



Forord

Denne oppgaven er skrevet i forbindelse med avhandling av mastergrad ved Institutt for landskapsplanlegging, Norges miljø og biovitenskaplige universitet (NMBU), høst 2014 og vår 2015. Den er avslutning på studieretning master i eiendomsutvikling, og representerer 30 studiepoeng.

Jeg har interesse av transformasjon av eiendom og hvilke risiko en påtar seg i forbindelse med store eiendomsutviklings prosjekter og har derfor undersøkt om det er forskjell på teori og praksis på området.

Jeg vil takke veileder Håvard Steinsholt og Berit Nordahl ved NMBU. En stor takk til eiendomsutviklere og Moss kommune som har latt seg intervjuet.

Frode A. Dahl

Ås, 15.mai 2015

Sammendrag

Oppgaven går ut på å avdekke risiko ved transformasjon i Moss-regionen. Dette gjennom intervju med utbyggere og eiendomsbesittere i transformasjonsområdet. Jeg har sett på teori om risiko i transformasjonsområder og sammenlignet dette med det intervjuobjektene har svart. Teori og praksis viser seg å være sammenfallende. I de teoriene jeg har benyttet er det ikke avdekket annen risiko enn det aktørene erfarer. De ulike aktørene har imidlertid forskjellig risiko.

Moss-regionen er i en rivende utvikling etter at store områder har blitt ledige for byfornyelse etter at mye av industrien har forlatt byen. Moss kommune arbeider hardt med å få nye planer på plass og private aktører har lagt planer for transformasjon. Jeg har valgt å intervju aktører som er i ulike faser av prosessen og som har ulike tomter og forutsetninger for å gjøre eiendomsutvikling.

Intervjuobjektene er Rom Eiendom, Enata Eiendom og Høegh Eiendom.

Rom Eiendom har sitt utviklingsområde Sjøsidan midt i knutepunktutviklingen. Høegh Eiendom har kjøpt tidligere Petterson fabrikk og skal transformere et tidligere lukket fabrikkområde til en ny bydel. Enata Eiendom har kjøpt den tidligere Trioing fabrikk. Det er også et lukket område som er noe enklere å utvikle da de ikke trenger å ta hensyn til samferdsel og andre.

Det er forskjell på hvilken risiko de ulike aktørene er utsatt for, både fordi de har ulike tomter med ulik historikk, men også fordi de er i ulike faser av utviklingen.

Risiko i oppgaven blir delt opp i 4 hovedrisikoer: Reguleringsrisiko, finansieringsrisiko, produksjonsrisiko og markedsrisiko. (Barlindhaug, Nordahl 2005). Nyere teori, (Meel 2010), belyser de samme typer risiko, men som del av verddivurdering av utviklingseiendom. Sølve Bærug (Bærug 2012) ser på risiko i forbindelse med verdsetting av utviklingseiendom. Alle tre har sammenfallende oppfatning av risiko som utbyggere i transformasjonsområder blir utsatt for.

Reguleringsrisiko

Rom Eiendom er i tidlig fase og dermed utsatt for reguleringsrisiko. Pga områdets sentrale beliggenhet må de forholde seg til all infrastruktur som skal endres; Rv19, ferjekai, havn, jernbanetrase og stasjon, parkering og buss og er således svært utsatt for reguleringsrisiko.

Høegh Eiendom har direkte nytte av at togtraseen blir flyttet da deres eiendom da vil åpne seg mot fjorden. De har løpende kontakt med kommunen, med ukentlige møter, slik at de kan sette i gang detaljregulering så fort kommunedelplaner/sentrumsplaner er vedtatt.

Enata Eiendom legger i sin detaljregulering opp til høye bolig bygg, ca. 45 meter høye. Kommunedelplanen har lagt opp til store grunnflater med næring og lave bygg.

Finansieringsrisikoen

Finansrisikoen for de tre intervju objektene er svært forskjellig på grunn av forutsetningen som lå til grunn for at de kjøpte.

