opprinnelig Moss Jernverks hovedhus.

MORFOLOGI

Ved å studere de historiske kartene som finnes over området kan en lese et morfologisk mønster i utbyggingen over tid. To hovedakser peker seg ut som konstante gjennom uttallige endringer i bygningsmassene. Den ene er Verksgata med sine arbeiderboliger i øst, som står der i dag som et sammenhengende kulturminne. Den andre er knyttet til fabrikkens utnyttelse av vannkraften fra Vansjø. Byggene er hovedsaklig plassert inntil den nevnte kanalen som var ledet gjennom området, og ikke langs Mosseelva slik en ser med kornindustrien i Møllebyen. Kanalen ble senere lukket, men bygningsaksen er fortsatt synlig.

Historiske kart, og tolkning av disse ved ny grafikk, er gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom.



Fig.2.8: 20 år etter Mossekonventionen skrives på Moss jernverk: Barokkhagen sees i originalt kart. De to aksene med arbeiderboligene langs Verksgata og støperiene langs en vannkanal er tydelige. Møllebyen, med kornindustri og bryggeri er bygget opp inntil Mossefossen på sørsiden.

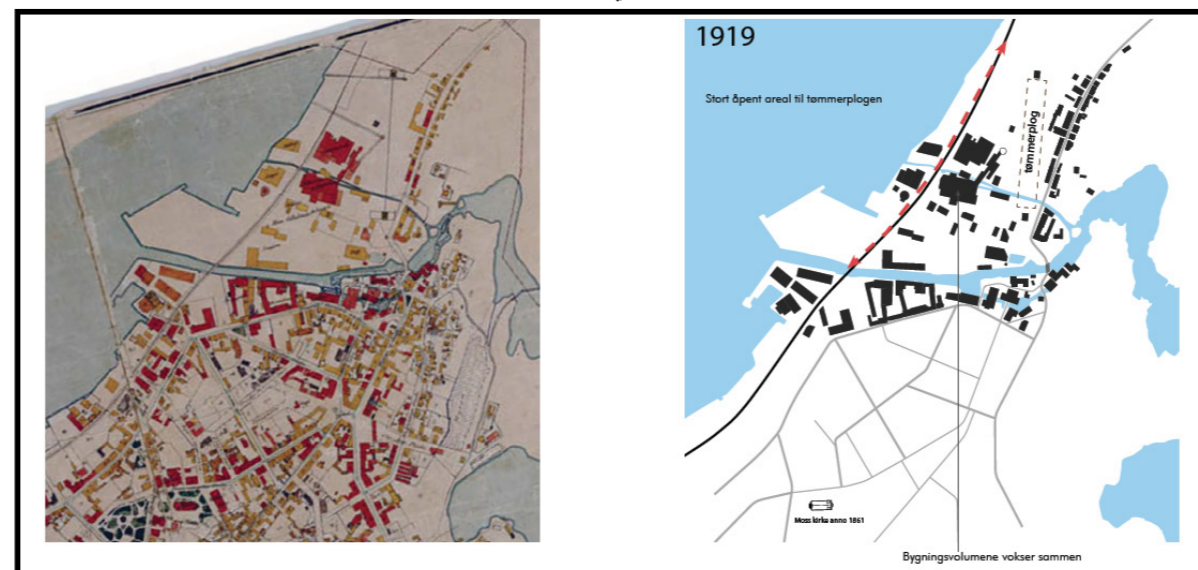


Fig.2.9: Drøye 40 år etter jernverket ble omgjort til cellulosefabrikk, og jernbanen kom til Moss: De to hovedaksene i bygningsmassene er opprettholdt. Jernbanen skjærer gjennom området ved sjøkanten. Nye landmasser er fylt ut på nedsiden av denne inntil elvemunningen. Barokkhagen er fjernet til fordel for tømmerforedlingsmaskiner. Møllebyen har utvidet sine bygningsmasser

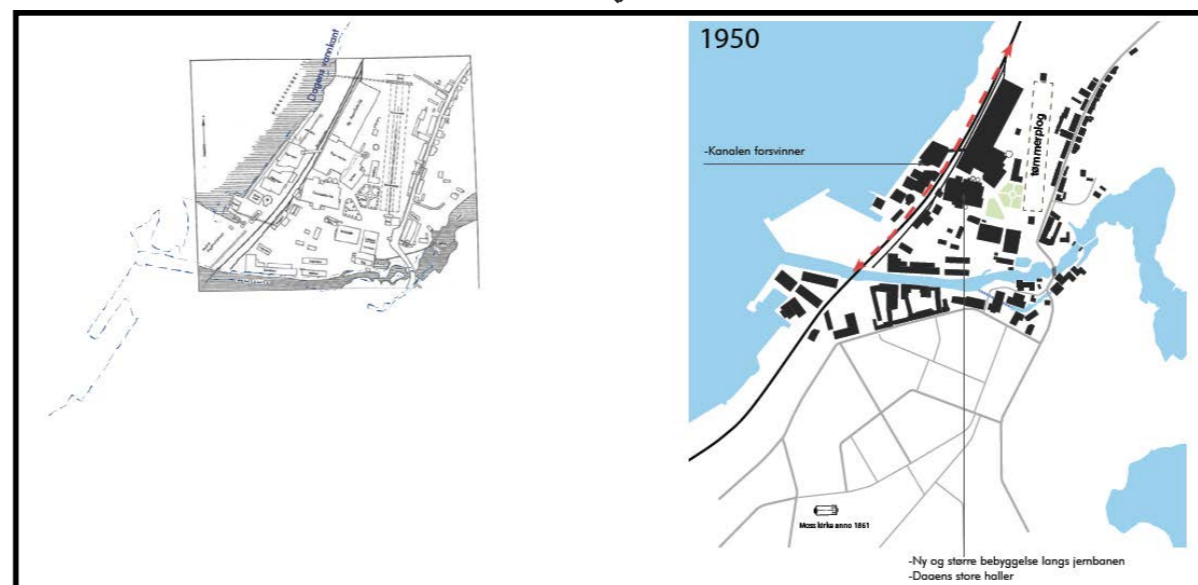


Fig.2.10: Papirfabrikkens storhetstid: Vannkanalen er lukket i en kulvert. En midre utgave av en hage sees inntil hovedadkomstveien, i den sørlige enden av den tidligere barokkhagen. Produksjonshaller er lagt til nord for de opprinnelige og flere mindre bygg er reist på flaten ned mot elven.

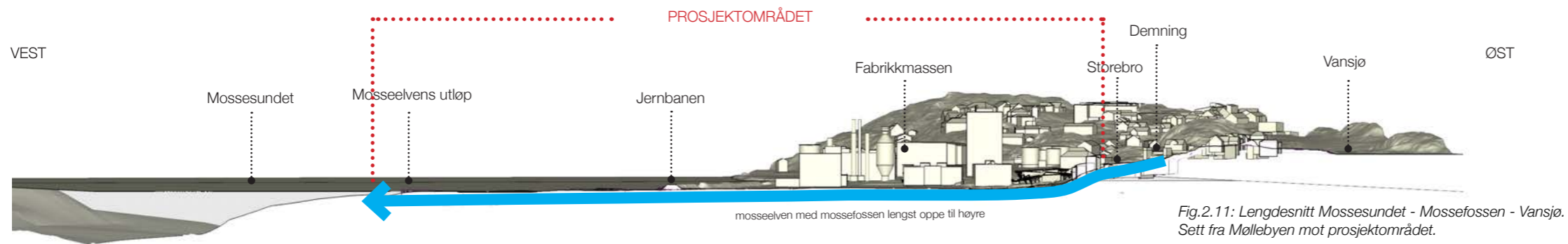


Fig.2.11: Lengdesnitt Mossesundet - Mossefossen - Vansjø. Sett fra Møllebyen mot prosjektområdet.

LANDSKAP OG NATURGITTE FORHOLD

LANDSKAPSKARAKTER

Tomta ligger i vestvendt helning mellom innsjøen Vansjø i øst og Mossesundet i vest, som er del av Oslofjorden og skiller Jeløya fra fastlandet. Det er ca.25 meter høydeforskjell fra grensen mot Vansjø til møtet med sjøen. Elverommet som skiller Peterson fra Møllebyen er Vansjø's naturlige utløp til sjøen og deles opp i Mossefossen (øvre del) og Mosseelva. Breddene på hver side er enten opparbeidet med støttemurer eller bygningsfasadene går rett ned i ellevannet for å oppnå maksimal plassutnyttelse for industrien. Elven er regulert øverst i Mossefossen ved en demning som kontrollert tapper vann i intervaller samtidig som en konstant vannmengde renner utenom fossen og kommer ut lenger ned i elven. Industribyggelsen på sørsiden, oppdemningen, og at elven har tjent som kraftleverandør til sagbruk og mølleindustri siden middelalderen, gjør at dette samlet må betraktes som et kulturlandskap.

GEOLOGI

Det er tynne lag med løsmasser og fyllmasser på fjellgrunn over det meste av området. Enkelte steder kommer fjellet opp i dagen grunnet bratt topografi.

VEGETASJON

Vegetasjon er begrenset da alt er tilrettelagt industriens funksjon. Det begrenser seg til vannkanten, der det har fått etablere seg naturlig. Langs elva er det ulike typer selje og pil (*Salix caprea* et.al.) og svartor (*Alnus glutinosa*). Ute ved sjøkanten finnes et tett kratt av bjørk (*Betula pubescens*), svartor og en type villrose. Av stauder er det ulike typer gress og siv, særlig ute ved sjøen.

BIOLOGISK MANGFOLD

Fossen og elven nedenfor er leveområde for fossekalen, svaler og flere typer ender. Besøkende svaner observeres regelmessig. Ovenfor demningen finnes det bever. Ålen fra Sargossahavet, nordøst for Cuba, kommer som larver opp til Mosseelva og svømmer inn i Vansjø. Etter ca 20 år i Vansjø skal de tilbake til havet og svømmer da til demningen ved Mossefossen. Her må de imidlertid gjennom

vannstasjonen til Peterson. Et mekanisk filter i dette anlegget tar livet av ålen, og det er derfor blitt forespurt Høegh Eiendom om de kan fjerne dette slik at ålen får en fri passasje fra demningen og ned til et punkt lenger nede i Mosseelva. Det bør arbeides med å opprettholde dette biologiske mangfoldet i den kommende utviklingen.

BLÅGRØNNE FORBINDELSER

Nesparken er en folkepark fra '50-tallet, tegnet av Morten Grindaker, som ligger inntil Vansjø, rett øst for Peterson, og en forbindelse mellom denne og sentrum er et uttalt ønske fra kommunen. Det er naturlig å se elven og Mossefossen som en forlengelse av Nesparken med videre forbindelse til sentrum. På sentrumsiden av elven ligger en privat park som i dag er stengt.

LOKALKLIMA

Moss ligger i en gunstig del av landet hva angår lokalklima, og regnes som sone 3 i forhold til planteherdighet. Fremherskende vindretning er sør om sommeren og nord-nordøst om vinteren, gitt av retningen på Oslofjorden. For Petersonstomta er det flere terrengmessige forhold som skjermer mot de fremherskende vindretningene. De høyereliggende åsene i sentrum i sør, og Jeløya i sør og vest, demper vind herfra, mens Son og Hvitsten-landet i nord skjermer mot vinden fra den siden. Noe kaldluftdrenasje forekommer om vinteren ved at tung, kald luft fra Vansjø følger Mossefossen ned til sjøen, men den påvirker ikke området utover selve elveløpet nevneverdig.

Sol og skyggediagrammene på side 22 viser hvordan prosjektområdet har god soltilgang fra morgen til kveld det meste av året. Bygningsmassene i Møllebyen sør for elven er ikke høyere enn at de kun kaster skygge over tomta midtvinters.

FLOM

Det er gjennom analyser fra NVE konkludert med at Moss sentrum ikke er truet av flom i Vansjø, slik tidligere antatt (Ahmed Reza Naserzadeh, 2010). Det er likevel et kritisk punkt som ligger utenfor NVEs analyseområde, nemlig det historisk viktige krysningpunktet

Storebro øverst i fossen. Den er fortsatt i dag eneste forbindelse for myke trafikanter over Mosseelven i sentrum, og ligger rett nedenfor demningen som regulerer tapningen av vann fra Vansjø. Ved en evt. storflom, åpnes demningen for å redusere flomskader lenger inn i Vansjø. De store vannmengdene dette medfører i Mossefossen vil kunne rive med seg broen og forårsake oversvømmelser i bebyggelsen øverst i Møllebyen, slik som By- og industrimuseet og biblioteket. Ved flommen i januar 2000, som passerte merket for 100-års flom, var det et åpent spørsmål om broen ville holde eller bli revet med av vannmassene. (Knut Ødegård, 2013).

En flomtunell, som skal kunne tappe av noe av vannmengdene ved flom i Vansjø, har vært diskutert i mange runder gjennom det interkommunale prosjektet Morsa, som jobber for vannkvaliteten i hele Vansjø. Denne er ikke kommet i nærheten av noen realisering da den mangler økonomisk vert og ikke ansees som det mest hensiktsmessige grepet. For Moss, og dette prosjektområdes relevans, er det uansett Storebro som skal sikres. En gjenåpning av kanalen som ledet vann til produksjon gjennom jernverket er derfor relevant (Pettersen, 2013). Denne kan fungere som flomkanal samtidig som den kan tilføre et prydelement for delene av Petersonstomta som ikke får direkte kontakt med sjøen eller elven.

HAVNIVÅ

Den delen av prosjektområdet som ligger nedenfor jernbanen går helt ut i sjøen og har en kotehøyde fra 0 til +1.5 over midlere vannstand. Plassen ble brukt til stabling av tømmer før oppflising. I fremtidig planlegging er det fra kommunens side gjort et valg på at terreng skal ligge på kote +2,5 før bebyggelse, for å ta høyde for flomsikring og stigende havnivå.

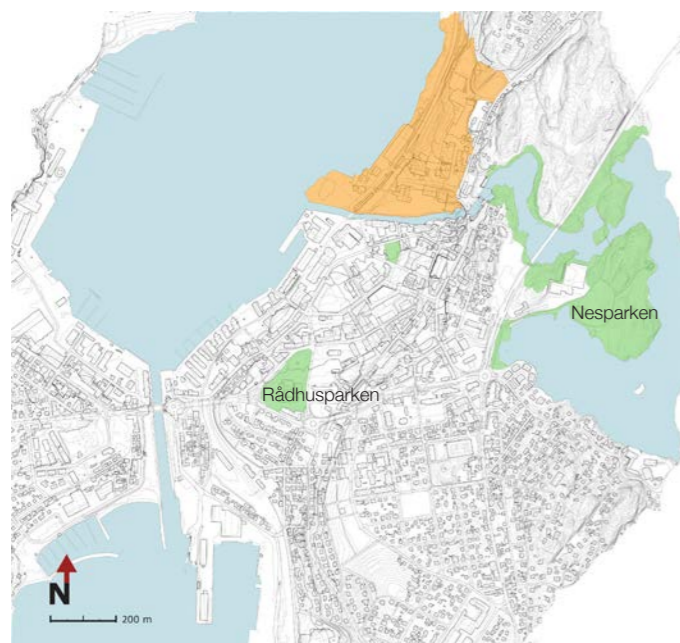


Fig.2.12:
BLÅGRØNNE FORBINDELSER
Forbindelsen til Vansjø og Nesparken øst for prosjektområdet er tydelig og utgjør et sammenhengende blå-grønt natur- og kulturlandskap som vil berike byen ytterligere om det videreutvikles og tilrettelegges for ferdsel. Samtidig må det biologiske mangfoldet her opprettholdes og styrkes, uten ødeleggende forstyrrelser.

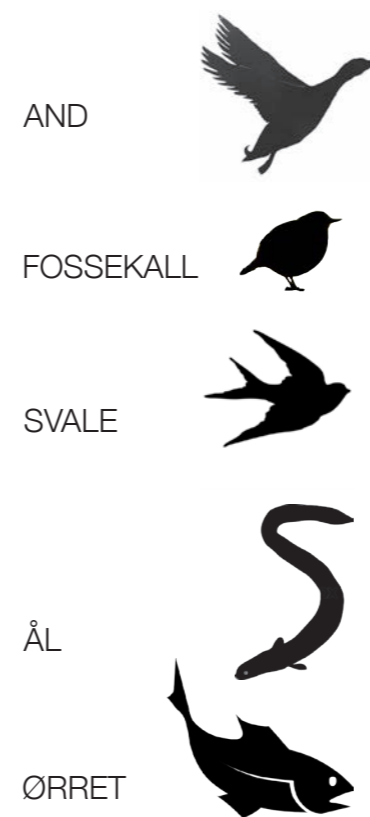


Fig.2.15:
BIOLOGISK MANGFOLD
Leveområde for nasjonaluglen fossekall, svaler, flere andearter, svaner, og ål som beveger seg mellom Sargosshavet og Vansjø.

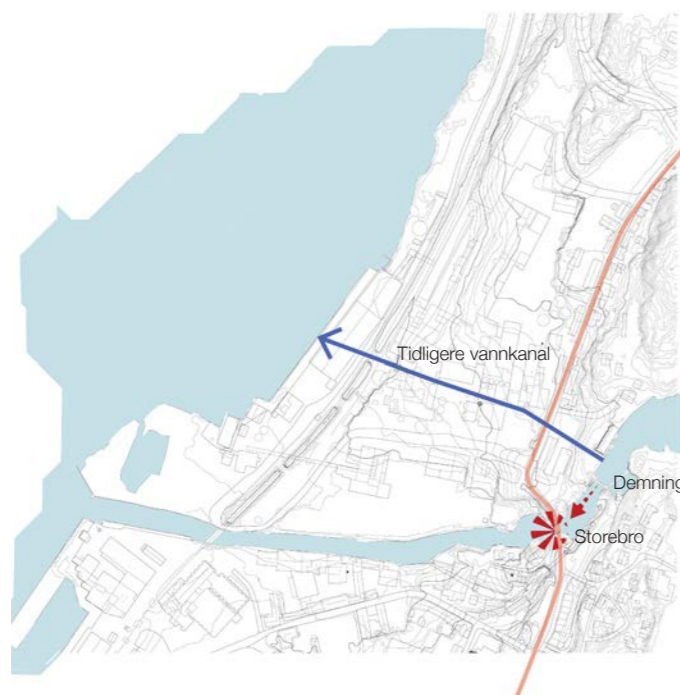


Fig.2.13:
FLOMTRUSSEL
Storebro som er en historisk forbindelse over Mossefossen kan bryte ved omfattende tapping av vann fra Vansjø. Vannmengdene truer og deler av den gamle bebyggelsen i Møllebyen. Gjenåpning av kanal fra 1700-tallet gjennom Peterson-tomta er derfor relevant som flomkanal. Dette er diskutert mellom Moss kommune og grunneier.



Fig.2.14: Den historiske broforbindelsen Storebro. Konventionsgaarden i bakgrunnen.

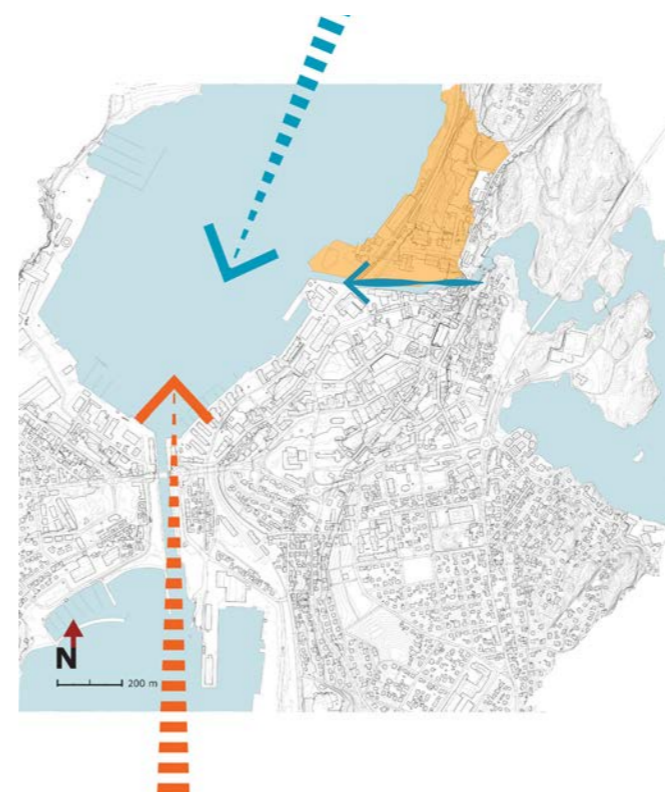


Fig.2.16:
DOMINERENDE VINDRETNING
Orange pil viser dominerende vind om sommeren mens stor blå viser hovedretning om vinteren (kilde: Meteorologisk institutt). I tillegg er det noe kaldluftdrenasje nedover Mossefossen om vinteren.

Sol-/skygge diagram

VÅR

21.mars kl.08.00



21.mars kl.12.00



21.mars kl.16.00



SOMMER

21.juni kl.08.00



21.juni kl.12.00



21.juni kl.18.00



VINTER

1.desember kl.12.00

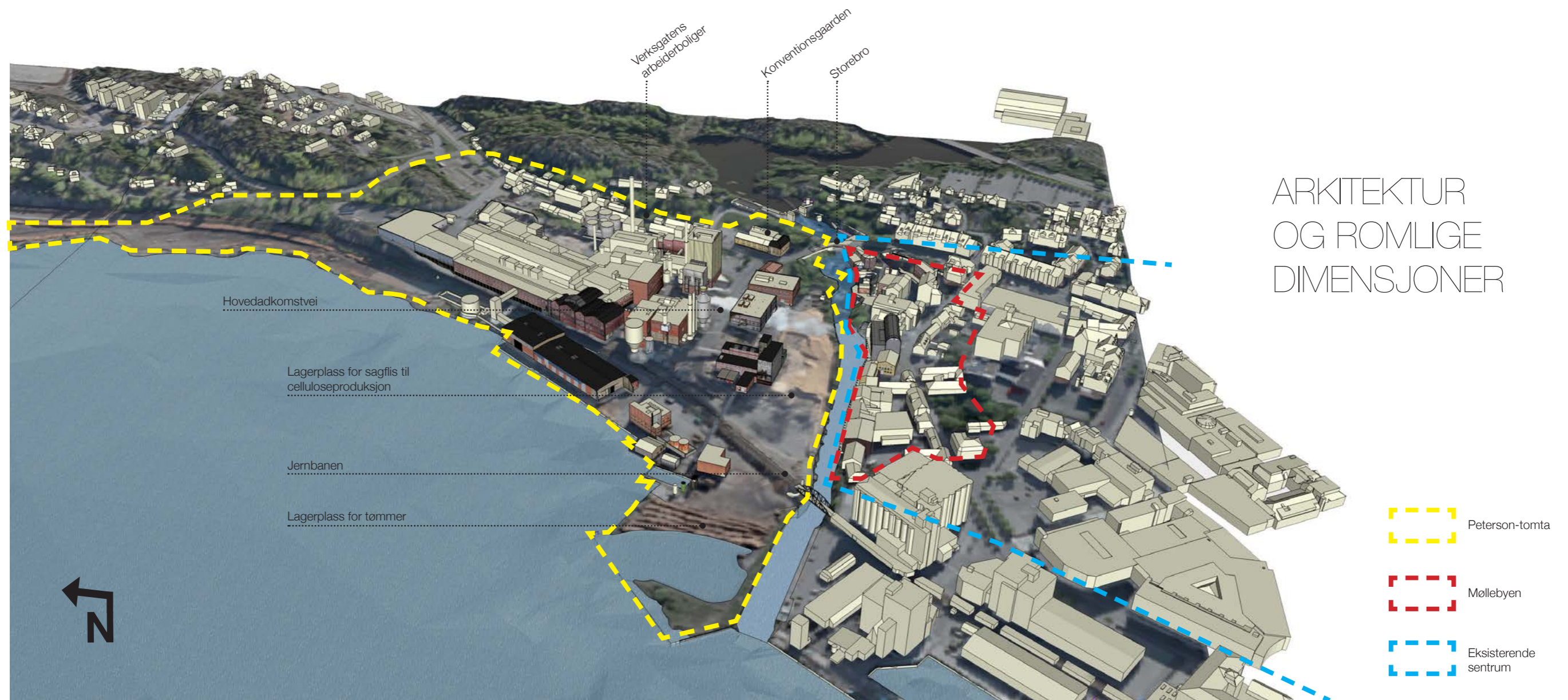


Diagrammene for våren viser at prosjektområdet allerede ved vårjevndøgn har god solinnstråling hele den tiden solen er oppe, og at Møllebyen i sør kun kaster skygge over elven. Denne tiden på våren er gjerne da folk begynner å bruke mer tid ute igjen etter vinteren. Tilsvarende diagrammer vil gjelde for høstjevndøgn 21. september.