Høegh Eiendom kjøpte eiendommen Verket og eier den 100% . Med en evigvarende leiekontrakt fra Petterson dekkes store deler av finanskostnadene med leieinntekter.

Rom Eiendom eier tomten sammen med Moss kommune og har derfor ikke lånekostnad, før opsjonen om å kjøpe havna eventuelt kommer.

Enata Eiendom kjøpte eiendommen og har dermed finanskostnad på lån fra de overtok.

Produksjonsrisikoen

Aktørene har ikke begynt med hovedproduksjon enda, dvs. at produksjonsrisikoen i liten grad er på agendaen foreløpig. Et unntak er Høegh Eiendom som har begynt å utvikle verneverdige bygg . De har opplevd at dette er forbundet med stor risiko, da det er vanskelig å forutse kostnadene som påløper ved restaurering av gamle bygg ihht offentlige krav. De har løst økonomiske overskridelser ved å bygge flere utleieenheter og dermed kunne øke leieinntektene.

Markedsrisiko

Aktørene vil selge og leie ut sine eiendommer både før og etter Intercity toget kommer. Alle har begynt å markedsføre sine prosjekter via skisser som viser hvordan områdene vil bli når de står ferdige. Dette har ført til redaksjonell omtale i aviser og media. Høegh Eiendom har også benyttet sine lokaler til kulturaktiviteter for å gjøre sitt område kjent og for å få frem tomtas kvaliteter da det tidligere fabrikkområdet har vært stengt og dermed ukjent for allmennheten. Aktørene er ikke spesielt bekymret for markedsprisene. De mener at prisene i dag er litt lave, men at de vil ta seg opp etter som markedet ser at byen utvikles.

Summary

The task is to identify risk by transformation in Moss region. These through interviews with builders and property owners in the transformation area. I've seen the theory of risk in transformation areas and compared this with the interviewees answers. Theory and practice proves to be congruent. In the theories I have used is not revealed other risk than the developers experience. The various developers have however different risks.

Moss region is developing rapidly after large areas have been vacant for urban renewal after much of the industry has left town. Moss Municipality are working hard to make new plans in place and private parties have laid plans for transformation. I have chosen to interview developers who are in different phases of the process and that have different lots and qualifications to make property development.

Interviewees are Rom Eiendom, Enate Eiendom and Høegh Eiendom.

Rom Eiendom have their development area Sjøsidan in the middle of hub development.

Høegh Eiendom purchased previously Petterson factories and will transform a previously closed factory area to a new district. Enate Eiendom bought the former TrioVing factory. It is also an enclosed area that is somewhat easier to develop when they do not need to pay attention to transport and others.

There is a difference between what risks the various developers are subjected to, both because they have different plots with different histories, but also because they are in different phases of development.

Risk thesis is divided into four main risks: Regulatory risk, financing risk, production risk and market risk. (Barlindhaug, Nordahl 2005). Recent theory, Meel 2010 highlights the same types of risk, but as part of the valuation of development properties. Sølve Bærug 2012 looks to risks associated with the valuation of development properties. All three have similar perception of risk as builders in the transformation areas are subjected.

Regulating Risk

Rom Eiendom is in early stages and therefore exposed to regulatory risks. Because of the area's central location they have to deal with all infrastructure to be modified; Rv19, ferry dock, harbor, railway track and station, parking and bus and is thus highly vulnerable to

regulatory risks.

Høegh Eiendom has direct benefit of railway track being moved when their property will then open up to the fjord. They have regular contact with the municipality, with weekly meetings, so that they can initiate detailed regulation as soon municipality plans / center plans are adopted.

Einate Eiendom adds in its detailed regulation high-rise residential buildings, ca. 45 meters high. The municipal sector plan allows big footprints of buildings for trade and low buildings.

Financing risk

Financial risk for the three interviewees are very different because of the premises that underlay their reason for buying.

Høegh Eiendom purchased property plant and owns it 100%. With a perpetual lease from Petterson large parts of the financial costs are covered by rental income.

Rom Eiendom owns the site along with Moss Municipality and therefore has no cost from borrowing, before the option to purchase the docks may originate.

Einate Eiendom bought the property and thus financial cost of loans from the acquired.

Manufacturing risk

Market participants have not begun with main production yet, meaning that production risks are seldom on the agenda yet. An exception is Høegh Eiendom that has begun to develop old cherished buildings. They have experienced that this is associated with a high risk, since it is difficult to predict the costs incurred by restoration of old buildings according to government requirements. They have fixed financial overruns by building more rental units and thereby increase revenue.

Market risk

Players will sell and rent their properties before and after Intercity train arrives. Everyone has begun to promote its projects via sketches showing how areas will be when they are finished. This has led to editorials in newspapers and media. Høegh Eiendom has also used its premises for cultural activities to make their site known and to present qualities as the former factory site has been closed and therefore unknown to the public. The developers are not particularly concerned about the market. They believe that prices today are a little low, but that they will pick up as markets see that the city is developed.

Innhold

| | |
|--|----|
| 1. Innledning..... | 9 |
| 1.1 Aktualitet..... | 9 |
| 1.2 Teori..... | 9 |
| 1.2.1 Reguleringsrisiko | 10 |
| 1.2.2 Finansieringsrisiko..... | 11 |
| 1.2.3 Markedsrisiko | 13 |
| 1.2.4 Produksjonsrisiko..... | 13 |
| 1.3 Problemstilling | 14 |
| 1.4 Avgrensing..... | 14 |
| 1.5 Metode..... | 15 |
| 1.6 Fremstilling..... | 15 |
| 2. Moss by..... | 15 |
| 2.1 Historikk..... | 15 |
| 2.2 Beliggenhet | 16 |
| 2.3 Moss i dag..... | 17 |
| 2.4 Jernbane..... | 18 |
| 2.5 Moss Havn | 19 |
| 2.6 Riksvei 19..... | 19 |
| 2.7 Sysselsetting..... | 19 |
| 2. Intervjuobjektene Moss..... | 22 |
| 3.1 Enata eiendom(Enata.no)..... | 23 |
| 3.2 Høegh Eiendom..... | 26 |
| 3.3 Rom Eiendom(ROM eiendom)..... | 30 |
| 3.4 Moss Kommune(Moss avis Terje Pettersen)..... | 32 |
| 4. Intervju av aktørene | 32 |
| 4.1 Potensialet..... | 32 |
| 4.2 Reguleringsrisiko..... | 35 |
| 4.3 Finansieringsrisiko | 42 |

| | |
|----------------------------|----|
| 4.4 Markedsrisiko..... | 45 |
| 4.5 Produksjonsrisiko..... | 49 |
| 5. Avslutning..... | 51 |
| Kilder..... | 52 |
| Vedlegg..... | 56 |

Figurer

| | |
|--|----|
| Figur 1. Oversiktskart Viser byens plassering i Moss-regionen og langs Oslofjorden. (Rambøll Norge AS i samarbeid med Dark Arkitekter AS 2013/2014)..... | 16 |
| Figur 2. Oversiktsbilde Moss stasjon og Sjøsidan. (Moss Dagblad 2015)..... | 17 |
| Figur 3. Bilde av område før og etter utbygging Rosenvinge Park- Høyden Moss(Enata.no) | 23 |
| Figur 4. Høegh eiendoms plan for gjennomføring av utbyggingen av Verket.(Høegh eiendom) | 26 |
| Figur 5. Illustrasjonsbilde av Verket (Høegh eiendom) | 28 |
| Figur6. Konvensjons gården som har blitt restaurert, den er verneverdig og blir benyttet til kontor.(Høegh eiendom) | 28 |
| Figur 7. Illustrasjons bilde av Sjøsidan(ROM eiendom)..... | 30 |
| Figur 8. Sammenligning av markedsprisene over til Norge, Moss og Drammen. (Norges eiendomsmegler forbund)..... | 49 |