Midtsommer-diagrammene viser følgende gode forhold i det samme tidsintervallet. Det som er viktig å merke seg her er attraksjonsverdien i at kveldssolen i vest fortsatt står høyt når folk er ferdig på jobb kl.18. Solen går ned bak Jeløya først ca. kl.21 midtsommer.

For vinteren er bare kl.12.00 relevant da solen ellers ikke kommer høyt nok til å gi noen betydelig solinnstråling annet enn på de høyeste fasadene.

Fig.2.16: Sol- og skyggediagrammer generert fra 3D-modell i SketchUp.



ARKITEKTUR OG ROMLIGE DIMENSJONER

Fig.2.17: Stillbilde fra digital 3D modell viser dagens situasjon for Møllebyen og Peterson-tomta. Modellen er Høegh eiendom AS sin og brukes med tillatelse fra disse.

INDUSTRIENS ARKITEKTUR

Bygningsmassene på Peterson er typiske for produksjonsindustrien i den forstand at de er formet av de utvidelser og endringer en fabrikk gjennomgår etter hvert som maskiner og prosessmateriell legges til og byttes ut. Det er en arkitektur fullstendig styrt av den gitte produksjons funksjonelle behov og de mest hensiktsmessige materialer på det tidspunktet det bygges. Den eldste bygningsdelen stammer fra jernverket på 1700-tallet og er bygget i tegl. Nederst på hushjørnet er det gjort et innhogg for å gi plass til vannkanalen som ledet vann fra Vansjø og ga vannkraft til støpehallene. De nyeste delene er bare er 20-30 år gamle ståltanker - montert på andre siden av det samme bygget, ruvende 60 meter over bakken som landemerker. På denne måten rommer den sammensatte bygningsmassen både historien om materialbruk og fabrikkens utvikling, men også mange spor etter et levd arbeidsliv som industriarbeider. Mens en ellers i byen finner spredte spor etter arkitektoniske trender gjennom enkeltbygg kan en her lese en komplett historie i en samlet bygningsmasse - kladdet på der maskinene tilsa at det måtte bygges ut. Disse sporene har en identitetsskapende verdi i utviklingen av Peterson som bydel og vil kunne gi effekt til hele sentrum.

Hovedadkomstveien har vært den samme all den tid det har vært

industri på tomte. Den går via Verksgata og svinger ned på området ved Konventionsgaarden. Det er en bred gate som har Konventionsgaarden som fondvegg øverst og bebyggelse på begge sider til den svinger av i møtet med jernbanen. På sørsiden ligger administrasjonsbygg og verkstedshaller. På nordsiden ligger produksjonshallene. Denne funksjonsdelingen ser en igjen på kart over jernverket og den tidlige tiden til cellulosefabrikken. Mellom den sørligste bygningsrekken og Mosseelven er det en bred åpen plass som strekker seg helt ut til elvens utløp i Mossesundet. Dette er prosjektområdet for denne masteroppgaven. Den østre delen, på oversiden av jernbanen, ble brukt til å lagre enorme flishauger ettersom høvelmaskinen som kuttet opp grantømmer lå der. Nedenfor jernbanen, på den åpne plassen ned mot sjøen, ble tømmerstokkene lagret i lange, høye stabler. Disse kom med tog som ble penset inn på fabrikkens eget togspor.

Fabrikkbyggene varierer i høyde fra 4 etasjer til 60 meter. Pipene går enda høyere. På sentrumssiden av elven går husveggene til Møllebyen rett opp av vannet og danner en sammenhengende fasade på opptil 5 etasjer som kun er brutt opp tre steder. Bebyggelsen her er, som på Peterson, preget av industriperiodene i byen med kornmøller og bryggervirksomhet. Samlet sett betyr dette at vi langs Mosselven har en konsentrasjon av

Moss sin historiske bebyggelse i form av industrihistorie. Mange byer har sin "gamleby" med et historisk inntakt bygningsmiljø. Denne delen av Moss er byens eneste sammenhengende, inntakte bygningsmiljø som forteller en over 300 år lang industrihistorie. Møllebyen vant i 2005 Norsk Byggeskikkpris for måten det historiske miljøet er bevart gjennom rehabilitering, integrering av nybygg og fornyet bruk. Denne strategien kan med fordel overføres til Peterson-tomta slik at vi med elverommet som midtnerve kan etablere en moderne bydel som ivaretar sin historie gjennom fornyet bruk og bevaring av eksisterende industrispor.

Prosjektområdet for denne oppgaven er den delen med minst bygningsmasse på. Det er likevel noen bygg som innlemmes og noen jeg velger å forholde meg til som landemerker selvom de står utenfor prosjektavgrensningen. Jeg har i løsningsforslaget gått inn på hvilke bygg jeg vil beholde og hvordan ny bebyggelse kan forholde seg til denne.

EKSEMPLER
PÅ ARKITEKTUR
OG UTEROM



Fig.2.18: Det høyeste bygget på Peterson og et kjent landemerke. En metallboks for produksjon. Bilde tatt i det det sluttet å ryke fra pipen



Fig.2.19: Den ca.60 meter høye fliskokeren med en karakteristisk lysende, gul ring på toppen. Verstedshall i tegl i forgrunnen.



Fig.2.20: Teglfasade med takkonstruksjoner på Peterson. Kan integreres med nybygg på baksiden for å skape bevaring gjennom ny bruk. Den industrielle karakter vil gi bydelen identitet med sin råffe materialbruk, rust og andre tegn etter tidens tann.



Fig.2.21: Eldste bygningsdel fra jernverket på 1700-tallet: innhuket i hjørnet ga plass til kanalen som rant der asfalten ligger. Gjenmurt vindu i veggen

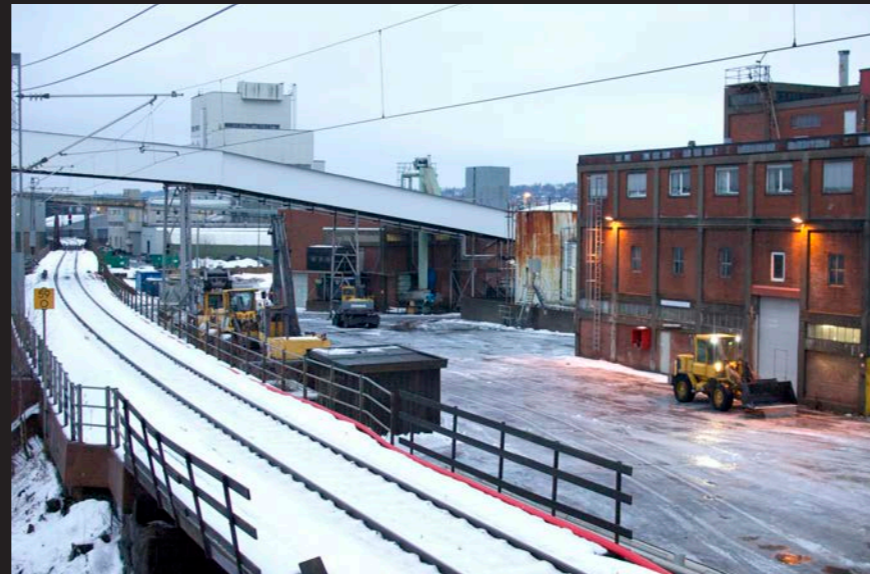


Fig.2.22: Jernbanen har siden 1978 gått på en stienvoll gjennom Peterson 1-4 meter over bakken.



Fig.2.23: Toget på vei over jernbanebrua som krysser elven.



Fig.2.24: Nedre del av Møllebyens sammenhengende fasade mot elven, sett fra prosjektorrådet.

PROSJEKTAVGRENSNING



Fig.2.25: Flyfoto Møllebyen og Peterson. Prosjektområdet for denne oppgaven fremhevet med farger. (Orig: Løchen)

Prosjektetavgrensningen uthevet i fotografiet sammenfaller med det Høegh Eiendom kaller "fase 1". I det ligger at området ansees som et av de første områdene å klargjøre for bygging. Moss kommune anser det også som viktig å avklare elverommet og koblingen til sentrum tidlig i prosessen.

En bør merke seg, ut fra bildet, at prosjektområdet i dag har lite eksisterende bygningsmasse. Plassen har den siste tiden vært brukt til lagring av trevirke til produksjonen av cellulose. Tømmer nederst ved vannet og sagflis ovenfor jernbanen. Betongbygget som er omgitt av flishauger rommet maskinen som kuttet tømmeret til flis.

Det er også verd å merke seg at eksisterende vegetasjon begrenser seg til elvekanten og ytterst mot sjøen. Slik er det ikke på Mølleby-siden av elven, der byggene er plassert helt i vannkanten. Trær av betydelig karakter og størrelse finnes kun langs elven ovenfor jernbanen på Peterson-siden.

del 3

referanseprosjekter
en utført havnefrontutbygging i Moss
det moderne byliv og havnefronten

REFERANSEPROSJEKTER

I det følgende presenterer jeg noen prosjekter som er relevante for utviklingen på Peterson i det de omhandler sjøfronten og i flere av tilfellene, transformasjon av nedlagt industriområde.

HUDSON RIVER PARK, NEW YORK

Hudson River Park er den største uteromutviklingen i New York siden Central Park og er finansiert av et fond som resultat av et partnerskap mellom staten New York og byen. Landskapsarkitektene Mathew Nielsen og Quennel Rothchild & Partners utviklet en overordnet plan med et sett designprinsipper og veiledere for prosjektet. Et stort antall firmaer har i den påfølgende prosessen bidratt til å prosjektere parken som er delt inn i 6 mindre romlige enheter.

“Til sammenligning kan en si at de som besøker Central Park forlater byen, og blir omgitt av et introvert landskap med åpne, grønne flater, skog, små fjellformasjoner og vann. Hudson River Park er ikke først og fremst et område til å trekke seg tilbake fra byen. Det er en forlengelse av byen som åpent rom. Den har tydelige programmer, stor variasjon, og er noen ganger kontroversiell. Den er fortsatt inne i prosessen av å bli til.” (Stegner, 2005)

Obeservasjonen er interessant i Moss' tilfelle da en ser igjen det nevnte skillet mellom natur som motsatt det urbane. De få offentlige parkene som finnes i Moss sentrum er i dag lite brukt og rekreasjon foregår i friluftsområdene. Parkene ser ikke lenger ut til å tilby noe til det lokale byliv. Deres evne til å generere et byliv knyttet til spontan og ikke-kommersiell aktivitet er fraværende. Byrommene på Peterson bør fra start tilby offentlige “parkrom” i en moderne forstand, der byen flettes sammen med vann, vegetasjon, bygg med offentlige tilbud, og en stedsspesifikk estetikk som inviterer til opphold og allsidig bruk.

En like interessant side ved Hudson River Park er prosessen der en først lager en overordnet plan med designprinsipper for deretter å fordele detaljprosjekteringen av mindre delområder på flere kontorer. Dette sikrer en variasjon, overraskende overganger og friksjon innad i prosjektet. En tilsvarende strategi kan med fordel brukes for hele Peterson.

Parken inngår i en helhetlig strategi for New Yorks' samlede havnefront som er blitt satset tungt på gjennom flere år. Visjonen til byplansjef Amanda Burden er at tilgang til vannet skal være en naturlig del av hverdagslivet til New Yorks' innbyggere (Speirs, 2012).

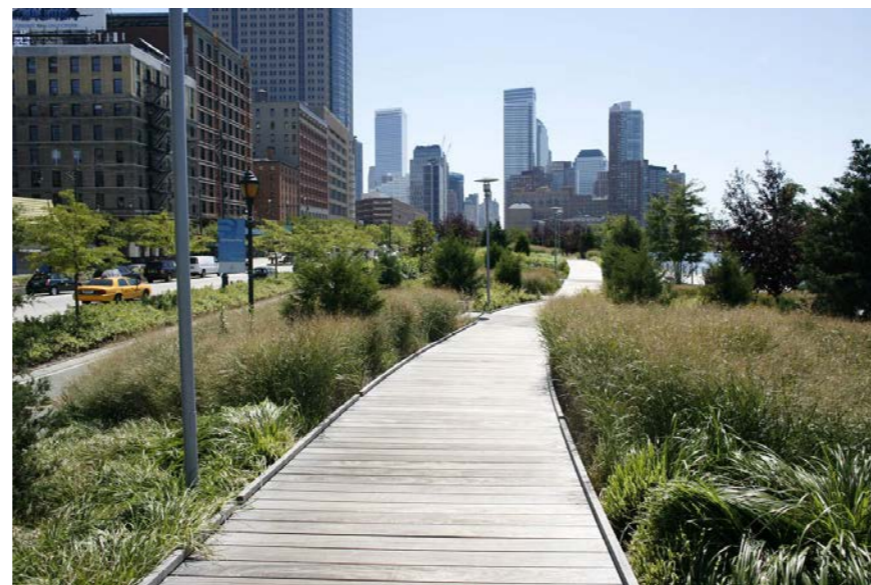


Fig.3.1: Gangvei i tre gjennom prydgressbeplantninger i delen av parken som følger havnefronten parallelt.



Fig.3.2: Flyfoto over Hudson River Park viser parkdraget langs havnefronten og to av pirene som strekker seg ut i elven.

“TOLERANT CITY”, HELSINGBORG SØNDRE HAVN

Dette byutviklingsprosjektet handler om å knytte Helsingborg til havet. Schønher Landscapes sitt vinnerforslag har et konsept de beskriver som et møte mellom havet og naturen i en urban kontekst. Mens det på den nordre siden, der havet kommer inn via en kanal, er lagt opp til den klassisk planlagte bydelen som skal holde frisert standard, være koselig med både landemerker og yachtklubb, er forslaget helt annerledes i sørenden. Der kommer en liten elv og møter et parktorg i et område som skal ha en kulturell blanding, lette industrier og alternative boligtypologier. På en måte eksperimentell og uten fokus på gevinst. (Hallemar, 2009)

Dette er relevant for Peterson da en kan forvente den klassiske utviklingen med næringsbygg, hotell, signalbygg, publikumsattraksjon og flotte boliger. Å ha en løsere og mer eksperimentell holdning til elveområdet, der Møllebyen og sentrum møter Peterson kan være en riktig tilnærming til den sosiale delen av byutviklingen for å inkludere hele byen.

STRANDPROMENADEN DEL 3 HELSINGBORG

Et annet sted på Helsingborgs' havnefront har danske Brandt Landskab tegnet en løsning som del av den helhetlige havnefrontutviklingen.

“Brandt Landskab har laget relativt små og fint detaljerte inngrep og har lyktes i å skape en følelse av at man egentlig bare rammer inn leken i byen. Strandfotballen, rollerblade-kjøring, solbading.” (Hallemar, 2009).

Sitatet peker på at det i noen tilfeller ikke er nødvendig med en overtydelig og markert design for å øke bevisstheten om et sted. For stort fokus på form kan i enkelte tilfeller virke fremmedgjørende, mens en forsiktig “innramming” av den mulige lek i større grad kan virke mer inkluderende og demokratisk på brukeren. Dette, mener jeg, avhenger av stedets karakter og hvilket byliv som eksisterer her fra før. I Moss, og Peterson, sitt tilfelle tror jeg ikke en skal være redd for å “rope høyt” når det kommer til å formgi sjøfronten. Byen har et behov for kreative, spenstige uterom, som ikke passer med beskjedenhet. Det er likevel et spenn mellom to retninger en skal være klar over.

HAMMARBY SJØSTAD, STOCKHOLM

“Hammarby sjøstad har fanget en samfunnsendring, der boligområdene har gått fra å være en nødvendighet til å bli en livsstil.” (Maria Block, 2010b) Hammarby sjøstad er en bydel i Stockholm som ble planlagt fra rundt

1996 til 2004 og deretter realisert de påfølgende årene. Det er i dag en stor bydel som huser mer enn 20.000 innbyggere. I 1997 var det en uttalt frykt blant politikerne at det ville bli en bydel for pensjonister, blottet for variert liv i gatene og parkene. I stedet ble det barnefamiliene som flyttet inn. 70-talls barna med relativt høy inntekt, som nå er blitt foreldre dominerer stedet. Mødre og fedre i permisjon preger plasser og kaféer på dagtid, men på kveldstid roer det seg. Kun et fåtalls serveringssteder trekker kunder i tidsrommet fra fedrene griller på verandaene til barna legges. De første ungdommene har begynt å vokse til i sjøstaden og disse trekker inn til sentrum der det finnes torg og plasser der de opplever å føle seg inkludert (Johansson, 2010).

"Jag tycker att barnfamiljer också ska kunna bo mitt i stan" uttalte en av hovedplanleggerne bak prosjektet, Jan Inghe-Hagström i 1999. Derfor har bydelen vendt seg mot vannet og fokusert på det grønne og det blå som premisser for bebyggelsen og utforming av uterommene. En form for landskapsurbanisme benyttet for en hel bydel. Dette har en appell i et land der naturen er sterkere og viktigere som bilde og idé enn bylivet (Hallemar, 2010).

Bydelen har lyktes i å veve disse faktorene sammen for å legge grunnlag for et nytt byliv og boligsamfunn. De blandede funksjoner er planlagt som en reaksjon på funksjonalismens funksjonsoppdelte by, med dertil folketomme forsteder og overfylte motorveier (Maria Block, 2010a). Sjøstaden er et sterkt eksempel på bærekraftig byutvikling når det kommer til uterommene. I tillegg til sjøens tilstedeværelse ligger et nettverk av kanaler og dammer for fordrøyning av overvann. Det vil si de har separert overvann fra tak, gangområder og plasser fra vannet som renner av bilveier da dette vannet er forurenset av eksos og partikler fra dekk og vei. Det forurensete vannet blir filtrert før det ledes til Østersjøen, mens det relativt rene fordrøyes og ledes gjennom kanaler, vanntrapper og vannspeil før det når sjøen. spillvann fra boligene og bedriftene er separert og ledes til et biogassanlegg. Slam skiller ut og brukes til jordforbedring i landbruket, mens gasser går til produksjon av biogass til biler.

Infrastrukturen er svært godt utbygd med tanke på sykkel og gangtrafikk og er knyttet til et godt kollektivtilbud. Med alle tilbudene på stedet har en de viktigste hverdagsbehovene dekket innenfor en 10 minutters radius i tillegg til fasiliteter som teater, slalombakke og restauranter. Tungt og volumkrevende avfall går via avsug under bakken slik at store

renovasjonsbiler ikke trenger kjøre inn i området. Alt av mindre avfall kildesorteres og kjøres til anlegg i nærheten.

Et av Sveriges største kjøpesenter ligger rett utenfor. Det samme gjør Nacka-reservatet som er et naturområde knyttet fysisk til Hammarby sjøstad ved to aquadukter. (Maria Block, 2010a)

For denne oppgaven er det viktigst å se på faktorene som har fått småbarnsforeldrene til å etablere seg her. Moss har en stor andel utflyttere ved studiealder, men også en stor andel tilbakeflyttere i 30-årene i forbindelse med familieetablering. Disse velger seg gjerne til boligområdene utenfor sentrum ut fra ønsket om hage og trygge omgivelser, men de ønsker samtidig å opprettholde en urban livsstil fra studietiden i større byer. Sentrum har i dag et ensartet boligtilbud i sentrum som henvender seg til "sølvbryllups-generasjonen" samt unge uten barn. Familiene er ønsket hit, men for å tiltrekke seg disse må byen tilby trygge, opplevelsesrike gater, parker og plasser som kan fungere som disse beboernes "utvidede hage". Disse rommene må finnes i umiddelbar nærhet til boligen.



Fig.3.3: Vannlek i Hammarby Sjöstad utenfor Stockholm.

GREEN BAY, WISCONSIN

I en artikkel i Landscape Architecture magazine går landskapsarkitekt Adam Regn Arvidson inn i en anmeldelse av Stoss Landscape Urbanisms' kaifront i Green Bay, en industriby i Wisconsin, USA. Det interessante her er hvordan han endrer standpunkt etter hvert som han skifter fokus fra det umiddelbart visuelle, til å se den sosiale helheten havnerommet beriker. Han kritiserer først den rike møbleringens svakheter når det gjelder konvensjonell, god sittekomfort, men ser så på de sosiale og funksjonelle følgende for byen innenfor, og konkluderer med følgende: at det viktigste som kom ut av designen av en 3 kvartals bred kaifront er rollen som katalysator for sentrums' renaissance. At det også er et interessant sted å sitte, til tross for enkelte komfortutfordringer, ser han på som en godt tillegg:

"Det viktigste med inngrepet var at Stoss Landscape Urbanism forstod stedet fra begynnelsen og traff noe med sin design i byens kontekst" (Arvidson, 2011).

AALBORG HAVNEFRONT

På '90-tallet utarbeidet Aalborg kommune en "fjordkatalog" med forslag fra innbyggerne og politikere. Denne satte startskuddet for en ny og prosjektorientert planlegging. Kommunen kjøpte først opp alle vitale havneområder for at deres planer skulle kunne realiseres. Deretter ble det holdt en invitert arkitektkonkurranse for en sammenhengende strekning på 1,3 km. (Rønnow, 2011). Prosjektet Aalborg havnefront er prosjektert av C.F.Møller Arkitekter og Vibeke Rønnow Landskapsarkitekter. Det består i en promenade i syd ytterst mot vannet, tre store byrom på rekke innenfor denne, og en boulevard langsmed disse rommene. De tre store rommene er svært ulikt programmert og har vunnet flere priser for sin utførelse. Anlegget spenner over et bredt register fra gode oppholds- og aktivitetsplasser, Slottsparken som skal fremheve det gamle slott, utsøkt beplantning, en omfattende og delikat belysning, et Utzon-museum over arkitekten Jørn Utzons arbeide, og serveringssteder.

Landskapsarkitekten skriver at "Målt i popularitet, robusthet og bruksglede er havnefronten en stor suksess, hvor tidsfaktoren må tildeles en del av årsaken." (Rønnow, 2011). Med dette sikter hun til hvordan et langvarig tidsforløp med god tid til å involvere og informere har gitt rom til å sikre kvalifiserte valg.

For Peterson er premisene noe annerledes siden stedet har en privat eier og utvikler. Likevel, Peterson er innlemmet i kommunens sentrumsplan og kan ikke bli den levende bydelen de nå snakker om uten et godt samarbeid i reguleringsprosessen framover. Moss kan heller ikke lykkes i henhold til sitt potensiale uten en bevisst strategi for bruk av sjøfronten. Tidsfaktoren, med god tid til informasjon og former for medvirkning bør ansees som en verdifull strategi for Høegh eiendom såvel som for kommunen. Det samme gjelder det forbilledlige i variasjonen, estetikken og den programmerte berikelsen de har oppnådd i de offentlige rommene på Aalborgs havnefront.



Fig.3.4: Perspektiv over Musikkens Hus Området på Aalborgs havnefront av C.F.Møller. En rik og romlig interessant møblering og vegetasjonsbruk utgjør kontakten med vannet.



Fig.3.5: Plan over Musikkens Hus Området på Aalborgs havnefront av C.F.Møller. Varierte rom, byggstørrelser og akser skaper diversitet i overgangen havnefront - fortettet by.

THE HIGH LINE PARK SECTIONS 1 & 2, NEW YORK

Med tanke på at jernbanetraséen gjennom Moss sentrum skal bli fri for tog om ca 10 år er det lett å trekke assosiasjoner til The High Line i New York, selvom vi her snakker om en helt annen målestokk. Denne viadukten tjente opprinnelig som forbindelse mellom industribyggene på Vest Manhattan fra 1930 til 1980. Det eleverte togsystemet gjorde at togene kunne bevege seg korteste vei gjennom et tettbebygd område uten konflikter med annen trafikk (Aurora Fernández Per, 2011). Den nedlagte togtraséen gjennom bydelen Chelsea ble på '90-tallet gjenstand for en innbygger-styrt prosess der noen få initiativtagere fikk hele bydelen med seg for å finne en måte å gjenbruke den kilometerlange togbrua og unngå rivning. Profesjonelle ble involvert og løsningen gikk mot en park der togene en gang gikk 9 meter over gateplan.



Fig.3.6: High Line Park, NY. Park og gangvei på den nedlagte jernbane linjen 9 meter over bakkenivå.

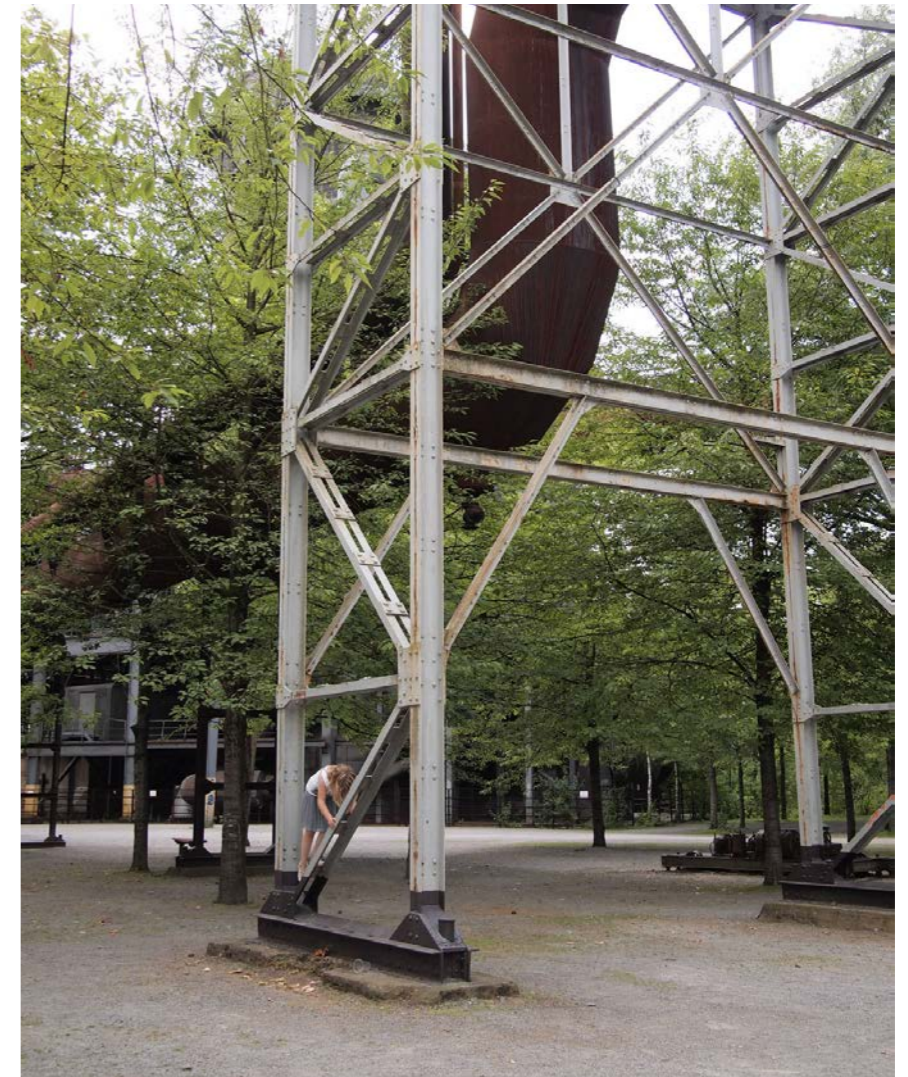


Fig.3.7: Duisburg-Nord i Tyskland. Barn klatrer i gamle industrikonstruksjoner. (Storvik).

LANDSCHAFTSPARK DUISBURG-NORD, RUHR

Det tyske kontoret Latz and Partner Architects vant i 1991 konkurransen med å redesigne et område i Duisburg-Nord i Tysklands Ruhr-distrikt som tidligere rommet et stålverk og tilstøtende gruvevirksomhet. Landskapsparken Duisburg-Nord var deres løsning på det 230 hektar store området. De store fabrikkkonstruksjonene ble bevart og ny vegetasjon ble omhyggelig komponert i samspill med de rustne og grove industriskulpturene. Knuste bygningsmasser ble gjenbrukt i nytt terreng og nye beplantninger og økosystemer blomstrer nå på aske- og slagghauger (Shannon, 2006). Tidligere fabrikkrom ble tatt i bruk nærmest urørt som scener, og betongvegger tilrettelagt for klatring. Dette har blitt et forbildeprosjekt for resirkulering av industrilandskap der det uønskede og ukjente avfallet fra fortiden gir grobunn for nytt liv og ny bruk. Det var et av de tidlige stedene i verden der industriikonene ble feiret og fremhevet i et revitalisert landskap. Det er og et godt eksempel på retningen landskapsurbanisme innen planfaget. Landskapsarkitektstudent Helle Lind Storvik beskriver stedet og strategien til Peter Latz på følgende måte etter å ha besøkt parken:

“Vegetasjonen har allerede tatt tak i betong, jern, skjøter, muttere og trappetrinn og forteller oss at i løpet av lang nok tid vil alt dette være smuldret opp.”

“(…) Historien bak industrialiseringen skal ikke fortrennes, men synes og forstås. En skal forstå fortidens aktiviteter ved å være i parken. Men det han også formidler er industrialiseringens brutalitet og umenneskelige skala. Den tidens ideal om menneskenes overtrufne dominans og kontroll over omgivelsene føles instinktivt når man beveger seg gjennom parken. Men et nytt ideal gjør seg samtidig gjeldende, idealet om å gi vegetasjonen rom til å definere og kontrollere omgivelsene.” (Storvik, 2012).

Målet om å vise frem industrialiseringen og tidenes idéendringer er høyst relevant for Peterson. En skal samtidig vite at Latz+Partner kunne strekke dette langt ettersom en hadde en konkurranse initiert av myndigheten som valgte etablering av et stort parkdrag i et ellers folkerikt, urbant område. Ruhr-området hadde i tillegg et dårlig omdømme grunnet den langvarige perioden med forurensende industri over enorme arealer. I Peterson sitt



Fig.3.8: Duisburg-Nord - betonghall som rom for installasjonskunst. Ny rampe til venstre. (Storvik).

tilfelle er vi på en langt mindre skala med en privat økonomisk vert som står klar for en urbanisering fra start. Idéene må derfor tilpasses de lokale forholdene for å være aktuelle og bli gjenstand for aksept.

DRAMMEN

Drammen er for tiden kanskje det beste eksempelet utenfor Oslo på norske småbyer som har gjennomgått en transformasjon mot sin havnefront, og med det opplevd en revitalisering av hele byen. Arealene langs Drammenselva var preget av industri, vannet var forurenset og hele byens omdømme var nokså svakt ellers i landet gjennom hele '70- og '80-tallet. Etter som industrien ble lagt ned, og elvebreddene ble til industriruiner, kom planleggerne frem til en visjon om å vende byen mot elven. Tilgang til vannet skulle bli et hovedpremiss for byens nye utvikling. En viktig suksessfaktor var at det var samlet politisk enighet om dette grepet. I dag er elvebredden revitalisert og har gitt ringvirkninger til resten av byen gjennom en lang rekke prosjekter i alt fra trafikkomlegging til gateutforming, parker og torg.

OVERFØRT TIL MOSS

Alle disse referansene er fra store byer som i kraft av sin størrelse og befolkningstetthet har en helt annen dynamikk og rytme enn småbyene. Selv Drammen, som er et mer sammenlignbart eksempel, har dobbelt så mange innbyggere som Moss. Det er altså ikke bare å overføre erfaringer fra de omtalte prosjektene til en småby med lavt befolkningsgrunnlag. Da de likevel er omtalt her er det fordi de fremstår som tydelige eksempler på transformasjon av urbane og industrielle områder som har generert et folkeliv innad i prosjektet, men og skapt sosiale endringer for byen rundt. Dette kan en ha med seg samtidig som en finner frem til det grep som passer inn i en voksende småbys' sosiale og økonomiske rammer.

VURDERING AV EN UTFØRT HAVNEFRONTUTBYGGING I MOSS

For å forstå hvilken retning havnefrontutvikling i Moss har tatt så langt har jeg sett nærmere på et av stedene der industritomt er transformert de siste årene.

De tre borettslagene Sundbryggene, Fleischer Brygge og Bryggekanalen ligger koblet sammen som ett utbyggingsprosjekt langs Mossesundet, noen få meter sør for Peterson. Det er en smal tomt mellom toglinjen og vannet som tidligere rommet betongprodusenten BB.

Leilighetskompleksene er 4-5 etasjer høye. Ettersom det er vestvendt er det ettermiddags- og kveldssol. På sjøsiden går en sammenhengende offentlig promenade i nord-sør retning. Denne er fri for motorisert ferdsel og har en småbåthavn på utsiden. Promenaden kobler seg til kanalområdet i sør, som er et mye brukt serverings- og oppholdssted for både båtturister og innbyggere sommerstid. I nordenden møter promenaden kornmølla Lantmännen, den siste store industribedriften i sentrum. På utsiden av bryggen er en privat marina for stedets beboere. Denne er skiltet med "bading og fiske fra bryggen forbudt" og "videoovervåket område".

Mellom byggene er det private uterom som ligger noe høyere enn promenaden, opparbeidet med sitteplasser og beplantning. Disse åpner seg mot promenaden, men med skilt som påpeker at det er private rom. Noen få av disse mellomrommene er likevel offentlige da de er gjort til gater som skal sikre tverrgående forbindelser fra sjøsiden til Storgaten bakerfor. Ved et sted møter promenaden en park som er plassert inntil en av veiene som leder under toglinjen og opp til sentrum. Denne er svært sparsommelig opparbeidet med kun plen og et huskestativ i det ene hjørnet. Den er dertil lite brukt og i så måte mislykket som park..

Prosjektet henter fordeler fra sin plassering mellom sentrum og sjøen, men gir lite tilbake til byen og sjøfronten som sosialt byrom. De offentlige kvalitetene i disse svært viktige bevegelsesrommene er fraværende. Byen sitter igjen med en sjøfrontutvikling som er en ren eiendomsutvikling på grunn av følgende valg:

Førsteetasjene mot sjøsiden er avstengte murfasader der det kunne vært offentlige tilbud og næring. Småbåthavnen er privat. Kun utenfor den svært sparsommelige parken finnes en kommunal brygge som alle kan bruke. Det er imidlertid få grunner til å velge seg denne bryggen ettersom det er langt til alle fasiliteter. Vi som ikke bor her er altså prisgitt et møte med sjøen

som i praksis er en 400 meter lang korridor med private, og utilgjengelige, program på hver side. Dette er den delen av Moss' sjøfront som aller best forbinder sentrumskjernen med kanalen og Jeløya.

En kan ha de beste intensjoner for arealfordeling mellom private og offentlige rom, siktlinjer og solforhold, veiforbindelser og byggehøyder. Om disse pragmatiske parameterne ikke kobles sammen med tanken om sosial bærekraft, plassering av funksjoner i byen og kvaliteten på våre offentlige rom, kan det, som her, ende opp som en eksklusiv side av byen som ikke tilbyr stort til andre enn de som kjøper leilighet her.



Fig.3.9: Plassering av omtalt byggeprosjekt i sentrum.

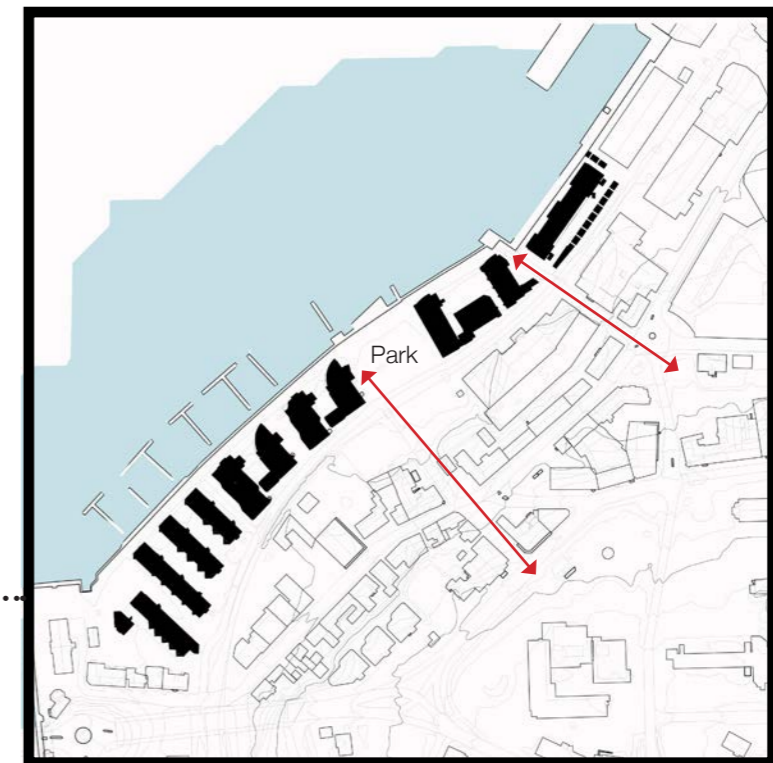
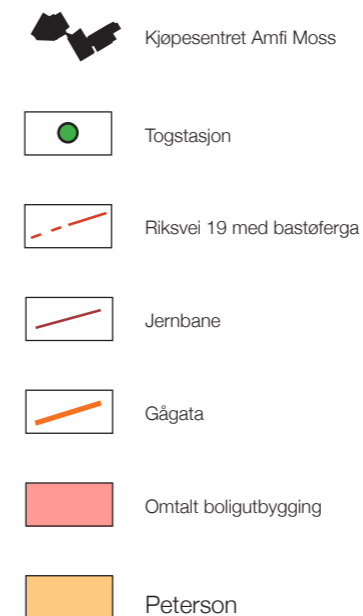


Fig.3.10: Planløsning,



DET MODERNE BYLIV OG HAVNEFRONTEN

Revitalisering av havne- og industriområder er ikke noe nytt fenomen. Funksjonstømming og en etterfølgende revitalisering forekom fra 1970-tallet i nordamerika, viste seg særlig i England og Holland på '80-tallet og har i løpet av '90-tallet bredt seg til resten av den vestlige verden, herunder Skandinavia. I Norge var Aker Brygge et tidlig eksempel og i senere tid har Bjørvika og Tjuvholmen fulgt etter i hovedstaden. En ser det samme i Drammen, Fredrikstad og flere av våre mindre byer.

I nesten 200 år har papirfabrikken i Moss vært en del av den produksjonsnæringen som har preget den nedre delen av Glomma-regionen og Østfold. Den høye andelen av mennesker ansatt i produserende industri har formet bylivet både politisk, kulturelt og økonomisk. Nå som de siste store bedriftene går konkurs eller flagger ut, blir Østfold en naturlig del av den utvikling som har foregått i nord- og vest-Europa de siste tiårene.

DEN MODERNE BYS' OFFENTLIGE ROM

Sosiologen Richard Sennets sa i sin berømte definisjon av byen, at den er et sted "where strangers are likely to meet", mens Gehl Architects har kommet frem til at "Bylivets største attraksjon er andre folk." (Jan Gehl, 2006) Begge påpeker de sosiale interaksjoner som essensen i en fungerende by.

Danske Gehl Architects' betraktning av at vi har gått fra et byliv av nødvendighet til et byliv som springer ut av valgfrihet treffer det essensielle i dagens diskusjon rundt Moss sentrum. Hvilken attraksjon kan Moss sentrum tilby som får folk til å velge seg dit, ikke bare for det planlagte ærend innom en gitt butikk, men for den større byturen med tid for det som måtte falle en inn? Gehl Architects gjorde gjennom flere år en "bylivsundersøkelse" i København som viste blandt annet følgende:

- Mangfoldighet og opplevelse er blitt folks primærgrunn til å besøke bysentrum i København.
- Beboernes ønske om gode vilkår for fotgjengere har vokst i takt med at de er gitt bedre kår gjennom flere år av kommunen.
- 65% foretrekker de rene gågatene i Kbh Indre By. Alle aldre er glade i byen og er gladere for bykvalitetene i 2005 enn i 1995. (Jan Gehl, 2006)

Størrelse og folketall til tross, det må finnes parallelle strategier knyttet til landskapsarkituren og dannelsen av rom for folk som fungerer tilsvarende, men på småbyens premisser. Det handler, uansett størrelse, om å søke å skape et bredere spekter av erfaringer og opplevelser i byen som treffer flere sider av folks hverdagsbehov enn de basale rutiner.

Bysosiologen Henry Lefebvre skriver om byens hverdagsliv og ser det som et erfaringsbasert alternativ til både den kommersielle og politiske by. Han mener det opplevde og sansede i hverdags erfaringen er underprioritert som utviklingsområde og at vi istedet reproducerer samfunnets logiske og abstrakte regelsett til de blir kollektive mønstre (Juul, 2009). En kan tolke dette lokalt og se hovedtrekket i utviklingen av Moss sentrum som en bevisst satsning på å reproducere et kommersielt mønster fra kjøpesentersuksessene utenfor byen. En har glemt hvor komplekst bylivet er satt sammen og satset i én retning. Ensidig fokus på den kommersielle funksjon har ført til nedprioritering av det sanselige og erfarte hverdagsliv som blandt annet oppstår gjennom sosial friksjon og varierte nabolag. Det finnes unntak som Møllbyen og enkeltinstitusjoner som, med sine mer eller mindre idealistiske bidrag til bylivet, har gjort Moss til en kulturelt rik småby. I bybildet fremstår disse likevel som separate øyer som mest myldrer av folk ved festanledninger. Først nylig har byens administrasjon og politiske ledere uttalt at de ser en sammenheng mellom byens bevegelseslinjer og oppholdsrom, dens sosiale sammensetning og kulturliv, og at disse skal utvikles som en helhet for å revitalisere byen. I følge Helle Juul, i Juul/Frost Arkitekter, står byens offentlige rom i en særstilling i det å ta opp i seg byens sosiale endringer:

"Spørsmålet er hvordan vi understøtter byernes åpenhet og deres evner til at indoptage forandringer? Økonomi, immigration, arbeidsløshet, familiemønstre og politiske forskydninger er alle variable størrelser, der påvirker byerne og det liv, som udspiller sig i dem." (Juul, 2009)

HAVNEINDUSTRIEN SOM NYVUNNEN ATTRAKSJON

En fabrikk i byen av denne størrelsen utgjør et ukjent terreng i det mentale bildet av bylandskapet. Alle har et forhold til pipene, røyken og lukten fordi de sees og sanses fra avstand. Men rommene mellom husene, landskapet det ligger i og livet som er levd her er aldri sett av de som ikke jobbet her. I tillegg er "fabrikken" som idé et av de mest veletablerte bildene vi

har av arbeid ved siden av gårdsarbeid. Tradisjonelt er bildet knyttet til hardt kroppslig arbeid, skitne, støvete, støyende omgivelser, samleband, maskiner og bygninger som i sine størrelser og proporsjoner overskrider den menneskelige skala.

Når et stort antall filmer og TV-serier bruker havneområder og nedlagte industritomter som *location* for den kriminelle virksomheten i handlingen er det fordi stedet befinner seg utenfor samfunnets normale orden. Vi kjenner ikke disse stedene fordi de er der eksklusivt for de som er gitt adgang (Nicolai Carlberg, 2005). Dette gjør de perfekte som baketepper for den delen av handlingen som får opp spenningen og gjør oss usikre på utfallet. Serier som den danske *Forbrytelsen* spiller godt på dette og lar de kritiske øyeblikkene veksle mellom å finne sted i det en forventer er trygge og kjente omgivelser - som hjemmet og det pene kontoret - og de farlige, skitne havnerom og forlatte industrihaller. Slik maler de ut spennet som ligger mellom oppløsningen av det trygge rom og åpning av det ukjente, farlige og forlatte.



Fig.3.11: Fra den danske tv-serien *Forbrytelsen* 3. Hovedpersonen Sara Lund skal løse en bortførings sak som ser ut til ha tilknytning til havnen og et tomt containerskip

Antropologen Victor Turner snakker om det som "det liminale" og hvilken særegne kraft som ligger i det. Han forklarer det som en oppløst tilstand på vei mellom to faser, altså en overgang i tid (Nicolai Carlberg, 2005). Senere utvider han begrepet til også å gjelde steder som har karakter av å ikke høre hjemme i det etablerte samfunnet - som er utenfor de etablerte kulturelle kategorier. For å konkretisere det i forhold til byrommet og den nedlagte fabrikk er det interessant å se denne kraft opp mot behovet for å estetisere den nedlagt fabrikk. Skal offentligheten kunne bo her, jobbe her, og bruke fritiden sin her må stedet domestiseres, men på hvilke premisser? Kan deler av det "stygge", slitte og rustne tilføre kraft og karakter og vise historien på en ny og ikke-museal måte i de offentlige rom? En utvisking av de industrielle spor til fordel for en generell og moderne estetikk vil kunne føye Moss til de tallrike sjøfronter verden over som nå kritiseres for å ende opp som altfor like, polerte symboler på økonomisk styrke, uten særpreg eller stedsidentitet.



Fig.3.12: Modell av preprodusert boligblokk for Glassverket av Selvaag bolig. De bygger identiske i flere byer.