Tabeller

| | |
|---|----|
| Tabell 1. Viser nedgang i ansatte i de 10 største bedriftene etter omsetning. Tall fra Lindorf 2006, Jeg har lagt inn ansatte 2014 for å illustrere nedgang i industri ansatte..... | 20 |
| Tabell 2.Egen tabell på bakgrunn av tall fra NAV. Tallene nedenfor er ikke sesongjusterte, og endringene som fremkommer er sammenlignet med samme måned i 2014..... | 21 |

Vedlegg

Intervjuguide

1. Innledning

Moss by har gått fra være et byområde preget av industri, nå er det meste av industrien flyttet eller gått konkurs og dette danner et godt utgangspunkt for transformasjon av byen fra industri til bolig, kultur og næring. Samtidig har Moss blitt en del av Intercity satsingen i Nasjonaltransportplan i 2014(regjeringen) og vil komme betydelig nærmere Oslo i reisetid. Flytting av infrastruktur vil åpne byen mot havet og elva slik at Moss blir et mer attraktivt område og bo i. Arbeidet er i en tidlig fase for deler av område hvor store endringer må til, andre deler kan utvikles relativt enkelt. Aktørene jeg har valgt å intervjuer i forskjellige faser. Risikoen for de enkelte eiendomsutviklerene jeg har valgt ut for å intervjuer er derfor ulik, jeg vil forsøke å belyse den ulike risiko er utsatt for i denne oppgaven.

1.1 Aktualitet

Moss er nå i en rivende utvikling hvor både de offentlige og private er i ferd med å realisere planer. Moss kommune har ved utarbeidelse av sentrumsplan, kommunedelplan for Moss sentrum 2015-2026 lagt ned et stort arbeide i den planmessige delen av transformasjons området. Den ble vedtatt vår i 2015. Aktørene jeg har intervjuet er i full gang med arbeidet med å markedsføre sine områder og flere er i gang med utvikling av deler av eiendommen. Det å se på den risiko de ulike aktørene er utsatt for i de ulike fasene de er i er dermed svært aktuelt. Høegh eiendom og Enata eiendom har allerede begynt utvikling av sine eiendommer på ulike områder, der detaljregulering er på plass. Moss kommune arbeider med planer på nasjonal, fylkedskommunalt og kommunalt nivå. Utvikling av Sjøsidan vil skje gjennom reguleringsplaner for jernbane, Rv19, havn og ferjeleie, deretter oppfølgende områdereguleringer for hele bydelen.

1.2 Teori

Transformasjon av eiendom er forbundet med stor grad av økonomisk risiko og med risiko en mulighet for økonomisk profitt. (Meel 2010)

Eiendomsutvikling er en virksomhet med høy risikofaktor. Risikoen innenfor eiendomsutvikling består i usikkerhet om avkastning. (Berit Nordahl 2009)

Sølve Bærug (2012) definere utviklingseiendom:

Med utviklingseiendom mener vi eiendom som har et klart potensial for å bli transformert til noe annet enn det eiendommen er i dag. Eksempler er tomter, eiendommer modne for

vesentlig oppgradering og reposisjonering, områder med nedlagt eller lite lønnsom industri og næringsseidommer med et betydelig urealisert utnyttning i forhold til reguleringen. Slike eiendommer har en tilleggsutfordring.

Bærug trekker frem en rekke elementer en kan ta utgangspunkt i for å se på risiko ved utviklingseiendommer. Vesentlig for en eiendomsutvikler er hvor mye en kan bygge og hva en kan bygge etter en regulering er foretatt, dessuten hvor lang tid det tar før en kan starte med bygging. Hvilke rekkefølgekrav ligger til grunn og hvem er ansvarlig for at de blir utført. Dette kan være Statens vegvesen, kommunen, havnevesenet, naboer eller andre, men det er av betydning for utbygger hvis det stilles krav til utbygger at dette er på plass før utbygger kan starte eller fullføre sin prosess. Det kan være at utvikling krever at det blir vedtatt politiske vedtak for områdene og at dette kan ta tid. Tid er den vesentlige risikofaktoren.