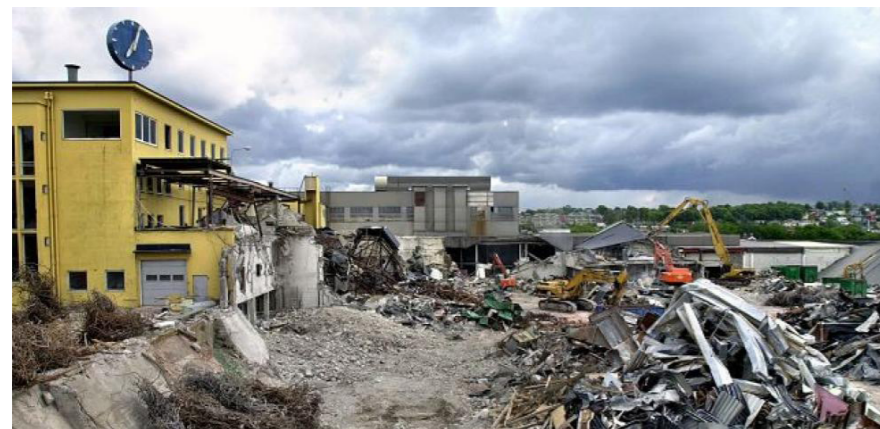


Fig.3.13: Fra rivningen av Moss Glassverk. Kun to skulpturer er spart og flyttet. Alle andre spor etter industrihistorie er fjernet til fordel for boliglameller i rekke.

Kunstnere har i lang tid trukket mot nedlagte industrirom på grunn av friheten til å produsere kunst i omgivelser som er utenfor de etablerte og domestiserte samfunnsrammene vi går i til daglig. Flere av disse stedene har blitt så populære og aktive lokalsamfunn at investorene har fulgt etter og stedene blitt så flotte og populære at de som flyttet inn først ikke lenger har råd til å bo der.

To større fabrikker la ned i Moss sentrum i på slutten av '90-tallet: betongfabrikken BB og Moss Glassverk på Jeløya. I begge tilfeller er sporene etter industrien slettet og boliglameller er bygget. Den glatte og friksjonsfrie domestiseringen har skjøvet ut historien, spor etter levd liv og byens identitet. I Møllebyen, som utgjør sørbredden av Mosseelva har en annen utvikling skjedd. Etter at investor Widar Salbuvik kjøpte halvparten av de tomme kornmøllene og tilhørende kontorbygg, er både bygg og gate rustet opp med historien som premiss. Nå huser de gamle byggene - og et godt integrert nybygg - Moss bibliotek, SF kino, Moss by- og industrimuseum, og House of Foundation huser "landets beste bokhandel" (pris tildelt av forfatterforeningen 2012), 2 gallerirom og bakgård mot Mosseelven med utescene og bar som brukes ved arrangementer.

Det som har skjedd i Møllebyen er likevel et resultat av en utvikling over tid som hovedsaklig er styrt av Salbuviks' vilje til å leie ut til en gitt type offentlige tilbud. Kombinasjonen av frivillig drevet litteraturhus, kommersiell, privat kinodrift, kommunalt museum og flere serveringssteder gir et gatemiljø og bevegelsesrom som er unikt for Moss. En finner ikke akkurat denne gaten noe annet sted i landet. I tillegg sikrer beboere et større personlig preg og engasjement for lokalmiljøet enn i rene handlegater.

FORLENGELSE AV SESONG

I de nordiske landene er forlengelse av sommersesongen en nøkkel til byliv. Mens det naturlige tidsintervall for komfortabelt opphold på en uteservering i Sør-Norge er fra mai til september, har den ved hjelp av varmelamper, takutspring og ullpledd økt til å gjelde fra påsketider til i hvertfall utgangen av september.

I Moss er uteaktiviteten i sommersesongen særlig knyttet til strand- og båtliv rundt Jeløya, Vansjø og ved serveringsstedene i tilknytning til kanalen mellom Moss og Jeløy. Utenom de særlige arrangementene er det ingen betydelig bruk av sentrumskjernens uterom. Strandlivet er av

naturlige årsaker begrenset til tiden det er komfortabel badetemperatur, med andre ord mellom juni og august. Det eneste stedet en ser en jevn, rekreativ aktivitet gjennom hele året er ved Galleri f15 på Søndre Jeløy, der kombinasjonen vakkert naturområde, strender, helårsdrevet kafé og kunstgalleri, trekker folk ut på tur hele året. Dan Hallemar skriver noe av det samme for Sverige i en betraktning av byens sentrale uterom stranden, parken og torget og hvordan de fungerer i dag.

"Av disse typer uterom er nok stranden den mest sesongbetonte for opphold, noe som understrekes av at promenaden i Helsingborg har fått en egen sommerrestaurant, men samtidig ser en at strendene i stor grad blir brukt til turformål også i vinterhalvåret. Det er til den sør og vestvendte stranden en går på tur for å møte lyset når sola i februar merkbart står lenger og høyere på himmelen."
 "(...)Stranden er et rom der det er plass til impulsiv lek. Den er ikke bare summen av sine funksjoner, men gir rom for en lengting etter noe annet. Torget er i større grad summen av de tilstøtende urbane funksjoner."
 (Hallemar, 2009)



Fig.3.14: Tjuvholmen - del av original betongbrygge ytterst. Bygget opp med trappebenker for opphold og nytt terreng på innsiden. Trappene fungerer som uformelt "fristed" mot det mer stramme representasjonsrommet i gatene bak.

Når vi i dag har et byliv basert på at vi må ville delta i det, øker kravene til disse sentrale byrommene.

Når det kommer til torget skriver Hallemar om et vellykket torg i Gävle der møblene er samlet på én plass og skaper en salongmessig konsentrasjon av sitteplasser - "en motsats til de obligatoriske spredde parkbenkene for duematerer en ser overalt." Det fungerer som en permanent "uteservering" i et land der uteserveringen i de større stedene de siste årene har eksplodert. I Umeå i Sverige økte antall uteserveringer fra 4-5 stykker i 2002 til 35 i 2009. (Hallemar, 2009).

Parken befinner seg, for Hallemar, et sted på en linje i mellom stranden og torget og kan ha begge kvaliteter i seg etter hvilke muligheter og romlige kvaliteter det er lagt vekt på. Mange av sjøfrontprosjektene i vestens industribyer handler nettopp om ulike former for parkutbygging i kombinasjon med eiendomsutvikling. Dessverre ser en altfor ofte en hovedvekt på sistnevnte og en dertil maksimal arealutnyttelse til boliger. Parkene blir da mer som tilfeldige grønne alibi for utviklerne fremfor å være fundert på en helhetlig og veloverveid plan for de sosiale rom. Landskapsarkitektene i NOD lanserte i sitt forslag til Kristinebergsparken i Stockholm i 2005 konseptet "voksenklubben" og beskrev den som "Barn+kaffe+toaletter=glade foreldre". De så lekeplassen som "en av byens sambandsentraler". Hallemar oppsummerer det hele på følgende måte:

"På denne måten trenger ikke det å flytte ut av storbyen og til en mindre by bety at en må inn i en enebolig utenfor sentrum. Med et riktig programmert bysentrum med sine torg, parker og strender kan en like gjerne ta søndagsturen til sentrum som ut i naturområdene." (Hallemar, 2009).

MOBILITET

"Gode byer er ikke kun gode til at holde fester i og fulde af underholding, men de er i særdeleshed gode overfor hverdagens mange brugere. Et godt netværk af forbindelser og jævnlige opholdssteder til de små hvilepauser karakteriserer den gode by." (Jan Gehl, 2006).

Et sykkel- og fotgjengervennlig sentrum må være et mål for Moss. Kommuneplanen peker på viktigheten av å fortette i sentrum og begrense spredningen av byen til omkringliggende friluftsområder. Skal dette lykkes uten en uholdbar økning i antall biler i gatene må flere oppmuntres til å gå eller bruke sykkel. De viktigste funksjoner bør da plasseres innenfor 15 minutters gange fra boligene og gater må utformes med vekt på

sammenhengende gå-, og sykkelforbindelser bundet sammen av gode oppholdsrom. Moss har i dag 80 meter merket sykkelvei delt med bilvei nær sentrum og det er ikke engang i sentrumskjernen. Resterende sykkelveier er del av turstinettet utenfor byen. Gjennom sentrumsplanen må det nå satses på sammenheng, universell utforming og tilstrekkelig areal til de myke trafikkante slik at bystrukturen blir lettlest og fremkommeligheten enkel for alle. Vår nordlige vintersituasjonen og bratte topografi blir gjerne nevnt som begrensende faktor for å oppnå høy sykkelandel i norske byer. I Umeå i Sverige er andelen sykkelreiser på 19 % til tross for både variert topografi og en nordlig beliggenhet tilsvarende Levanger. Dette har de oppnådd ved å ha et sammenhengende sykkelveinett koblet til kollektivtrafikk med helårsdrift av sykkelveiene (Futurebuilt, 2012). Til sammenligning har Tønsberg 11%, Trondhjem 8%, og Oslo bare 5% sykkelreiser i året.



Fig.3.15: Fortausmaling understreker folkehelseaspektet til fordel for syklistene.

SJØFRONTEN SOM NÆRINGSOMRÅDE

Fabrikken som et funksjonstømt rom har vist seg i mange byer å være en egnet arena for ny, kunnskapsbasert næring og særlig der lokalitetene ligger langs sjøfronten. Det tar gjerne ikke altfor mange år før disse stedene rommer langt fler arbeidsplasser enn de gjorde under fabrikktiden. I motsetningen til den gamle, vestlige fabrikken, der alle ledd fra idé til ferdig produkt var aktive innenfor samme fabrikkområde, snakker en nå om "den nye økonomi". Det er en global, nettverks-basert økonomi der produksjonsleddene er spredt over hele verden, til det landet det måtte være økonomisk best å ha det. Når kun administrasjonen og kunnskapsutviklingen holdes i Vesten betyr det at havnefronten og de gamle industritomtene i stedet for fabrikkhaller, heller kan tilpasses behovene til bedriftenes hovedkontorer - firmaets offisielle ansikt. Men hvilke krav er det disse firmaene stiller til sine lokaliteter? Dette er sammensatt, men enkelte av faktorene berører landskapsarkitekturen og de byrom en jobber i. Nicolai Carlberg beskriver i boken *Havnefront og byliv* arbeidsmønsteret til fabrikkarbeideren mot den nye kunnskapsarbeiderens på følgende måte (oversatt fra dansk):

"Mens de industrielle arbeidsprosesser foregår under ordnede og ryddige forhold inne på fabrikken, så henter kunstnerne inspirasjon fra utsikten til naturskjønne omgivelser utenfor fabrikkbygningen. Muligheten for nye kreative tanker kobles sammen med de åpne sanser under avkobling og i møte med inspirerende omgivelser. Interessant er det at nåtidens kunnskapsarbeidere i dette perspektiv alle oppfattes som en slags kunstnere, og at kreativiteten, som tradisjonelt har vært knyttet til fritiden eller kunstnerens arbeide, trekkes inn i den nye økonomis' avanserte servicearbeid, som en produksjonskraft." (Nicolai Carlberg, 2005).

Det handler om en ny arbeidsflyt. Kreativitet er en produksjonskraft og dermed blir omgivelsene både innenfor kontorbygget og utenfor ansett som en viktig faktor for bedriftene som vil kapre de beste hodene. Kontorarbeideren som tilbringer 8 timer bak sin kontorpult anses ikke nødvendigvis lenger som den mest produktive. Kunnskapsarbeiderens arbeidsdag består av oppkobling og avkobling i en nettverksbasert arbeidsflyt. Dermed argumenteres det for at omgivelsene til kunnskapsbedriften helst bør inneha herlighetsverdier som fin utsikt, urbane kvaliteter med tilbud for oppkobling og avkobling og en effektiv logistikkavvikling. *Barcode* i Bjørvika og Tjuvholmen er eksempler på denne form for urbane kunnskapsmiljøer i Oslo i dag.

Orvar Løfgren, professor i etnologi, sier at det er et generelt kjennetegn for den nye økonomi at virksomheter og medarbeidere skaper eller aktivt oppsøker rammer som kan virke inspirerende i arbeide med produksjon av viten (Løfgren, 2001). Økonomen Richard Florida, og hans bok *The Rise of the Creative Class*, er en av de mest refererte bøker innen byutvikling i dag. Han skriver at kreativitet i de siste årtier har fått stadig større betydning for den økonomiske vekst og at kreativitet i dag er "the fundamental source of economic growth". Videre påpeker han at det med det blir avgjørende å lokalisere og organisere virksomheten på måter som understøtter kreative arbeidsprosesser. (Florida, 2002)

I Moss har en nå sett at andelen innbyggere med høyere utdanning har steget markant de siste 20 årene. Moss er den regionen i Østfold med flest høyt utdannede mennesker (fra 16% - 25,9% mellom 1993 og 2011). Effekten for arbeidsmarkedet motvirkes av at arbeidsplassene i stor grad finnes utenfor byen med en dertil stor andel pendlere til jobbmarkedet i Oslo (Bakke, 2013). Trenden kan antas å øke med kortere reisetid med toget om noen år, men det kan og få en motsatt effekt i at flere ser det som hensiktsmessig å pendle til Moss for å jobbe. Behovet er stort for gode næringslokaler i Moss, og Peterson-området kan være et egnet sted å bygge opp et slikt miljø ut fra stedskvalitetene.

SJØFRONTEN SOM BOLIGOMRÅDE

En vestvendt helning mot sjøen vil være attraktiv boligeiendom, og er gjerne de dyreste på markedet. Utsikten og herlighetsverdien knyttet til vann har alltid vært verdsatt og i den senere tid har en sett flere prosjekter med en utvidet kreativitet knyttet til bruk av vannet. Det er ikke lenger kun den naturlige sjøkanten som gir tilgang til vannet, men også kanaler for lokal overvannsdiskonering (LOD), som i tillegg til å løse et infrastrukturellt problem tilbyr en pryddverdi innover i gatebildet der sjøutsikten uteblir. Sammen med kveldssolen og nærheten til sentrum kan lokaliseringen mellom Vansjø og Mossesundet forventes å gjøre Peterson-tomta ettertraktet som bo-område. Skal en da unngå å få et ensartet segment av befolkningen på slike områder må en, som i Hammarby Sjøstad, tilby varierte boligtyper og trygge fellesareal rike på aktivitetsmuligheter og opplevelser.

OPPSUMMERT

Om Peterson skal fylles med både beboere, næringsdrivende, aktivitetstilbud, kultur og den tilfeldige bybruker møter en fort på kontrasterende interesser i de offentlige rom. Beboeren vil ønske en viss buffer mellom det mest støyende bylivet og sin private sone. Næringskomplekset vil kreve en viss avstand til boligene og selvom de ønsker tilgang til et aktivt byliv ved sjøen viser studier fra København at de helst vil unngå å ha det rundt husveggene. Den besøkende bybruker foretrekker steder der hun føler seg inkludert og velkommen til å gjøre det hun vil uten å føle at hun går for nært beboeres stuevindu eller trækker over firmaenes private uteplasser. Det stilles med andre ord noen komplekse krav til gode byrom som skal favne disse møtende interesser. De skal skape friksjon og møter mellom folk uten å danne konflikt. Likevel er funksjonsblanding ønskelig da det sørger for en konstant bevegelse av folk gjennom året. Rene utendørs fritidsarealer vil ligge døde i vinterhalvåret. Eller for å si det med Gehl Architects'ord:

"Mens industrihavnen var en helårsaktiv del av byen har fritidshavnen et typisk sesongliv. Et unntak er de nye bolig-, kontor-, og fritidshavner der bevegelse fra bolig og kontor eksisterer hele året om enn i en litt mer bilbasert form." (Jan Gehl, 2006).

Betydningen av å få inn boliger, næring, skoler, barnehager, og mer sporadiske arrangementer som bryter med den daglige rutinen, kan ikke overvurderes. Gatene, parkene og torgene skal befolkes av mennesker som har noe der å gjøre. Det krever bare mer av deres felles uteområder for å oppnå god sameksistens.

Like viktig som tilstedeværelse av varierte funksjoner er utformingen av bygningenes 1. etasje. Utadrettet virksomhet som kaféer, butikker, offentlige tilbud og aktivitetsmuligheter får folk til å stoppe opp, mens avstengte, ensformige eller innadvendte fasader sender dem videre. Godt innsyn fra fortauet, innbydende detaljer i alt fra skilting til sitteplasser innen- og utenfor, variert materialbruk og belysning i de mørkere tider av året, er avgjørende trekk for en vellykket interaksjon mellom byrom og tilstøtende innerom.



Fig.3.16: Torpedohallen på Holmen i København er bygget om til boliger.

del 4

workshop
programmering og konsept
løsningsforslag
anbefalt diskusjon for sørsiden av elven
oppsummering
kilder

WORKSHOP MED HØEGH EIENDOM AS OG ASPLAN VIAK

Den 7. og 8. mars fikk jeg delta i en workshop hos Asplan Viak etter invitasjon fra Høegh eiendom AS. Asplan Viak jobber for tiden med en mulighetsstudie for Høegh om utviklingsmuligheten på Peterson-tomta. Workshopen var en oppstart til studien og hadde som mål å diskutere noen konkrete momenter som blir viktig å løse i den videre planleggingen.

Tilstede i tillegg til meg selv:
fra Høegh eiendom:
Jan Erik Kristiansen - utviklingsleder
Geir Inge Juriks - utvikler
Jørgen Christoffer Flaa - utvikler

fra Asplan Viak:
Betsey-Marie Eskeland - ark.
Sissel Engblom - ark.
Hans Baalerud - ark.
Christoffer Jacobsen - ark.
Geir Nummedal - l.ark.
Anders Hus Folkedal - l.ark.

fra nederlandske MEI architecten:
Robert Platje - ark.
Robert Winkel - ark.

fra B16 landskap og arkitektur:
Tormod Sikkeland - l.ark.

Mitt bidrag var å legge frem mine tanker om utviklingen så langt samt å delta i diskusjonen. Hovedspørsmålene som ble diskutert kretset rundt hvilke bygninger som kan gjenbrukes, viktige elementer for "fase 1" (sammenfallende med mitt prosjektområde), transportårer gjennom området, og den lokale identitet.

Det var ikke et mål å løse disse spørsmålene, men bringe diskusjonen videre. Jeg har ikke fått tillatelse til å gjengi de foreløpige svarene vi kom opp med da Høegh eiendom ønsker å vente med offentliggjøring av planer til de er nærmere et konkret forslag.

For denne oppgaven var det likevel et nyttig tilskudd. Det ble en konsentrert "superveiledning" der jeg fikk se mange av de elementer jeg selv hadde valgt i min tematikk behandlet mellom flere profesjonelle aktører i bransjen.

Workshopen endret ikke min vinkling, men tilførte god kunnskap, og ga meg større trygghet på at oppgaven passer inn i en relevant diskusjon for prosjektområdet og Moss by.

OVERORDNET PROGRAM, VISJON OG KONSEPT

Dette prosjektet tar for seg den tidlige fasen i en kanskje 30 år lang utvikling og det blir derfor viktig å skape et sted som kan romme det tidlige folkelivet på et sted få til nå kjenner. Det skal inviteres inn til en bydel hvor intet byliv har eksistert. Det er med andre ord rom for å skape noen uventede og nye rammer for det hverdagsliv som snart skal utspille seg.

Følgende funksjoner er prioriterte satsningsområder fra både kommunen og private utviklere og vil kunne passe inn på Peterson. Sammenfallende ambisjoner til tross - forskjellen for det sosiale byliv og dets suksess vil komme til å ligge i hvordan de offentlige rommene mellom deres respektive bygg utformes, og om det øvrige bylivet inkluderes i dette samspillet.

BOLIG

Moss trenger flere boliger på grunn av befolkningsveksten i Oslofjordregionen. Fra statistisk sentralbyrå er det laget en prognose på 1-2% vekst i året.

NÆRING

Etter bortfall av industri har byen hatt mangel på arbeidsplasser. Andelen befolkning med høyere utdanning har steget fra 13 - 26% på 12 år, men arbeidsplassene er stort sett utenfor byen. Å trekke til seg ny næring er derfor et prioritert område i kommunen og blant byens private investorer. Av større aktører kan det nevnes at Kværner er her allerede og nylig valgte Agility Group, et annet firma innen oljesektoren, å flytte hit med snart 800 ansatte.

STUDIETILBUD

Det finnes et studietilbud her, men det jobbes med å utvide dette for og få flere studenter til byen og utvide et fysisk "campus".

KULTUR

Moss har et rikt kunst- og kulturliv, særlig på amatørnivå med flere tilbud for barn- og unge. Kommunen arbeider for et samlet kulturkvartal rundt rådhuset og Parkteatret, men mer plasskrevende og temporære arrangementer, også utover ren scenekunst, trenger bedre lokaliteter.

VISJON

En bydel som utvider Moss' rammer for sosialt byliv.

KONSEPT

Adkomst og bevegelseslinjer

God og lesbar gatestruktur mellom Møllebyen/sentrum og Peterson - og innad i området.

Inndeling i nye byrom med ulike program

Et industrilandskap med store bygg og langstrakte, åpne flater bør kontrasteres med en menneskelig målestokk ved hjelp av flere mindre romdannelser med tilhørende programmering. Elverommet med den sammenhengende fasaden til Møllebyen og industriens landemerker binder det allikevel sammen.

Den historiske faktor

Området mangler alle referanser til et tidligere byliv og kan istedet trekke frem industriikonene og spor etter fabrikkens arbeidsprosess for å gi byrommene et innhold fra starten av.

Intensiv bruk av sjøfronten og elvebredden

Offentlig adgang ved sjøfronten og langs elven skal gi en tilgang til vannet byen mangler i dag. Vannet skal her bli en attraksjon integrert i det urbane miljøet.



Fig.4.1: Bakgrunn: Illustrasjonsplan.

LØSNINGSFORSLAG - 4 SENTRALE BYROM

STRANDPARKEN

TILGJENGELIGHET TIL, OG FRA, VANNET.

AKTIVITET OG REKREASJON.

**BYDELSPARK MED REGIONAL
ATTRAKSJONSMULIGHET.**

**TETT PÅ URBANE FUNKSJONER OG
HVERDAGSTILBUD.**

TRAFIKALT KNUTEPUNKT

**NY BIL-, OG GANGVEI FORBINDER SENTRUM,
OG PETERSON-TOMTA.**

**TOGLINJEN GJØRES TIL SENTRUMS
EKSPRESS-SYKKELVEI VED TOGAVVIKLING OM
CA 10 ÅR.**

**MØTER LANGSGÅENDE GANG-
OG SYKKELTRAFIKK INTERNT PÅ
PROSJEKTOMRÅDET OG KLASSIFISERES SOM
BYGATE, EVT. MILJØGATE.**

FLERBRUKSPASS

**HYBRID MELLOM PARK OG TORG OMKRANSET
AV TILSTØTENDE FUNKSJONER I NYBYGG OG
GJENBRUK AV INDUSTRIBYGG.**

**BEDRE EGNET TIL HELÅRSBRUK ENN
BADEPARKEN.**

**FLEKSIBEL TIL MANGE TYPER
ARRANGEMENTER I TILLEGG TIL
HVERDAGSLIVET.**

**DIREKTE ADKOMST FRA SENTRUM/
MØLLEBYEN MED NY GANGBRU.**

HUS & GATER

**NYBYGG I 4 OG 5 ETASJER, OG NYE
FUNKSJONER I EKSISTERENDE BYGG,
DANNER MINDRE GATELØP.**

**SPEILER MØLLEBYENS
BYGNINGSSTRUKTUR, MEN MED FLERE
ÅPNINGER, OG FRI PASSASJE, MOT
ELVEROMMET.**

**DIREKTE ADKOMST FRA SENTRUM/
MØLLEBYEN MED NY GANGBRU.**

LØSNINGSFORSLAG

“Kravet til kvalitet, invitasjon med omhu, og stor raushet er viktig for den nye tids byliv. Noen av de tilsynelatende mest gjennomplanlagte byrom står tomme, mens de eldre ser ut til å være de mest suksessfulle. Likevel er det noen av de helt nye som tilbyr et tilsvarende folkeliv som de eldre fordi de tilbyr en særlig herlighetsverdi forbundet med en etterlengtet bruk og aktivitet.” (Jan Gehl, 2006)

Prosjektområdet har fått 4 sentrale rom som skal dele området inn i mindre steder med hver sin historie og hvert sitt nye program (utdypet på egne sider). Samtidig forholder hver del seg til helheten på den måten at fysiske bevegelseslinjer gjennom området er letteste, og programmene skiller seg nok fra hverandre til å kunne generere bevegelse mellom byrommene. Avstanden mellom byggene varierer og skaper med det både konsentrerte gater og plasser, og åpne rom. Byggene og byrommene forholder seg til fabrikkens proporsjoner ved å veksle mellom å understreke deres størrelse og å redusere de. Eksempelvis vil flerbruksplassen med sin åpenhet understreke tilstøtende betongfasades' høyde og komplekse arkitektur i det den rammes inn av et åpent plassgulv, vegetasjonen og nye, lavere bygg. Som i Duisburg-Nord vil roen og elegansen i komposisjonen rundt forsterke fabrikkens råhet.