Produksjonsrisiko med hensyn på miljø, forurensing, verneverdige bygg eller annet, kostnader ved tomt og grunnforhold. Og risiko i forbindelse med oppføring av bygget her under at forventet kvalitet på bygget blir innfridd og at kostnadene er i henhold til budsjett.

Finansrisikoen som avhenger av belåningsgrad, rente, og avdragsprofil.

Markedsrisiko ved at en i de fleste tilfeller er enklere å komme frem til priser på salgs/leie objekter som står ferdig og dermed kan besiktiges i de som selges på prospekt.

Bærug skriver, som et eksempel er markedsrisikoen betydelig større (for utviklingseiendommer forfatterens engen spesifisering) enn for en etablert eiendom, hvor man kan se markedsinteressen direkte i forbindelse med for eksempel reforhandling av leieavtaler. Det er langt vanskeligere å anslå hvordan markedet kommer til å ta imot et nytt prosjekt.

1.2.1 Reguleringsrisiko

Reguleringsrisiko, usikkerhet vedrørende hvilke fordeler eller ulemper som hefter ved offentlig reguleringsbeslutninger i forhold til enkeltaktørens interesser og prioriteringer. (Berit Nordahl 2009) For utbygger handler reguleringsprosessen om å avklare hvilke rammer som gjelder for bygge prosjektet og hvilke andre betingelser kommunen vil stille for at utbygger skal kunne benytte utbyggingrettigheten som følge av reguleringsvedtaket. Metoden for å løse reguleringsprosessen er å jobbe seg igjennom problemstillingene trinnvis.

En kan si reguleringsrisiko ut fra et økonomisk perspektiv avhenger av reguleringsstatus (Bjarne Meel 2009). Der en på en uregulert tomt i LNF område har lav verdi og en tomt ferdig regulert ihht. reguleringsplan eller bebyggelseplan har høy verdi. Vider har eierforhold,

tinglyste heftelser og konsesjon, størrelsen på tomta, tomtens form og arrondering, adkomst, vegetasjon, bekker og vassdrag, naboforhold, offentlig pålegg for vei, vann og kloakk, offentlige rammebetingelser(rekkefølgebestemmelser/utbyggingsavtaler) og miljøforhold betydning for tomtas verdi. Innholdet i den endelige reguleringsplan og hvor lang tid det tar før den blir vedtatt. Tiden fra en kjøper en tomt for utvikling til den er godkjent regulert kan ta mellom 2 og 10 år (Barlinghaug & Nordal 2005) Den finansielle kostnaden av å måtte finansiere kjøpet over tid koster penger.

1.2.2 Finansieringsrisiko

Da de fleste eiendomsutviklings prosjekter er finansiert ved lån, er renterisiko et viktig element i finansieringsrisikoen. Belåningsgraden bestemmer graden av risiko, høy belåning gjør at en er mer sårbar for høyere rente. Avdragsprofilen på lån kan redusere risiko ved for eksempel at det ikke betales avdrag før realisasjon.

Når en skal se på den finansielle siden av et eiendomsutviklingsprosjekt vil det være med en investors øyne alltid være riktig å kunne se på alternativt plassering av kapitalen i forhold til risiko. Eiendomsutviklere er som andre, de har en rekke alternative investeringsprosjekter de må vurdere opp aktuelt prosjekt, det kan være investering i aksjer, obligasjoner osv. Den risikofri renten er en risiko fri plassering, slik at avkastningen på kapital må være høyere enn den.

En kan ta utgangspunkt i renter på egenkapitalen og fremmedkapitalen og legge til en anslått risikopremie for egenkapitalen, for så å kunne vurdere hva som vil være en akseptabel veiet kapitalkostnad for prosjektet. Risikopremien knyttes her til risikoen fra totalentreprisen, markedsrisikoen, og reguleringsrisikoen. Det gjennomføres deretter en nåverdiberegning med veiet kapitalkostnad som diskonteringsrente. Deretter blir det å vurdere om prosjektet har en tilfredstillende kapitalavkastning i forhold alternativ plassering av kapitalen. (Bjarne Meel 2010)