Vegetasjonen spiller en viktig rolle i å koble elvelandskapet og fabrikk. Den bringer det kjente inn i det fremmede og forteller samtidig om naturens konstante tilstedeværelse, fra før industrialiseringen av tomte, til bruken av den som råstoff, til av-industrialiseringen og tilbakeføringen til dens eget øko-system i en urban setting.

Historien om landskapet, elven og industrien fortelles gjennom denne planen på flere subtile måter i tillegg til den tydelige formidlingen gjennom bevaring av husfasader. Ved å bruke uterommene rolle i papirproduksjonen i en re-designet form, legges historien inn i detaljer der du sitter, går og utfolder ditt hverdags- og festliv. Den er diskret, men gir opplevelsen av rommet en forankring ut over ren form som formidler fortidens bruk til den som ser etter det. Dette er utdypet i påfølgende beskrivelser.

Bydelen vil forhåpentligvis gi en positiv sosial effekt til sentrum forøvrig gjennom økt attraksjonsverdi og tydelig stedsidentitet.

Massene må vurderes rensert jfr Fornebu og omleggingen til park fra flyplass. Dette er særlig vurdert i eksempelet Strandparken.

ILLUSTRASJONSPLAN





Utsetningsrampe
kajak og småbåter

Parkering

Åpen flerbruksplass
for konserter,
marked, skøyteis o.l.

Fliskokeren 60m

Eksisterende bygg 23m

Fortetningsområde med en
kombinasjon av gammelt
og nytt.

Nybygg 14m

Sykkel-/gangvei
møter nytt terreng
med en rampe

Ny bil- og bussadkomst
med fortau

Grønne lunger som
oppholdsrom og filter
mot trafikken

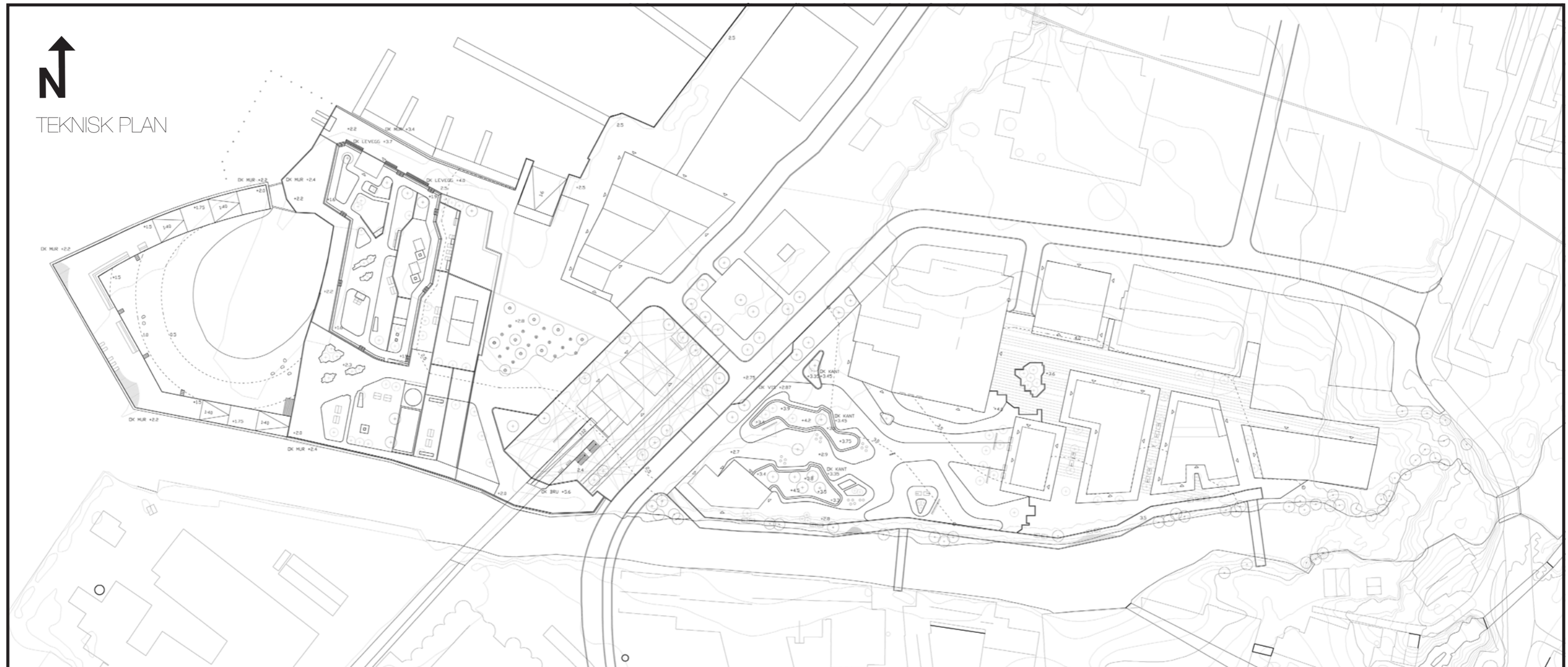
nybygg 10,5m

Nytt gangbru i siktløpe
til sentrum gjennom
Møllebyen

Elvepromenade

Nytt gangbru med
forbindelse gjennom
Møllebyen til sentrum

Eksisterende
jernbanebru inngår
i ny sykkelvei på
nedlagt toglinje



LANDSKAPSFORM OG BEBYGGELSE

Eksisterende kystlinje, terreng, veisystem og bebyggelsessakser er på ulike måter integrert og tilstede i løsningsforslaget (jfr dagens situasjon til høyre). Kystlinjen mot Mossesundet er bevart og forsterket som lagune. Jernbanevallen beholder sin høyde inn på område før den avløses av nybygg. Den åpne flaten gir rom til en større bydelsplass, men reduseres ved å fortettes i østenden der nye bygg struktureres rundt eksisterende som kan gjenbrukes.

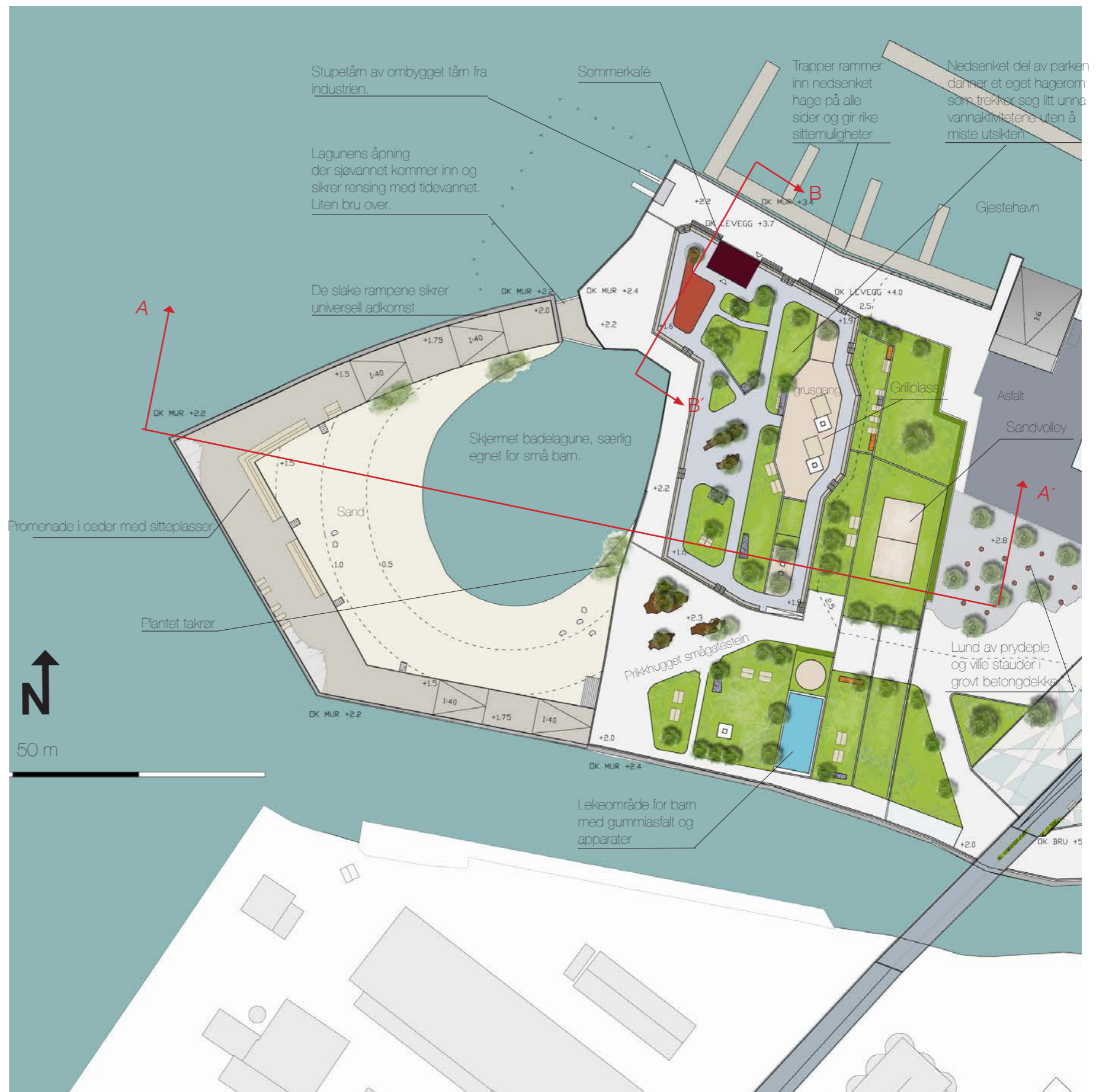
TEGNFORKLARING:
(se illustrasjonsplan for utfyllende beskrivelser)

| | | | |
|---|------------|---|-----------|
|  | Eks. koter |  | Eks. trær |
|  | Nye koter |  | Nye trær |

DAGENS SITUASJON



Fig.4.2: Kartgrunnlag viser dagens situasjon i kystlinje, topografi, bebyggelse og konstruksjoner.



BADEPARKEN

SOSIALT PROGRAM

Badeparken skal være det møtet med sjøen byen ikke har i dag. Moss er rik på naturlige strender ute i friluftsområdene, særlig på Jeløy. Nordover i sentrum med tilgang til Mossesundet er det langt mellom dem, og det er på denne siden av byen kommunen anser det som mest hensiktsmessig å utvide boligtilbudet. Badeparken skal fungere som en forlengelse av bylivet strukket ut i sjøen. Den er rikt programmert for et bredt spekter av aktiviteter fra bading til grilling, barnelek og aktiviteter knyttet til sjøen. Søndre Jeløy har vannaktivitene knyttet til vind som seiling og kiting. Her, i det mer skjermede Mossesundet er det ideelt for kajak, roing, seiljolleopplæring for nybegynnere og dykking. Roklubben holder i dag til rett over sundet på Jeløy-siden. Et av nybyggene kan romme fasiliteter for slik aktivitet og opplæring. En gjestehavn sørger for adkomst av besøkende både fra byen og sjøen. En sesongåpen kafé inne i "hagedelen" av parken tilbyr servering i sommerhalvåret. Parken har umiddelbar nærhet til både gang- og sykkelvei, buss, og noe bilparkering.

DESIGN

Dagens landskapsform beholdes og aksentueres med etableringen av en skjermet lagune med sandstrand helt ytterst mot sundet. Lagunen omkranses av en promenade med sittemøbler. Spunting mot elvemunningen erstattes av en steinmur og forlenges til å danne ytre støttemur mot sjøen for promenaden i hele dens utstrekning. De Peterson-ansatte hadde disposisjonsrett til 70 båtplasser langs Mosselvans nedre løp. Disse kan videreføres langs den nye steinmuren selvom denne forhøyes. En åpning i murens nord-vest side sørger for at sjøen kommer inn i badelagunen, og tidevannet får virke naturlig, mens en bru over denne gjør at promenaden møter kaien i begge ender. Kaien innenfor er hevet over dagens terreng og danner en bred pir som rommer en rikt møblert park med en nedsenket del, stupetårn, sandvolleyball, lekeplass og sommerkafé. Nord for denne anlegges en enkel gjestehavn. Et eksisterende rensesbasseng ombygges til rampe for utsetting av kajaker og andre mindre båter. Parken er rikt møblert med benker og sitteplasser i ulike former og størrelser.

Både Gehl Architects og Dan Hallemar har understreket betydningen av god møblering og tiltak som forlenger sesongen for opphold utendørs i de nordiske land. De mange bruksmulighetene i parken skal bidra til dette. Lokalklimatisk styrkes det ytterligere med den nedsenkede delen av parken som i kombinasjon med kafébygget og noen leegger i nord, får en skjerming mot nordavinden. Det er mest i vinterhalvåret nordavinden er

dominerende, og en kan ikke forvente utstrakt bruk om vinteren, men titaket kan forlenge sesongen i vår- og høstmånedene. Vegetasjonen demper vinden ytterligere samtidig som det gir skyggemulighet om sommeren.

Formgrepet for parken er basert på tømmerstablene som lå inntil hverandre i nord-sør retning slik en ser av flyfotoet på side 27. Dette er markert i arrangementet av belegg, plener og gangveier. Vegetasjon, endringer i belegget, lave vegger i tømmer - med referanse til plassens tidligere bruk - og en nedsenket hage bidrar til å danne mindre rom innenfor det store parkrommet. Designen peker i tillegg mot barokkhagens formgrep som referanse til jernverkets hage som lå langs Verkgaten på 1700- og tidlig 1800-tallet. Den er likevel langt løsere og mer dynamisk i form og program som for å synliggjøre en fundamentalt ny bruker av de offentlige byrom. At den er plassert på et helt annet - og mer opplevelseshbetont - sted på tomten symboliserer også en ny tiden for bybrukeren og havneindustriens oppbrudd på stedet.

Mellom parken og det trafikale knutepunktet er et felt beplantet med trær og tilsynelatende ville stedsegne stauder innenfor corténsirkler i et grovt betongdekke bestående av resirkulert betong fra stedet. Dette er en sone som kan tenkes å bli brukt til nybygg i fremtiden, utvidelse av fasiliteter til havneaktiviteter eller en form for utvidelse av parkfunksjonen. Jeg mener det ikke bør avgjøres i denne omgang. Overgangen mellom badeparken og næring/trafikkforbindelser kan istedet vente med å få sin endelige funksjon til stedet er brukt i noen år for å hindre en "privatisering" av strandparken ved for store bygningsvolumer inntil denne i den tidlige fasen.

TERRENG

Terrenget går i dag fra vannlinjen til kote +1,0. Forslaget beholder en slak tilgang til havnivå, men bygger terrenget gradvis opp til kote +2,5 for å komme opp til akseptabelt nivå for nye bygg gitt av hensyn til flomsikring. Parkens høyde bidrar til at vegetasjonen i liten grad blir utsatt for direkte sjøsprøyt.

MATERIALBRUK

Det foreslås en kvalitativt god og bestandig materialbruk av hovedsakelig naturstein og tre i badeparken for å tydeliggjøre at denne delen er en permanent del av prosjektområdet. Likevel, som kontrast, og for å hente frem spor av industrien, legges det inn enkelte hint til fortiden gjennom materialer og objekter som viser den slitasje og råhet som ligger i fabrikkens

natur, Noen steder gjennom moderne former som eksempelvis corténstål, andre steder ved å hente inn gamle stolper til ny belysning eller felter med gammel betong, resirkulert fra dagens betongdekke. Utover de nevnte brukes sand, grus og asfalt. Tømmersviller av Jarrah, med en referanse til tømmerstablene, brukes som romskapende element gjennom leegger mot nord, kanter til gangstiene og inndeling av plenen i mindre gressfelt.

VEGETASJON

Hele spennet fra plen via busksjikt til tresjikt er representert her. Funksjonen er å danne mindre rom i parken, dempe vind og gjøre den visuelt rik. I badelagunen foreslås noen mindre tuer med takrør. De er vanlig på Østfolds strender og har en fin visuell og auditiv effekt i vinden. For stor spredning må forhindres gjennom skjøtsel da de kan oppta mye plass og tiltrekke seg mye småfugl som igjen kan gi en gjødslingseffekt i den skjermede lagunen. Noen staudebed anlegges i parken, hovedsakelig med kjente kyststauder fra området som storkenebb, samt valmuer og pryddress som tåler kystklimaet. Av trær foreslås to små flerstammede typer: Sibirlønn (Acer ginnala Sauherad) særlig for høstfargene og et Prydeple (Malus pumila Mari) for blomstringsverdien om våren. To middels store enstammede typer supplerer disse: Park-or (Alnus Spaethii) og Kaukasusask (Fraxinus salicifolia Raywood). Svartor og ask finnes her fra før. De utvalgte sortene er valgt på grunn av sine begrensede størrelser og for å supplere de stedsegne artene med "nære slektninger" som likevel gir en variasjon ved å ha andre vekstegenskaper og årstidsvariasjoner. Alle er prøvd ut og anbefalt som gate- og parktrær i Norge.

SPESIELLE HENSYN

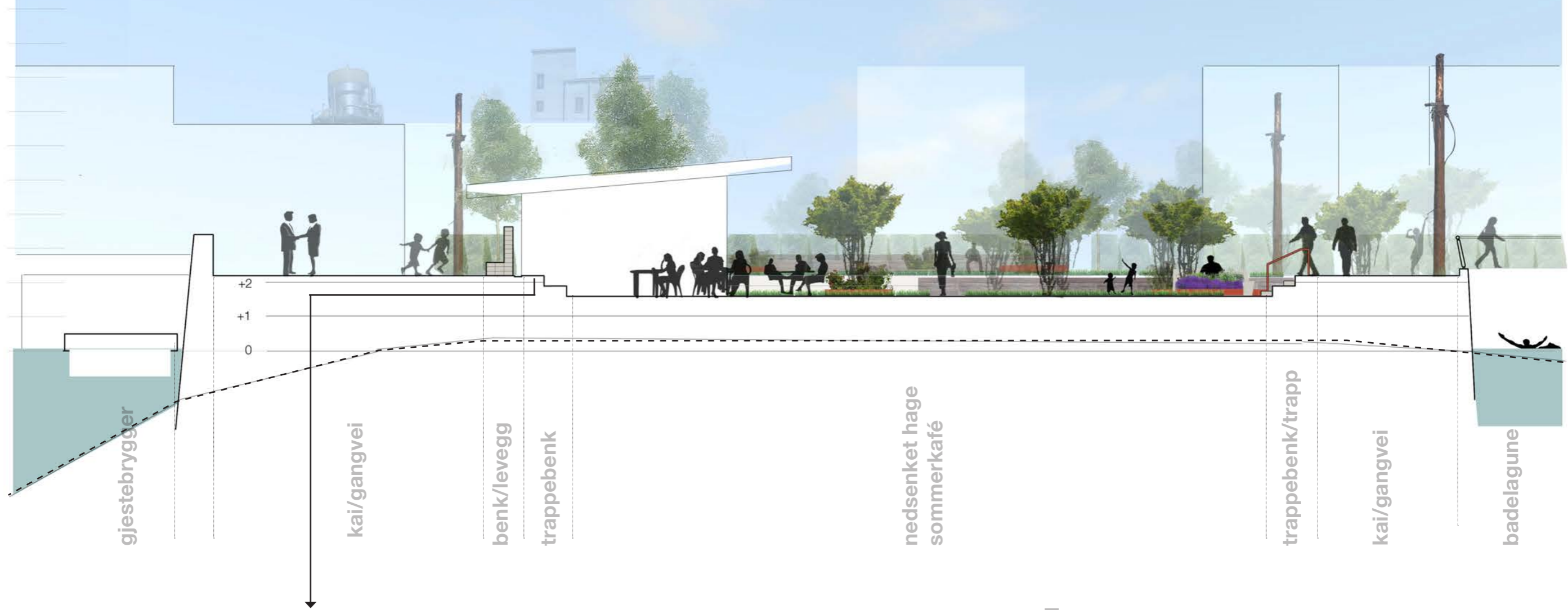
Det er kjent forurensning i grunnen her av benzen og alifater som stammer fra oljeprodukter (Stubberud 2012). Etter anbefaling fra KLIF må det derfor gjøres en risikovurdering i forhold til å anlegge badeplass. I denne løsningen har jeg forutsatt at en risikovurdering gir klarsignal til ønsket bruk. Følgende tiltak er i så tilfelle anbefalt: Det mudres der strand skal anlegges for så å legge nye masser. Siden tidevannet skal virke innenfor lagunen må det ved gitte tidsintervall kontrolleres om de nye massene er intakte eller utsatt for erosjon. Evt. må nye masser tilføres med jevne mellomrom (Bjertnæs, 2012). Piren innefor vil uansett bygge tilstrekkelig over dagens nivå til at tilføring av nye, rene masser kan være nok.

SNITT A - A'

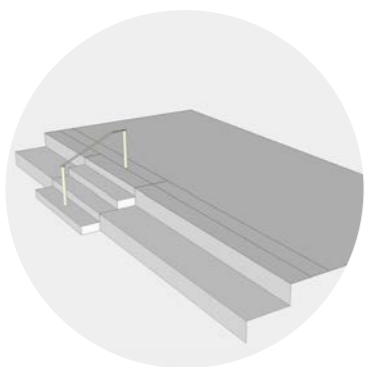


SNITT B - B'

----- Eksisterende terreng
 10m



Utsnitt designprinsipp: innramming av nedsenket hage med trapper integrert i benkerrekker



MATERIALER I DEKKE OG VEGETASJON I NEDSENKET HAGE:

- resirkulert, farget betong på uteservering


- gressplen


- trær: prydeple kaukasusask parkor


- stauder eksmpel: valmuer prydgress storkenebb


- bedkant cortenstål


- tømmersviller "jarrah" som kanter


- prikkhugget smågatestein gangveier


- cedertre i trapp og benker





KNUTEPUNKT BEVEGELSESLINJER

SYKKEL- OG GANGVEI PÅ JERNBANELINJEN

SOSIALT PROGRAM

Jernbanen blir her i minst 10 år til. Deretter foreslås en ombygging til primært sykkelvei, men med mulighet for gående. Toglinjen følger hele sentrums lengde, er uten høydeforskjeller og har en slak kurvatur, som gjør den perfekt som express-sykkelvei. Tidligere i oppgaven er det referert til The High Line Park i New York. Enkelte trekk ved denne kan fungere til inspirasjon for denne sykkelveien. High Line er en park for gående, men i Moss er nok sykkelvei den viktigste funksjonen. Likevel, skal en gjøre det til en større attraksjon bør en tilføre egen gangvei, og noen

utvidede plasser underveis for opphold. Rom som får en tilsynelatende ren transportetappe til å vekke undring og opplevelser ved hjelp av god belysning og møblering, beplantninger og tilgjengelighet for alle. Med denne løsningen blir steinvollen gjennom sentrum stående, men transformert fra barriere til en unik og stedsspesifik opplevelse kombinert med en viktig transportfunksjon. Traséen bør få flere av- og påkoblingspunkter gjennom sentrum med ramper som gir adgang til viktige plasser og gater, og den bør ha en helårsdrift. En kan med dette synliggjøre en prioritering av sykkelveien som ønsket transportmiddel i sentrum både for folkehelsen og det sosiale. Det er på tide at en anser syklistene som en viktig del av bylivet, og ikke først og fremst en del av trafikken.

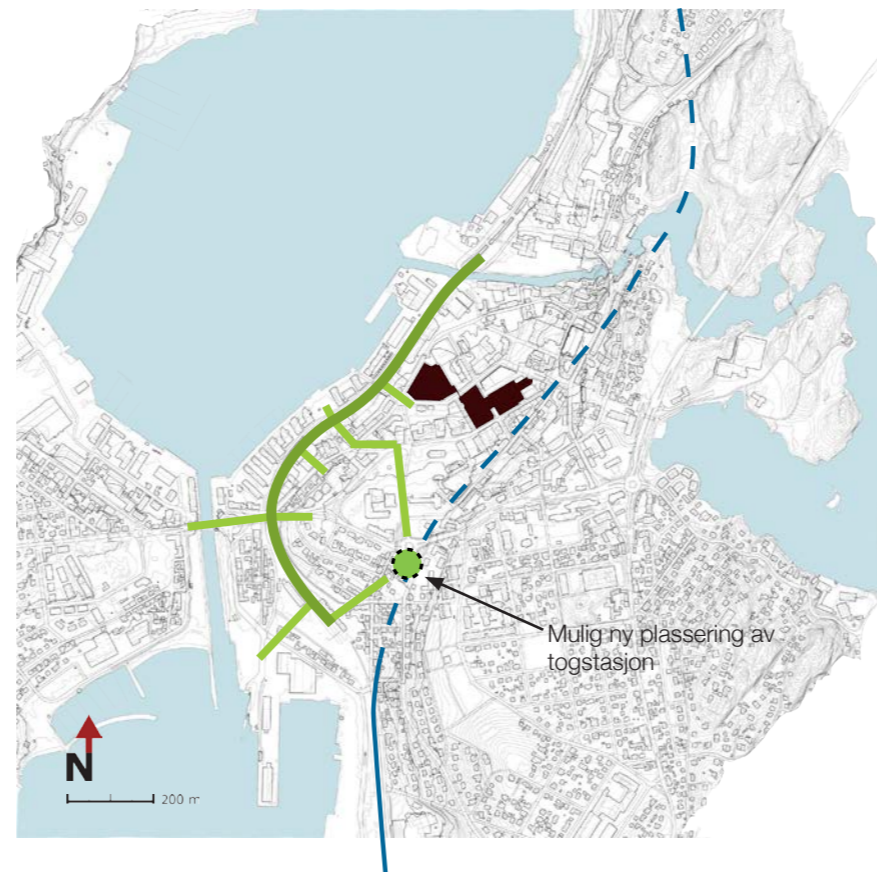


Fig.4.3: Grønn strek viser hvordan sykkelveien vil forbinde hele sentrum og gi effektiv adkomst til sentrale deler av sentrum.

Ny bilvei inntil jernbanebrua på østsiden er allerede foreslått kommunalt og støttes i dette forslaget. Skal en avlaste Storebro og Verkskata sitt historiske miljø er dette eneste krysningsmulighet for bil og buss. I forslaget er det en to-felts vei som umiddelbart ledes inn i et plassrom mellom flerbruksplassen og jernbanevollen. Ved avviklingen av togtrafikken vil plassdannelsen bli tydeligere med sykkelbroen og nybygg i forlengelsen av denne. Slik samles hovedinnsfartsårene til bydelen i ett knutepunkt. De skjærer som en kile inn i elverommet og blir umiddelbart omsluttet av urbane funksjoner, park, og plassdannelser. Ved å la et slikt bevegelsesrom bli del av tydelige oppholdsrom synliggjøres prioriteringen av myke trafikkanter og de bysosiale verdier. Det foreslås en mindre parkeringsplass i dette området mens øvrig parkering for området kan legges til eksisterende kjellerrom under fabrikkhallene samt noen nybygde. Ut fra prosjektområdet følger veien eksisterende hovedvei på fabrikktomta og ledes så nordover langs en trasé nedenfor Verkskata. Dette er en løsning akseptert av Høegh eiendom for den første fasen i utbyggingen. Veien er foreslått relativt smal med redusert hastighet for å markere den som bygate fremfor gjennomfartsvei mellom bydelene.

DESIGN

I møtet med Peterson-tomta har jeg latt sykkelveien møte terrenget med en rampe, mens en trapp leder fotgjengerne opp og ned. Jernbanebrua forlenges noe inn i prosjektområdet, men møter raskt en ny bygningsakse ved at bruen ender i bygningsfasaden og deler av dette bygget står på den samme brukonstruksjonen. Dette skaper et originalt og umiddelbart møte med en sammensatt urbanitet når en krysser elven. Fra en passasje gjennom de høye fabrikkbyggene til kornprodusenten Lantmännen åpner elverommet seg med den gamle jernbanebrua og en får parken nede på



venstre side, ny bilvei nede til høyre og et nytt bygg rett i mot med næring og offentlige funksjoner i første etasje. I bakgrunnen ligger de eksisterende fabrikkbyggene som et scenografisk utropstegn.

TERRENG

Ettersom terrenget under brua bygges opp blir høyden fra bakken til underkant av bru mellom 2.5 og 3m avhengig av ny brukonstruksjon. Det tilsvarer en litt høy etasje i bolighus.

MATERIALBRUK

Ettersom det er en forlengelse av eksisterende jernbanebru bør forlengelsen med rampe og trapp utføres i lignende stålkonstruksjon. Brua hviler i dag på en steinmur som bør beholdes. Mellom denne og nybygget bør stålplarer benyttes for å gi en åpen og "lett" konstruksjon som gir visuell kontakt på tvers av den. Gulvet under brua og rundt bygningene skal være steinheller i to farger i et uregelmessig mønster. Eksisterende jernbaneskiner felles inn i flukt med dette belegget som påminnelse om produksjonsprosessen knyttet til transport og en estetisk parallell til jernbanebrua.

servicenæring/
kontor/off.tilbud

bruforlengelse
med rampe og
trapp til sykkel-/
gangvei
sitteplasser med
utsikt

eksisterende
jernbanebru
over elven

fabrikkens egne
togsinner for
tømmertransport
med godstog





FLERBRUKSPLASSEN

SOSIALT PROGRAM

Stedet skal bli en offentlig, åpen plass mellom fabrikkbygg i ny bruk og nybygg. Omkransende funksjoner som servering, næring, bolig, studier og aktivitetstilbud vil komme til å definere hverdagslivet på plassen. I tillegg skal den kunne brukes til sesongbetonte events og aktiviteter som utekonsserter, festivaler, markeder og skøyteis. Den kan også fungere som rom for temporære kunstinstallasjoner ettersom Momentum kunstbienale allerede holder til over elven. En broforbindelse via Bryggerigården i Møllebyen gir en direkte og synlig forbindelse til sentrum.

DESIGN

Plassveggene vil bestå av eksisterende bygg i nord og sør og nytt bygg i øst. I vest skal to opphøyde organiske former beplantes med trær, pryddressfelt og plen og tilby sitte- og tumleplass. Formen på disse refererer til de enorme flishaugene som lå her mens papirfabrikken var virksom. Trærne vil gi et transparent filter mot trafikken i vest uten å stenge disse bevegelsene helt ute. De slipper ettermiddagssol inn fra sjøsiden og trekker det grønne inn på plassen fra elvebredden. Som frittstående benker er det valgt en lysende, gul sirkelformet fra "Flexy" da denne gjentar den lysende ringen oppe på "kokeren" - en tank som antagelig får stå som landemerke (se s.54).

På den åpne plassen skal den kjente Peterson-lyslogoen fra 1962 stå på en stålsøyle. I mange år har den vært en del av neonskiltet oppe på et av fabrikkbyggene. Da lyste den for hele byen. Nå som dette bygget antagelig får en ny form kan skiltet flyttes ned til der folk går og bli en attraksjon for denne plassen. Dekke på plassen har en grafisk form som er en abstraksjon av formspråket i elefantlogoen. Gule, lysende, runde benker fra Flexy er valgt for sin referanse til den lysende toppen av fliskokeren, det dominerende landemerket for stedet. Sykkelparkering av nederlandsk type der syklene heises opp i stolper er foreslått i illustrasjon for å innlemme fysisk arbeid og høydedimensjonen som element i plassens hverdagsbruk.

En ny elvepromenade strekker seg langs bredden fra den øverste nye gangbrua til den ny bilbrua og passerer dermed plassen. Den skal veksle mellom å gå innenfor dagens støttemur og å henge ut over vannmassene. På denne måten kan den snirkle seg mellom eksisterende trær som både står nedenfor muren ute i vannet, og oppe på bredden noen meter innenfor.

TERRENG

Det behøves kun små terrengendringer for å få et større fall fra oversiden av plassen mot elven. De opphøyde "grønne lungene" skal få en kompleks terrengform. De er denne omgang kun presentert som formprinsipp i snittet og med punkthøyder i planen. Det viktigste hensynet ved evt detaljering blir å tilpasse terrengformen funksjonelle plener, pryddressbed, og plantede trær som skal ha godt rotfeste.

MATERIALER

Dekke tenkes utført i mørk markegl og plasstøpt betong med svakt innfarget overflate, evt andre egnede materialer som gir tilsvarende grafisk bilde. De opphøyde feltene får en bred steinkant rundt i sittehøyde mens materialene innenfor veksler mellom beplantning av pryddress plen og trær. Elvepromenaden bygges i tre og behandles ikke. Eksempelvis Cederrte.

VEGETASJON

I de opphøyde feltene mot veien plantes Sibirlønn (*Acer ginnala*) for å danne et buskaktig filter mot veien. Disse gir kraftige høstfarger i rødt. Lenger inn mot plassen, i de samme feltene, plantes Kaukasusask (*Fraxinus salicifolia* Raywood) og Furu (*Pinus sylverstris*). I mellom de to opphøyde feltene plantes en Platanus acerifolia (londonplatan) som danner et slags tuntre i det som blir en større trelund med både hjemlige og kontinentale referanser. Pryddressarter i de opphøyde feltene kombinert med plen for opphold, og stauvede i overgangen til den åpne plassen sørger for en rikere visuell effekt. Disse er særlig viktig for å skape en god plass med innhold fra start, mens de nye trærne vokser til. Mot elven beholdes det meste av eksisterende trær for å ha en god trebestand mens resten er nyplantet. Elvepromenaden vil gå i mellom og rundet disse.

SNITT D - D'



eksempel på ny bruk
av bygget mot plassen:
takhage/veksthus
kontorlokaler
klatrevegg
servering 1.etg.

elverommet
ny gangbru
elvepromenade

torg-park hybrid
åpen plass
terrengformer
fra fabrikkens
flishauger
treulunder
petersons elefant

fylles med:
hverdagsliv
festivaler
konserter
markeder
skøyteis
barneskirenn
veteranbiltreff
teater/dans
midlertidige
kunstinstallsjoner

eksisterende
industribygg
reprogrammert

elvepromenade
cedertre



marktegl i
plassgulv



plasztøpt
betong i
plassgulv

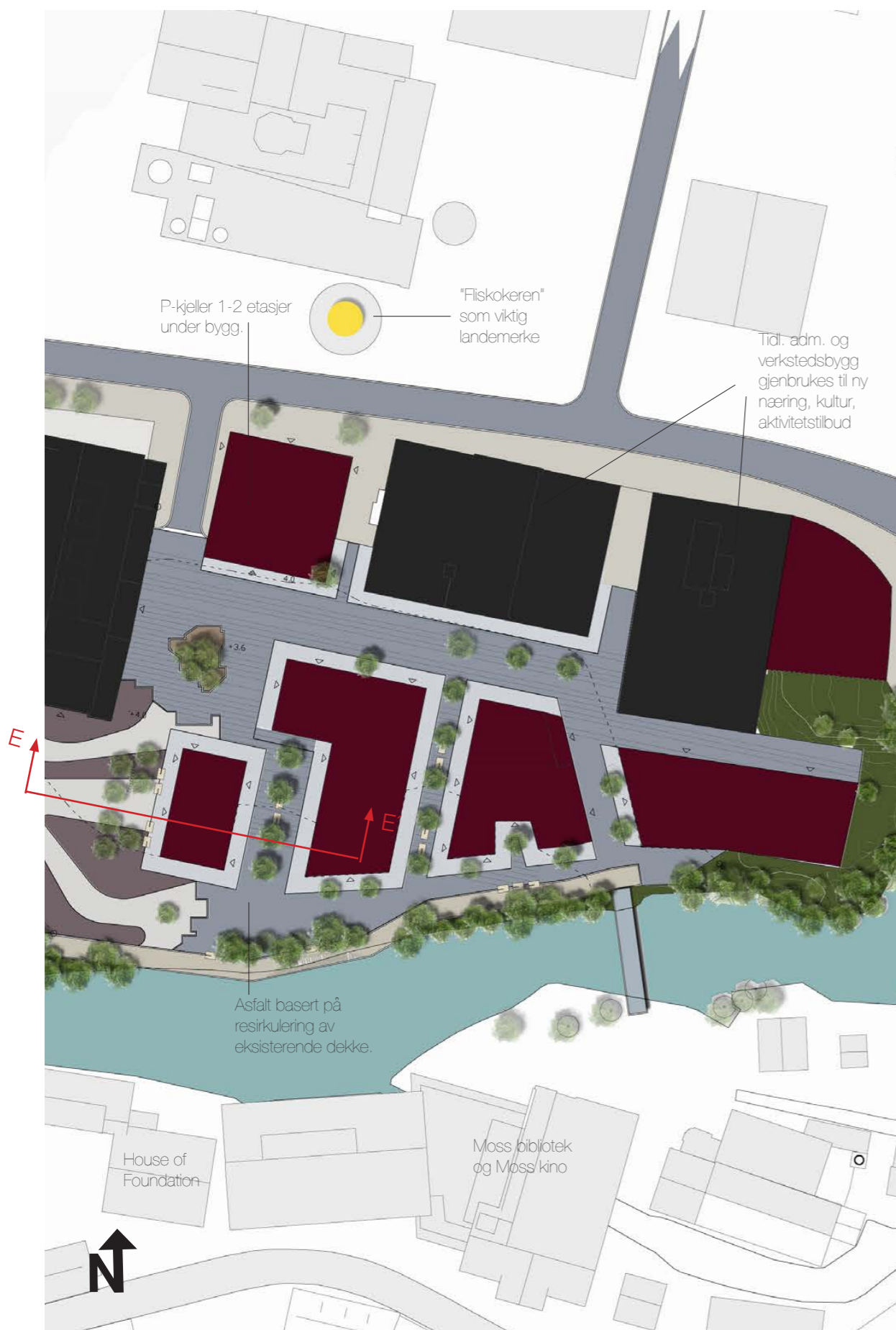


petersons
logo hentes
ned fra taket



delar av
betongfasade
bevares





FORTETTING GAMMELT OG NYTT

SOSIALT PROGRAM

Kunnskapsnæring, studier, kulturskole, boliger og kultur er alle relevante program som kan fylle dette kvartalet, og med det sørge for en variert bruk til flere av døgnet tider. Dette vil og bidra til at elverommet blir et trygt område å beveg seg i. Nærvær av andre folk som kan se og høre deg er viktig for trykghetsfølelsen i de offentlige rom. Funksjonsfortetting som dette gjør at elverommet som landskapselement flettes sammen med de urbane rom, og med det genererer flere brukere, og økt trykghetsfølelse. Gatene møbleres med benker og får en god belysning.

DESIGN

Som landskapsarkitekt er jeg ikke ute etter å definere arkitekturen i bygningsmassene, men å bidra i diskusjonen rundt størrelser, plassering og strukturering, og byggehøyder i forhold til uterommene. Kvaliteter i fasaden, om 1. etasjen åpner seg mot gaten utenfor, eller stenger verden ute, er avgjørende for bylivets kvalitet på stedet.

Volumene i forslaget er relativt små, men spiller samtidig andre størrelser på Peterson-tomta og i Møllebyen. Høydene tilsvarer omtrent eksisterende byggehøyder og kommer opp i 4 og 5 etasjer. 1. etasjen er gjort 4,5m høy for å gi større fleksibilitet til næringen mot gaten. Det gjør samtidig at en i større grad, fra innsiden, opplever innerrommet som en forlengelse av uterommet. Byggene danner et mønster av mindre gateløp som alle har kontakt med elverommet. De er tilbaketrukket fra elvebredden for å gi god plass til promenaden, sikre opplevelsen av en offentlig elvebredd, og for at de i anleggsperioden ikke skal sjenere den økologiske balansen i elven unødige.

TERRENG

Terrenget fortsetter i samme retning som på plassen nedenfor. Helning mot elven forsterkes noe ved at terrenget heves mot nordenden. Gaten inntil de eksisterende byggene her må likevel noe ned igjen for å treffe fasaden deres riktig, og får derfor egne sluk til overvann. Dette harmonerer med at det her blir bilkjøring og at overvannet derfor skal til rensing.

MATERIALER

Det foreslås et steindekke i feltene rundt bygget. Dette er kun en farge/materialendring for å markere byggets møte med bakken, og gi nye og eksisterende bygg en felles "såle" som bidrar til å binde sammen gatebildet visuelt. Utover dette foreslås asfalt i gatene, resirkulert fra dagens dekke.

VEGETASJON

I eksisterende vegetasjon langs elven gjøres et utvalg der de sunneste og mest karakteristiske får stå, mens den mer uanselige krattvegetasjonen som fyller igjen kan fjernes for å åpne mot elven. Det skal uansett beholdes nok til å danne et sammenhengende grøntdrag ned langs elven.

Gatetrær foreslås av typen Parkor (*Alnus Spaethii*) for å gjenta beplating fra prosjektområdet nedenfor og for å holde den relatert til stedsegen vegetasjon langs elven.

SPESIELLE HENSYN

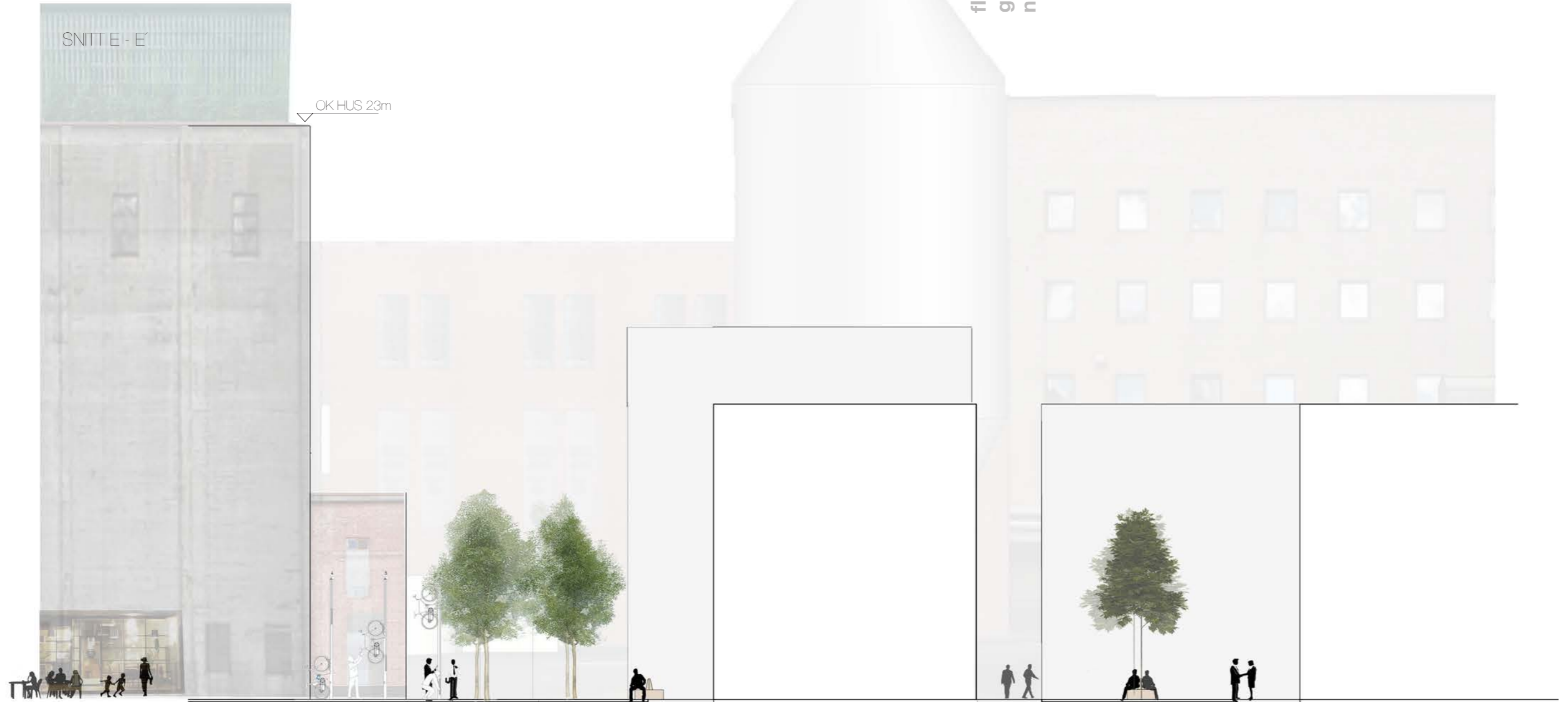
Det skal i anleggsperioden og i driften fremover taes hensyn til den økologiske balansen i elven slik at den holdes bærekraftig, og styrkes jfr stedsanalysen.

eksisterende
industribygg
reprogrammert
fasade kan
delvis bygges
om for ny bruk

SNITT E - E'

OK HUS 23m

fliskokeren (60m)
gul topp lyser om
natten



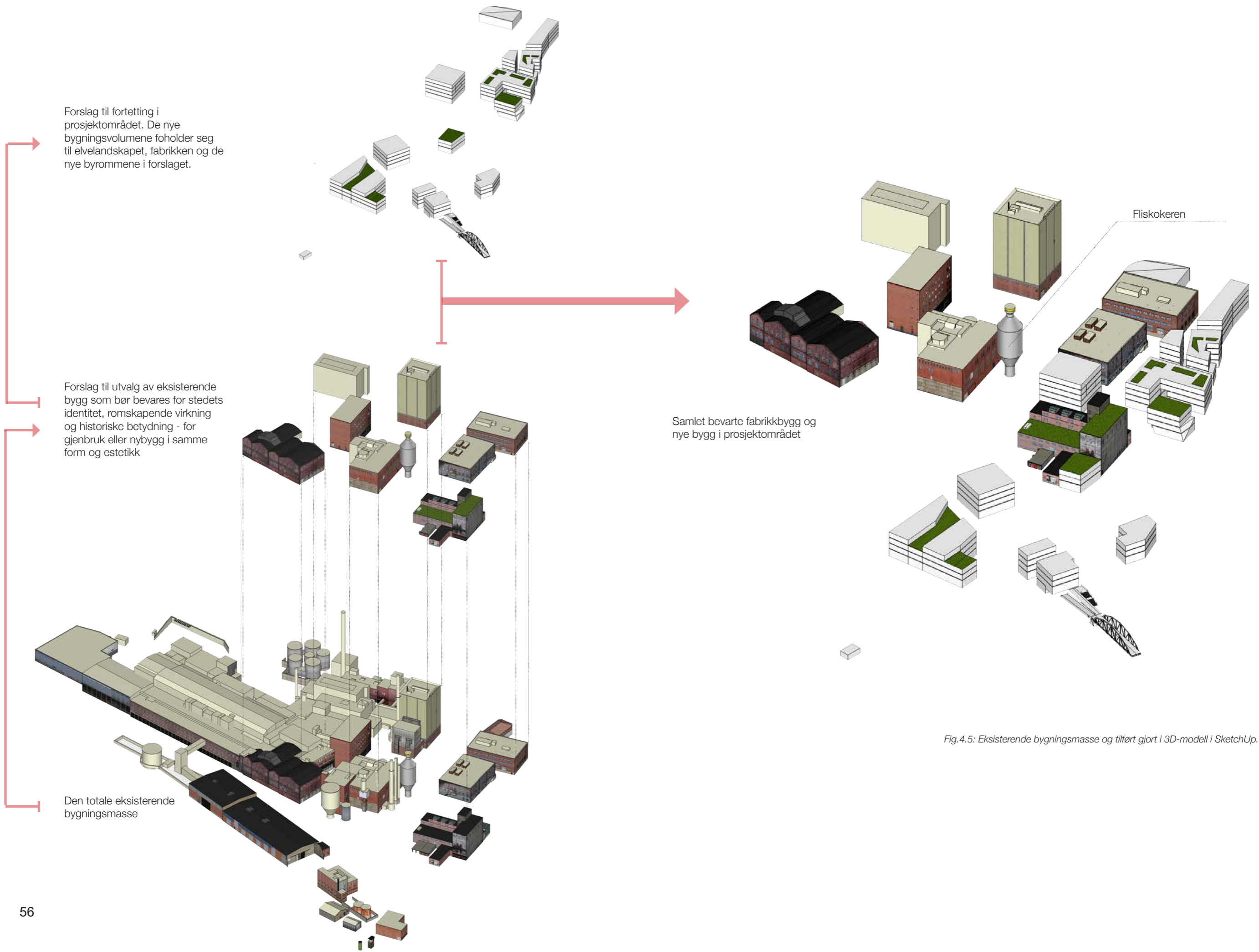
Ekstisterende terreng samsvarer med løsningsforslaget

20m

nybygg
innhold av type:
næring
handel
off.tilbud

gate med
benker
trær
resirkulert
asfalt fra
stedet

nybygg
innhold av type:
næring
skole
leiligheter



Forslag til fortetting i prosjektområdet. De nye bygningsvolumene forholder seg til elvelandskapet, fabrikkene og de nye byrommene i forslaget.