Håndtering av renterisiko

Eiendomsutviklingsprosjekter er kapitalintensive, både når det gjelder kjøp av tomt, finansiering av prosjektutvikling og selve utbyggingen. Det vanlige er å ha relativ korte prosjekt/byggelån for oppføring av bygninger. Utbygger mottar penger til å realisere under bygging og når bygget er ferdig innfris lånet. Når bygget er ferdig mottar utbygger salgsinntekter eller ved utleie benyttes langsiktige lån. Byggelånet er ofte finansiert ved lån i bank eller andre finansieringsinstitusjoner, og har en såpass kort løpetid at renterisikoen er

lav. De langsiktige lånene er store og har en kontantstrøm som sikkerhet og derfor lavere risiko. De er ofte gitt av pensjonsfond eller livsforsikringselskaper. ((Gelter& Miller&Claton&Eichholtz, 2007)

Dette gjør aktørene utsatt for renterisiko. Det er flere måter å redusere renterisiko på, særlig obligasjoner og verdipapirer, bære en unik type risiko som ikke er forbundet med de fleste andre aktivaklasser. Prisen på et verdipapir og dens avkastning er negativt korrelert, som i utgangspunktet betyr jo mer du betaler for sikring jo mindre av den totale avkastningen blir overskudd til deg. Invers korrelasjon betyr at når rentene stiger, så faller prisen på en eiendel. Risikoen for at renten stiger eller faller er det som omtales som renterisiko. Her er noen metoder for å redusere renterisikoen.

Måter å redusere renterisiko

Fast rente

En kan eliminere renterisiko ved å ha fast rente, men det er som regel mer kostbart enn å ha flytende rente. En kan også kombinere ved å ha noe fastrente og noe flytende rente og på den måten redusere risikoen.

Diversifisert løpetid

En kan redusere renterisikoen ved å diversifisere, ved å ta opp lån med ulik løpetid. Et kortsiktig lån gir mer fleksibilitet til å refinansiere hvis rente går i dissfavør av lånetaker. Langsiktige lån som obligasjonslån gir bedre forutsigbarhet, men kostnaden blir høyere enn nødvendig hvis renten for eksempel går ned. Det er komplisert å diversifisere på denne måten og det kan i seg selv derfor bli kostbart da en ofte må leie inn kompetanse for å konstruere produktet og for å vedlikeholde det.

Rente swap

Rente swap er et vanlig sikringsinstrument der eier av en obligasjon med fast rente kan kjøpe seg en rettighet til å betale variabel(flytende) rente. For dette betaler han en risikopremie og det er kapitalstrømmen som byttes, oppgjør gjøres ved avtalen utløp.

Realrente strategi

For å kunne bestemme om en skal benytte diversifisert løpetid eller renteswap kan en benytte realrente strategien. En beregner da først realrenten som er nominell rente fratrukket inflasjon.

Risikoen er lav ved en flat rentekurve og høy ved en bratt rentekurve. Ved høy renterisiko kan det da være kostnadsforsvarlig å benytte rentesikringsprodukter.

1.2.3 Markedsrisiko

Markedsrisiko er risikoen for at prisene/leie på ferdig bygde enheter i fremtiden er ulik i dag. Markedet er definert som forskjell på tilbud og etterspørsel og begge sider påvirkes av rente, inntekt, sysselsetting, befolkningsutvikling og ikke minst psykologi. Ved transformasjon er det også omdømme til et område noe som kan påvirke markedet.

Det er store markeds svingningene i eiendomsmarkedet både for næring og bolig, jeg bruker i oppgaven ordet markedsrisiko.

Markedets etterspørsel avhenger av eiendommens beliggenhet, kvalitet på tomt, lokalisering i forhold til infrastruktur. Videre av befolkningsvekst, flyttemønster og demografiske forhold. Prisene avhenger også av kommunens boligprogram. Hvis kommunen har lagt begrensninger på antall boliger som skal bygges vil dette påvirke både hvor mange boliger en kan bygge og prisen da det kan føre til etterspørsel press. Det kan være smart å foreta en markedsundersøkelse hvor en avdekker hvilke priser en kan forvente i området, hvilke konkurrerende prosjekter som er aktuelle, eksisterende boligmasse og hva er det eiendomsmeglere i området mener det er størst etterspørsel etter.