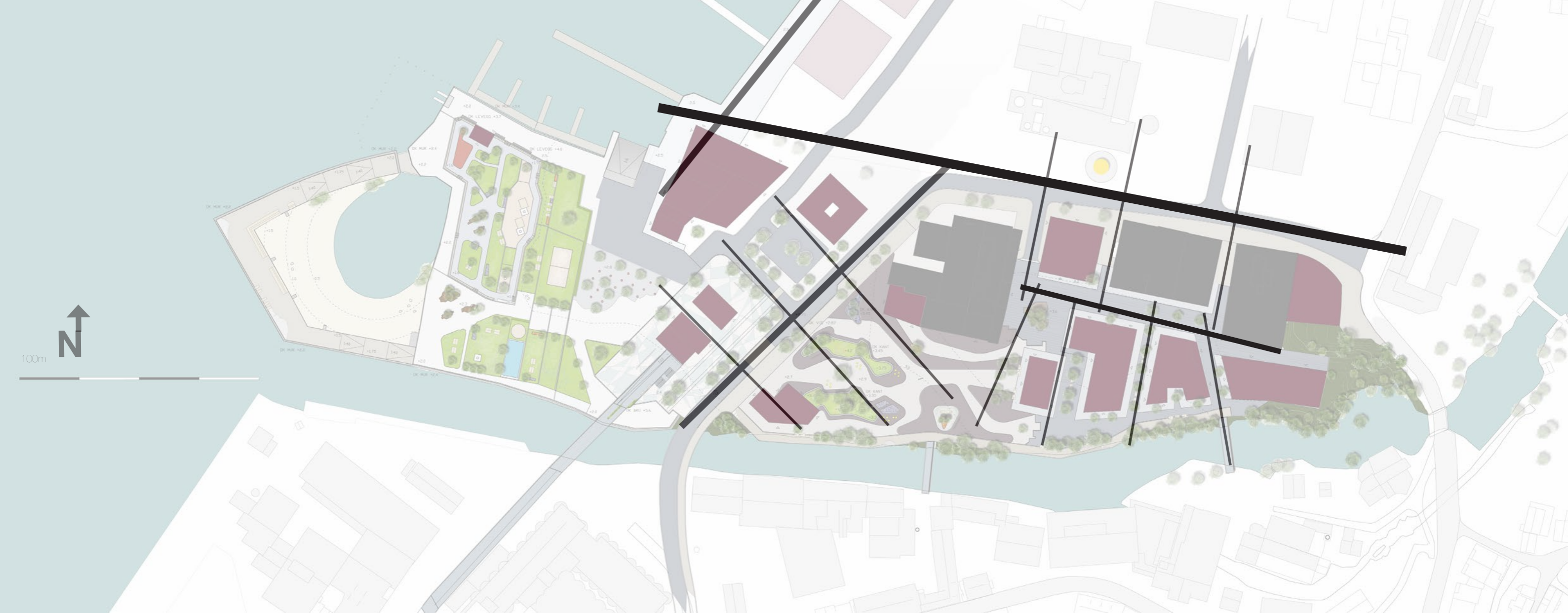
Forslag til utvalg av eksisterende bygg som bør bevares for stedets identitet, romskapende virkning og historiske betydning - for gjenbruk eller nybygg i samme form og estetikk

Den totale eksisterende bygningsmasse

Samlet bevarte fabrikkbygg og nye bygg i prosjektområdet

Fliskokeren

Fig.4.5: Eksisterende bygningsmasse og tilført gjort i 3D-modell i SketchUp.



— strukturer og gateretninger som dannes av byggenes retning og størrelser.

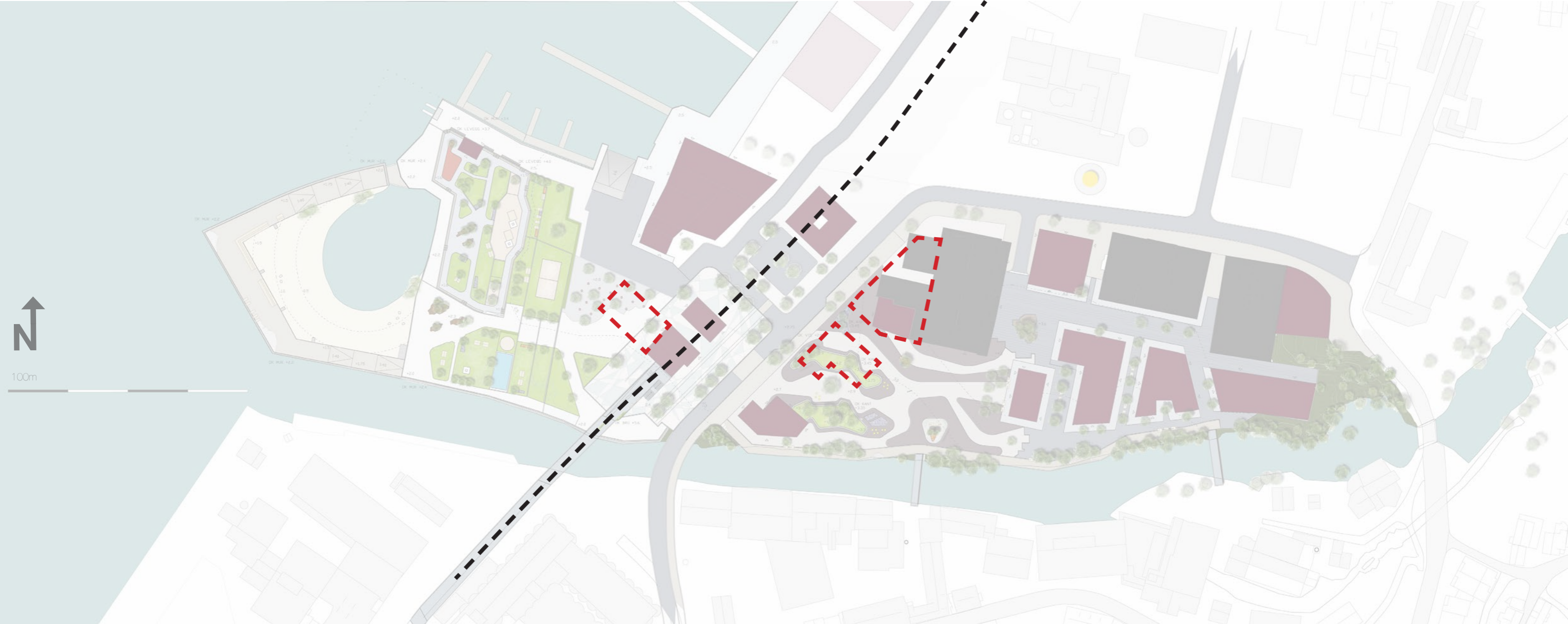
EKSISTERENDE OG NYE BYGG

Nye bygg er tilført i form av foreslåtte størrelser innenfor prosjektområdet for å gi plass til nye funksjoner i bydelen. Kunnskapsnæring, boliger, en utvidelse av Campus Moss sine studietilbud, plasskrevende fritidstilbud, servering og fasiliteter til sjøaktiviteter kan tilføre en etterlengtet bruk og aktivitet.

De eksisterende bygg som er valgt ut for gjenbruk har en særlig arkitektonisk karakter, formidler spor etter industriens produksjonspeser og vil fungere som landemerker for bydelen. "Skulpturer" etter produksjonen, som *fliskokeren* vil kanskje ikke kunne få en ny funksjon, men bør likevel bevares som identitetsskapende konstruksjon fra industritiden slik en kjenner fra Duisburg-Nord (omtalt referanse). De øvrige utvalgte vil kunne gjenbrukes i ulike former. De nyeste kan antagelig brukes som de er, med en interiørmessig oppgradering, mens andre kan beholde fasaden og la det bli ytterveggen på et nytt bygg. Bygg kan også rives om de viser seg uegnet for gjenbruk, og nytt bygg reises etter samme mal som det opprinnelige.

Vurderingen av fabrikkbyggene er i hovedsak begrenset til prosjektområdet. Når enkelte bygg utenfor likevel er tatt med i diagrammet er det fordi de ut fra sin størrelse og særpreg vil fungere som landemerker og ha identitetsskapende effekt for prosjektområdet, og bydelen for øvrig.

De nye byggene er plassert etter hvor de best kan få en aktiv funksjon for prosjektområdets bevegelseslinjer og oppholdsrom. Deres program skal generere bevegelse til og fra sentrum, samt befolke stedet til døgnetts ulike tider.



BYGGETRINN OG OMRÅDER FOR MULIG SENERE FORTETTING



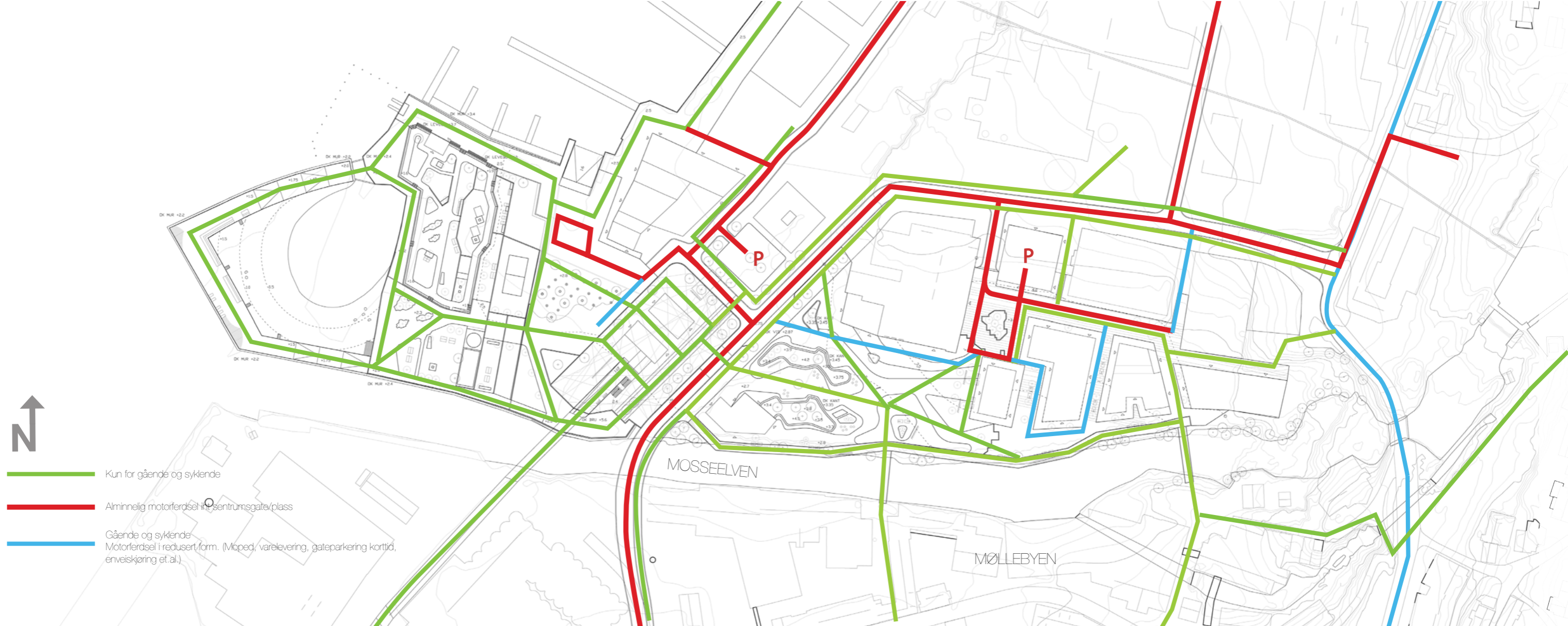
BYGGETRINN

Hele prosjektområdet utenom det som ligger i jernbanetraséen kan realiseres umiddelbart etter området er klargjort. Med tydelige og muligens utvidede underganger vil forbindelsene på tvers av denne muren være funksjonelle.

MULIG VIDERE FORTETTING

De røde, stiplede linjene markerer byggegrense for mulig videre utbygging på to steder i prosjektområdet. To bygg kan plasseres på flerbruksplassens vestside, men med to passasjer som gir åpning mot sjøen og slipper inn noe av ettermiddags-/kveldssolen. Det vil fjerne en av de grønne lungene mot plassen, men med en raus park mot sjøen vil det resterende grønne samt elverommet gi tilstrekkelig grønt innslag til plassen og den nye bebyggelsen.

Bygget som "tar i mot" jernbanebrua kan utvides og strekkes videre mot sjøen, men da i samme bredde som det opprinnelige bygget for å beholde en visuell kontakt mellom sjøsiden, brua og rommet ovenfor. Det kan diskuteres om en heller skal gjøre motsatt og etablere dette bygget først, mens jernbanen står for så å utvide med delen som tar i mot "sykkelbrua" når dette bygget blir aktuelt etter togtrafikken er avviklet. Det vil gi flere funksjoner til nedsiden av jernbanen i første fase og med det flere potensielle brukere av parken. Med toget og steinvollen tilstede er det likevel en fare i at det kan gi en privat opplevelse av strandparken.

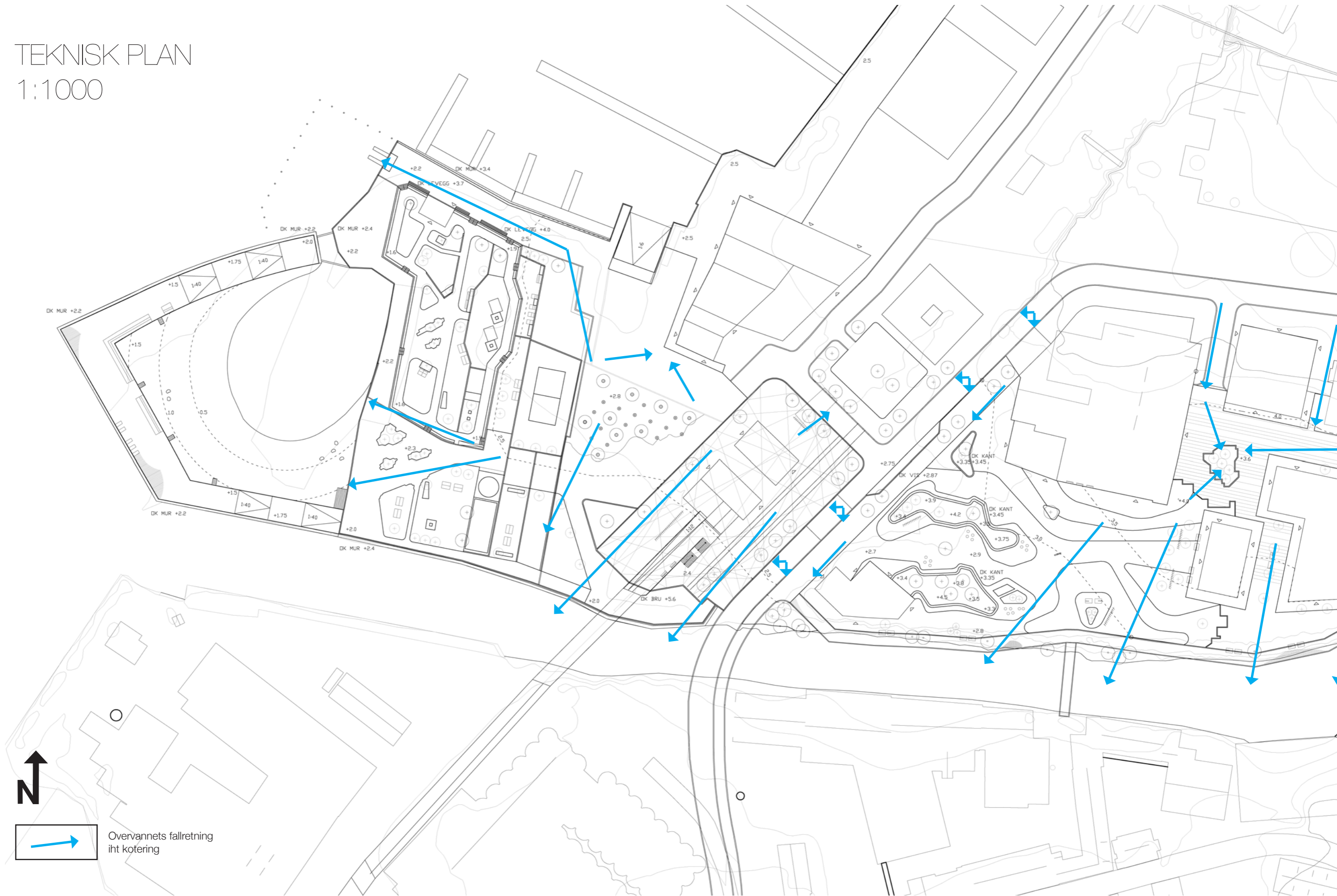


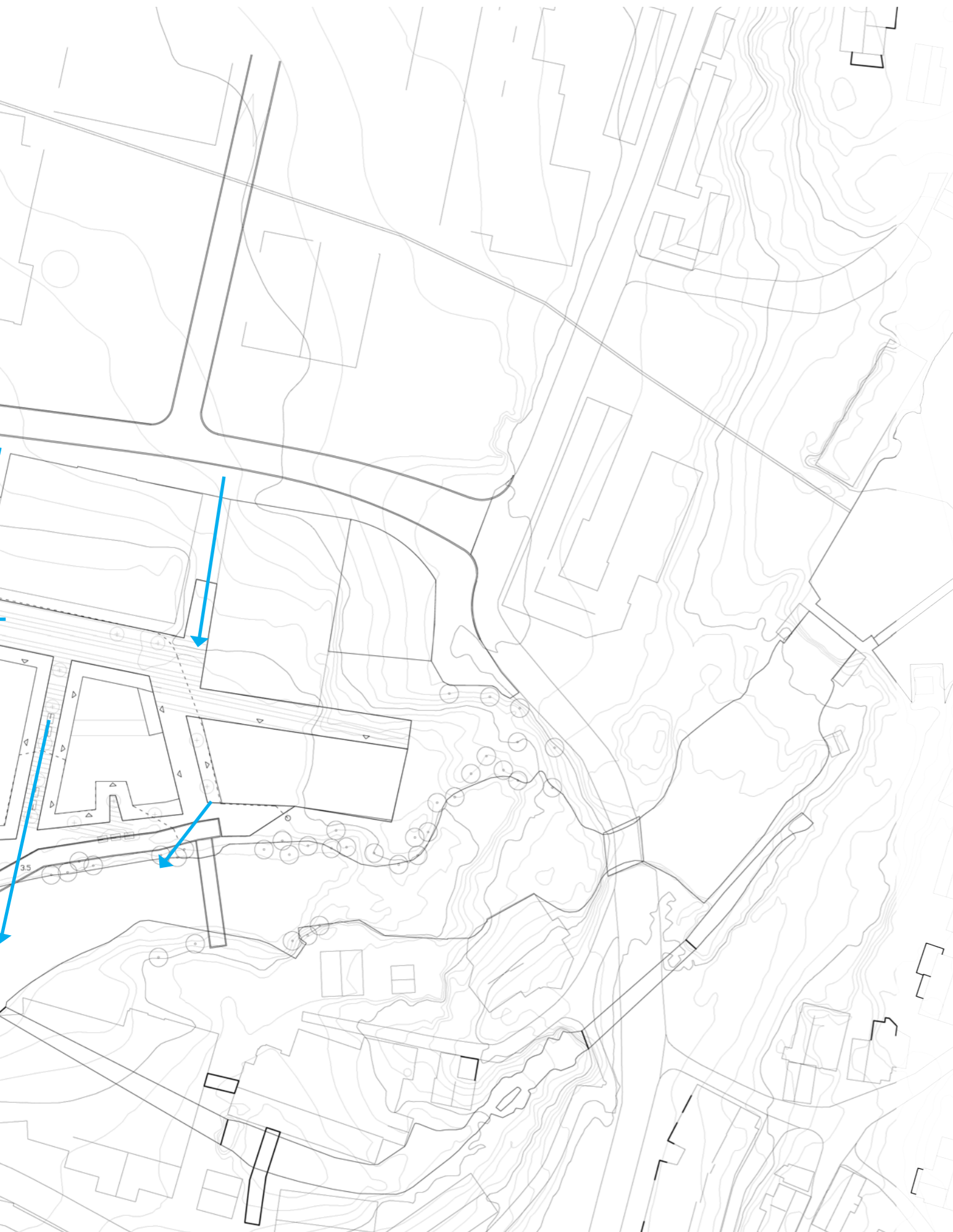
BEVEGELSESLINJER

Kartdiagrammet viser hvordan forslaget tilrettelegger for et dynamisk bevegelsesmønster for gående og syklende på området. De fleste tilfredsstillende kravet til universell utforming. 4 nye forbindelser over elven, hvorav en er en ombygging av jernbanebrue til gang- og sykkelvei, sørger for god forbindelse med Møllebyen og sentrum.

1. Ny sykkelvei følger hele sentrums lengde, er uten høydeforskjeller og har en slak kurvatur. Dette gjør den perfekt som express-sykkelvei for effektiv og miljøvennlig persontransport gjennom et sentrum som nå skal strekkes ytterligere ut.
2. Veiforbindelse for bil og buss samt sykkel og fotgjenger mellom sentrum og nord i Verksgata. Skal avlaste Storebro og Verksgata.
3. Bryggeriforbindelsen - gjennom tidligere Moss Bryggeri i Møllebyen. En av få åpninger i en ellers stengt fasaderekke på sentrumsiden av elva. Gården er privateid og en forbindelse må løses i dialog med grunneier. Mulighet for en broforbindelse som er stengt kvelds- og nattetid.
4. Biblioteksforbindelsen - fra baksiden av Moss bibliotek er det allerede planlagt en bru som skal gå opp til Konventionsgaarden. Den ble planlagt før Peterson gikk konkurs og jeg mener det nå er mer hensiktsmessig å lede fotgjengere og syklistene rett inn til Peterson-tomta. Det vil herfra være lett å komme seg videre opp i Verksgata, slik den andre brua var tenkt å skulle gjøre.

TEKNISK PLAN 1:1000





TERRENGENDRINGER OG HENSYN TIL VANN

Terrenget er formet med hensyn til at elven og sjøen skal brukes som resipient for overvann fra plassene og parken, og ledes via grunne renner i belegget der det er hensiktsmessig for å samle det. Unntaket er overvann fra bilveiene som ledes til sluk og videre til renseanlegg på grunn av forurensning fra dekk, vei, og eksos.

Utover dette er terrenget behandlet med hensyn til universell adkomst til alle gater og plasser. Lensgst øst er nivåforskjellen mellom prosjektområdet og plassen ved Konventionsgaarden så stor (ca. 10m) at direkte universell adkomst ikke er mulig.

I tillegg til koting for avrenning av overvann er terreng lavere enn +2.5 generelt hevet til kote +2.5 før nybygg for å komme opp på akseptabelt nivå med hensyn til flomproblematikk og økende havnivå.



Fig.4.6: En gjentakelse av flyfotoet fra 2008 illustrerer tydelig hvordan løsningsforslaget på neste side både viderefører industrilandskapet og etablerer nye byrom.



Fig.4.7: Planløsning projisert i flyfoto illustrerer realiteten i prosjektet og kan dermed leses i forhold til struktur, bevegelseslinjer og proporsjoner i Møllebyen, sentrum og Peterson forøvrig. Foreslåtte nybygg må leses som volumer i fotavtrykk og høyde, og ikke som en utformet arkitektur.

ANBEFALT DISKUSJON FOR SØRSIDEN AV ELVEN

Mellom Møllebyen og Gågaten/Amfi Moss er et problemområde for sentrum med tanke på byrommene og kvaliteten på bevegelseslinjene mot Peterson. Moss kommune har et ansvar for å styrke denne sonen.

Diagrammene viser handelskjernen i sentrum med gågaten og kjøpesenteret samt Møllebyen og Peterson. I dag (illustr. venstre) er området preget av mye overflateparkering, usammenhengende bygningsstruktur, til tider av dårlig visuell kvalitet, og en avstengt, privat park. Diagrammet lengst til høyre viser forslag til noen overordnede grep. De er ment som et bidrag til diskusjonen om hva dette området mot Møllebyen kan bli. Kvartaler er her foreslått fortettet og større overflateparkeringer er avviklet til fordel for P-kjellere og mindre plasskrevende gateparkeringer for kortere opphold.

Et av hovedgrepene her er å strukturere sentrumparkeringen annerledes for å generere flere gåturer ute i byrommene mellom bil og handlested. En av de største "feilene" i utbyggingen av Amfi er, etter mitt syn, de overdimensjonerte parkeringshusene på senterets vestsida, som gir tørrskodd forbindelse mellom bil og senter uten at en beveger seg ut i byen. Samtidig har de gjort senterets vestsida til en bakgate. I Bergen sentrum har alle parkeringshus og -kjellere utgang til en gate eller plass slik at en må gjennom disse før en kommer til ønsket mål - eksempelvis et kjøpesenter. En større parkeringskjeller under nåværende P-plass ved kirken vil øke bevegelsen gjennom gågaten på vei til butikkene her eller i senteret. Samtidig må det største av Amfis P-hus avvikles.

Følgende kan leses i illustrasjon til høyre:

Den private Bryggeriparken mot Møllebyen åpnes og får en forlengelse mot Amfi i form av en plass på den nåværende P-plassen kombinert med fortetting. Dette styrker forbindelsen fra gågate/senter gjennom Møllebyen og inn på flerbruksplassen på Peterson.

P-tak (Domus) foran Amfi gjenbygges men beholder P-kjeller.

Kvartalet mot Lantmännen får sammenhengende fasade mot gaten som bygger inn kvartalet til en sammenhengende bygårdsstruktur.

P-hus nedenfor Amfi erstattes med nybygg.

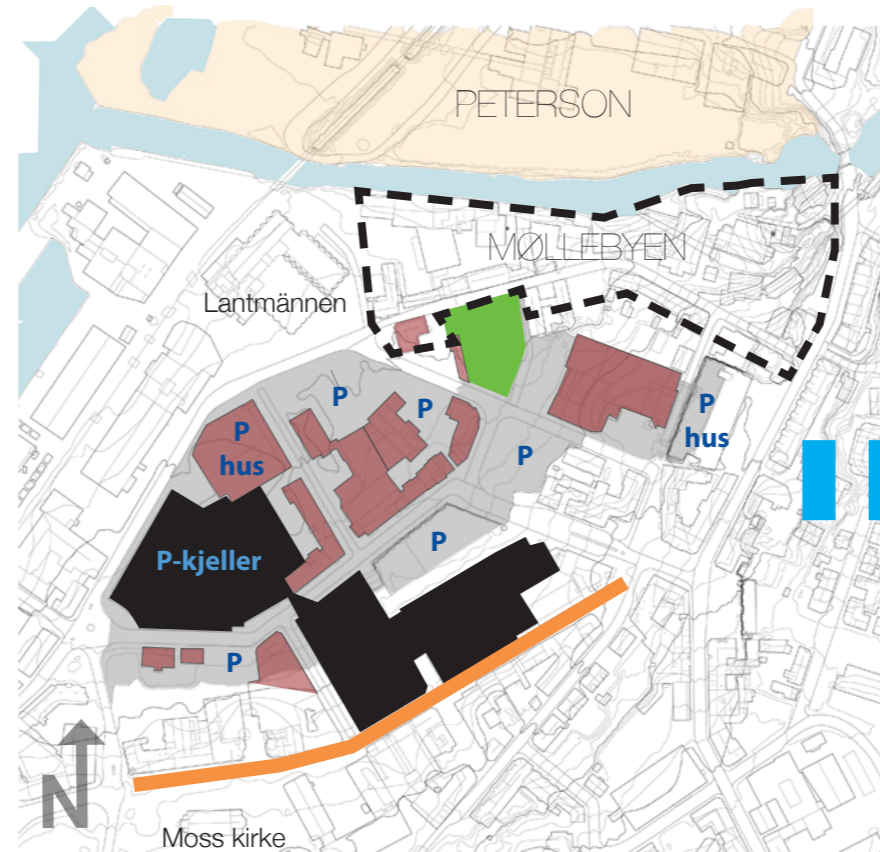
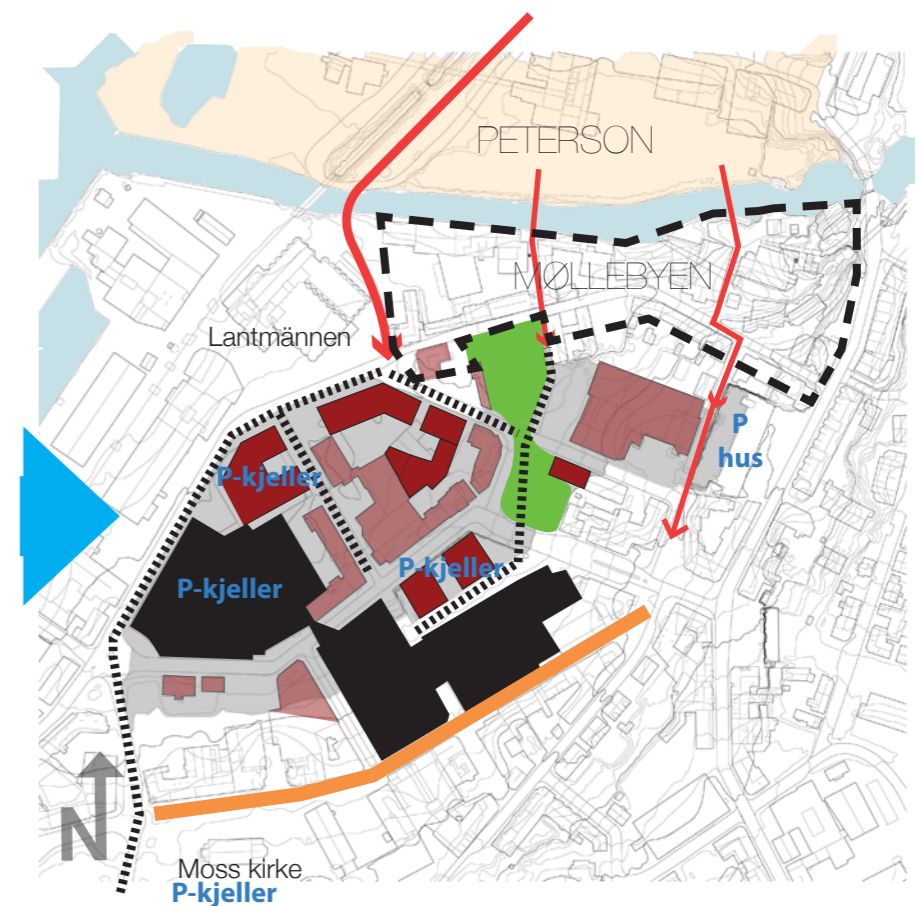


Fig.4.8: Dagens situasjon i en problematisk sone av sentrum. Mye overflateparkering konsentrert på "feil side" av kjøpesenteret ift. gågaten. Avbrutte bygningsrekker og et usammenhengende og til tider svakt arkitektonisk uttrykk gjør området kaotisk og uoversiktlig å orientere seg i for en ukjent. Få aktive fasader i 1.etg

Fig.4.9 (høyre): Forslag til forbedring.

En større p-kjeller etableres under bakken under eksisterende parkering ved Moss kirke for å skape bevegelser fra andre siden av gågaten.



Felles tegnforklaring:

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | Kjøpesentret Amfi Moss | | Eksisterende bygg |
| | Gågata | | Foreslåtte nybygg |
| | Nye bruforbindelser tilknyttet sentrumsgater | | Privat, avstengt park foreslått åpnet og "forlenget". |
| | Bevegelseslinjer med forbedringspotensiale | | Del av sentrum med svake bevegelseslinjer og uoversiktlig struktur. |

EGENREFLEKSJON

Løsningsforslaget er konklusjonen og svaret på problemstillingen i denne oppgaven. Forslaget er ment som et innspill til den områderegulering, og senere detaljregulering, som Peterson-tomta skal gjennom i nærmeste fremtid. Den er også ment å skulle gi noen innspill til en strategi for videre arbeid med hele sentrumsplanen. Den kan, som i Hudson River Park sitt eksempel, fungere som hovedgrep med klare designprinsipper, for så å fordeles på flere landskapsarkitekter for videre detaljprosjektering og utførelse. Om prosjektet skulle vært realisert kreves uansett en større detaljeringsgrad. Forslaget som foreligger er på et semi-overordnet nivå for tydeligere å kunne fokusere på et helhetlig godt grep samtidig som den menneskelige målestokken styrkes og levendegjøres i snitt og perspektiver. Det er fra bakkeplan det sosiale rom leves ut og endres med tiden, og kan ikke alene planlegges ut fra et overordnet planperspektiv.

Det er tidligere presisert at oppgaven ser for seg de første 10-12 årene av en utvikling på minst 30 år. Med det menes at byen, dens byrom og sosiale rammer må evalueres kontinuerlig slik at en programmerer og reprogrammerer mens det utvikles. Forslaget som foreligger er både stramt forankret i noen sentrale programmerte bevegelseslinjer og byrom, samtidig som en innenfor rammeverket ser fleksible muligheter for både vekslende bruk, senere fortetting og forhøyning. På den måten etableres et godt grunnlag for sosialt byliv fra begynnelsen av, samtidig som det er igjen rom til de behov og endringer vi ser først om 10 år.

LITTERATURHENVISNINGER

BØKER:

- FLORIDA, R. 2002. The Rise of the Creative Class. And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life, New York, Basic Books.
- JAN GEHL, L. G., SIA KIRKNÆS, BRITT S. SØNDERGAARD 2006. Det Nye Byliv, København, Arkitektens Forlag.
- JUUL, H. 2009. Det Kendte i det Fremmede - Byens Rom 2, København, Fonden til utgivelse af Arkitekturtidsskift.
- LÖFGREN, O. 2001. Den nya ekonomin - en kulturhistoria. Kulturelle perspektiv. Umeå.
- NICOLAI CARLBERG, S. M. C. 2005. Byliv og Havnefront, København, Museum Tusulanums Forlag.
- RINGDAL, N. J. 1989. Moss bys historie 1700 - 1880, Moss, Moss kommune.
- SCHNITLER, C. W. 1916. Norske haver i det 18de og 19de aarhundrede, Oslo, Norsk folkemuseum.
- SHANNON, K. 2006. From theory to Resistance: Landscape Urbanism in Europe. In: WALDHEIM, C. (ed.) The Landscape Urbanism, Reader. New York: Princeton Architectural Press, New York.
- WELLER, R. 2006. An Art of Instrumentality: Thinking Through Landscape Urbanism. In: WALDHEIM, C. (ed.) The Landscape Urbanism Reader. New York: Princeton Architectural Press, New York.

TIDSSKRIFTER:

- ARVIDSON, A. R. 2011. So Inclined. Landscape Architecture Magazine. Washington DC, USA: Ann Looper-Pryor, ASLA.
- AURORA FERNÁNDEZ PER, J. M. 2011. The High Line sections 1&2. a+t. Spania: a+t architecture publisher.
- BRANDT, K. 2009. Strandpromenaden, etapp III Helsingborg. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.
- EDENES, M. R. 2012. Fra melkebutikk til kjøpesenter til lissom melkebutikk. +KOTE. Oslo: Magasinet KOTE.
- GAUTE BROCHMANN, A. R. 2013. Kjøpesenterfloraen i farger. Arkitektnytt. Oslo, Norway: Norske arkitekters landsforbund.
- HALLEMAR, D. 2009. In i det vilda. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.
- HALLEMAR, D. 2010. Så bygdes sjöstaden. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.

- HEMMERSAM, P. 2013. Kjøpesentrene har kommet for å bli. Arkitektnytt. Oslo, Norway: Norske arkitekters landsforbund.
- JOHANSSON, A. 2010. 30-plus i semisuburbia. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.
- MARIA BLOCK, V. B. 2010a. Världsbäst utanför husen. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.
- MARIA BLOCK, V. B., DAN HALLEMAR 2010b. Tema: Hammarby sjöstad. Arkitektur. Stockholm, Sverige: Arkitektur Förlag AB.
- RØNNOW, V. 2011. Aalborg havnefront. Landskab. København, Danmark: Dansk landskabsarkitektforening, Arkitektens forlag.
- SPEIRS, A. 2012. The water works - New York. Monocle. London: Winkontent Limited.
- STEGNER, P. 2005. New Piers in Hudson River Park. Topos. München: Georg D.W.Callwey GmbH & Co.KG.
- STORVIK, H. L. 2012. Landschaftspark Duisburg-Nord. +KOTE. Oslo: Magasinet +KOTE.

RAPPORTER/INFOBROSJYRER/UPUBLISERT ARBEID:

- AHMED REZA NASERZADEH, I. O. P. 2010. Flomsonekart delprosjekt Moss. Flomsonekart. Oslo: Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).
- INSITU, L. 2011. Bruk av byens parker. Moss kommune.
- STUBBERUD, K. B. 2012. Oppfølging av grunnforurensning ved tidligere Peterson Linerboard AS. Oslo: Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF).
- SVENDSEN, Å. 2012. Veien mot Mossekonvensjonen. In: ØSFOLDMUSEENE (ed.). Moss: Østfoldmuseene.
- TRANDEM, Y. 2010. Årsberetning 2010. Moss: Mossregionens næringsutvikling AS.

NETTSTEDER:

- BAKKE, K. 2013. Hun har høy utdanning, men det er vanskelig å få jobb. - Andelen innbyggere i Moss med høyere utdanning stiger, men arbeidsplassene finnes andre steder. [Online]. <http://www.moss-avis.no>: Moss Avis. Available: <http://www.moss-avis.no/nyheter/hun-har-hoy-utdannelse-men-det-er-vanskelig-a-fa-jobb-1.7816701> [Accessed 25.03.2013 2013].

- FUTUREBUILT. 2012. Hvordan bli en sykkelby? [Online]. <http://www.future-built.no/hvordan-bli-en-sykelby>: Futurebuilt. [Accessed 04.02 2013].
- SNILSBERG, T. 2013. Momentum biennalen inn på Peterson-tomten [Online]. Moss, Norge: Moss Avis. Available: <http://www.moss-avis.no/kultur/momentumbiennalen-inn-pa-peterson-tomten-1.7748026> [Accessed 06.02.2013 2013].

PERSONLIG KORESPONDANSE:

- BJERTNÆS, O. 16.04.2013 2013. RE: SV.klif-rapport Peterson Moss. Type to SANDBERG, P. D.
- BJØRNDALLEN, K. 2013. RE: Interview. Type to SANDBERG, P. D.
- PETTERSEN, T. 2013. RE: Interview. Type to SANDBERG, P. D.

FIGURHENVISNINGER

KART, FOTO OG FIGURER SOM IKKE ER HENVIST TIL I FIGURLISTEN ER FORFATTERENS EGNE.

DEL 1:

Fig.1.3 – Grafisk norgeskart med fylkesinndeling. Østfold uthevet. Hentet fra: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Norway_Counties_Østfold_Position.svg

Fig. 1.4 – Grafisk østfoldkart med kommuneinndeling. Moss kommune uthevet. Hentet fra:

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:NO_0104_Moss.svg

Fig. 1.5 – Orthofoto Moss sentrum og Jeløya fra Finn.no. Bearbeidet i Photoshop. Hentet fra: <http://kart.finn.no>

Fig. 1.7, 1.12, 1.13 – Foto interiørt og eksteriørt på Peterson-tomta. Tatt på de ansattes siste arbeidsdag. Foto: Ingeborg Øien Thorsland

Fig. 1.17 – Foto av Mossefossen overfor Storebro. Hentet fra: <http://www.fotomoss.com/galleri/showphoto.php/photo/1220>

DEL 2:

Fig. 2.2, 2.3 – Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

Fig.2.4 – Snitt generert i SketchUp. Basert på 3D-modell produsert av, og gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom.

Fig.2.5 – Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

Fig.2.6 – Foto av Verksgata. Hentet fra:

<http://www.moss-avis.no/debatt/leserbrev/en-blindvei-1.4275316>

Fig.2.8–2.10 – Historiske kart med grafisk tolkning. Kartene eies av Høegh eiendom. Grafikken er utført av Anders Folkedal i Asplan Viak på oppdrag fra Høegh eiendom. Gjengis med tillatelse fra disse.

Fig.2.11 - Snitt generert i SketchUp. Basert på 3D-modell produsert av, og gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom.

Fig.2.12, 2.13, 2.16 - Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

Fig.2.16 – Sol- og skyggediagrammer generert i SketchUp. Basert på 3D-modell produsert av, og gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom.

Fig.2.17 – Stillbilde generert i SketchUp. Basert på 3D-modell produsert av, og gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom.

Fig.2.25 – c

DEL 3:

Fig.3.1 – Foto Hudson River Park. Hentet fra: http://wirednewyork.com/parks/hudson_river_park/

Fig.3.2 – Flyfoto over Hudson River Park. Hentet fra: http://www.arup.com/Home/Projects/Hudson_River_Park/HudsonPark_1.aspx

Fig.3.3 – Foto fra Hammarby Sjøstad. Hentet fra: http://minnesota.publicradio.org/display/web/2009/07/07/sustainable_swe-den

Fig.3.4 - Perpsektiv av Musikkens Hus Området i Aalborg av C.F.Møller. Hentet fra: <http://www.cfmoller.com/r/-en/c-f-moeller-og-cowi-skal-ud-forme-anden-etape-af-aalborg-havnefront-i13074.html>

Fig.3.5 - Plan over Musikkens Hus Området i Aalborg av C.F.Møller. Hentet fra: <http://www.cfmoller.com/r/-en/c-f-moeller-og-cowi-skal-ud-forme-anden-etape-af-aalborg-havnefront-i13074.html>

Fig.3.6 – Foto av The High Line Park, New York. Hentet fra: <http://landarchs.com/under-high-line/>

Fig.3.7, 3.8 – Foto av Duisburg-Nord Landschaftspark, Ruhr, Tyskland. Foto: Helle Lind Storvik

Fig.3.9, 3.10 - Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

Fig.3.11 – Fra den danske tv-serien Forbrydelsen. Hentet fra: <http://politiken.dk/kultur/skrivkultur/ECE1761149/skriv-hvad-synes-du-om-forbrydelsen-3/>

Fig.3.12 – Modell av preprodusert boligblokk for Selvaag bygg. Hentet fra: <http://www.selvaagbolig.no/boligprosjekter/Glassverket/Finn-din-bolig-/Bygg-2/>

Fig.3.13 – Foto av rivningen av Moss Glassverk. Hentet fra: <http://www.moss-avis.no/debatt/moss-en-by-uten-visjoner-1.5649443>

Fig.3.15 – Foto av fortausmaling. Hentet fra:

<http://www.flickr.com/photos/cartonreid/4646637491/>

Fig.3.16 – Foto av Torpedohallen København. Hentet fra: <http://www.geolocation.ws/v/P/41009664/mansions-on-the-water/en>

DEL 4:

Fig.4.2 – Kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune. Bearbeidet i AutoCad.

Fig.4.3 – Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

Fig.4.5 – Diagram eksisterende og nye bygg fra løsningsforslag generert i SketchUp. Basert på 3D-modell produsert av, og gjengitt med tillatelse fra Høegh eiendom. Nye bygg egenprodusert.

Fig.4.6 – Flyfoto av Møllebyen og Peterson. Foto: Terje Løchen, 2008 for Moss kommune. Behandlet i Photoshop.

Fig.4.7 – Løsningsforslag vist ved Illustrasjonsplan, vegetasjon og 3D bygningsmasse lagt inn i flyfoto. Originalt flyfoto av Møllebyen og Peterson av Terje Løchen, 2008 for Moss kommune. Behandlet i Photoshop.

Fig.4.8, 4.8 – Kartdiagram egenprodusert. Basert på kartgrunnlag fra Infoland, sponset av Moss kommune.