1.2.4 Produksjonsrisiko

Produksjonsrisiko er kostnader som kan komme i forhold til bygging av bygget. Risikoen er i forbindelse med at bygget blir levert til den pris og i den kvalitet en har avtalt. Risiko er knyttet til utbyggingskostnader, som jeg betegner i oppgaven som produksjonsrisiko.

Det en utbygger er spesielt opptatt av er tomtens byggepotensiale, dvs for eksempel for bolig er dette BOA eller BRA-salgsrelatert. Er tomten detaljregulert kan en regne ut potensialet ganske trygt.

Hvilke hustyper og leilighetstyper og sammensetting av disse har betydning for et byggeprosjektets verdi og risiko, en rekke kommuner setter krav til dette.

Plassering av bebyggelse bør sees i forhold til grunnforhold og fundamentering, da det er økonomisk å legge fellesareal som for eksempel lekeplasser på steder med vanskelige grunnforhold og dårlig fundamentering. Hensyn til støy bør tas hensyn til ved plassering av bygg, både fordi en får bedre priser ved salg og fordi en kan få høyere kostnader hvis en må ta hensyn til støy pga. for eksempel krav om støyskjerming. En må også ta hensyn til tekniske

anlegg, om disse må oppgraderes og om det foreligger krav til branntekniske løsninger og om det er forurensing. Det inkluderer også grunnen, om den er som forventet, er forurenset eller det oppstår andre problemer under produksjon av bygget. Spesielt er det stor risiko forbundet med vernede bygg med de krav som stilles fra det offentlige og hva som kan dukke opp når en starter arbeidet med å rive.

Det er også risiko for at entreprenør går konkurs, ikke leverer etter krav fra kravspesifikasjon og prisøkning på innsatsfaktorer. Risikoen reduseres ved å inngå avtaler med store solide entreprenører med lang erfaring i å levere prosjekter. Prisen på leveransen blir da høyere, da entreprenøren er bevist på dette, men det reduserer risikoen for utbygger.

1.3 Problemstilling

Hovedproblemstilling

Hvilke risiko har eiendomsutvikler i Moss ved transformasjon av sentrumsnære eiendommer?

Underproblemstillinger

Ved intervju kartlegge og deretter drøfte ulike eiendomsutvikleres:

Reguleringsrisiko

Finansieringsrisiko

Produksjonsrisiko

Markedsrisiko

Hva er det største potensialet med eiendommene?

Hva skal til for å komme i gang med utviklingsprosjektet?

Hva betyr utbygging av infrastruktur for igangsettig?

1.4 Avgrensing

Jeg har valgt i denne oppgaven og avgrense ved å basere mine funn til de svar intervjuobjekter gir. Jeg har valgt området Moss sentrum slik det den er definert i Østfolds Fylkesplan for Moss-region. Det sentrale byområdet er i Moss og nordre del av Rygge (Høyden, Varnaveien) og er definert som by- og regionsenter og skal være lokaliseringssted. Det vil si at området til Enata eiendom er i Rygge kommune og ikke er en del av

Sentrumsplanen kommunedelplanen for Moss sentrum 2015-2026. Jeg har valgt å ta den med da den viser hvordan eiendomsutvikling på en mindre komplisert tomt er, i forhold til de mer kompliserte tomtene nede i sentrum. Jeg har også valgt å fokusere på de planer som foreligger eller er til høring. Fokuset er på hva som er viktig for aktuelle utviklere. Moss-regionen er i det følgen omtalt som Moss.

Oppgaven ble påbegynt høst 2014 og intervjuene ble foretatt i oktober november 2014. Oppgaven må derfor i stor grad leses som om en er i høst 2014. På grunn av eksterne forhold som jeg fikk godkjent utsettelse for, ble innlevering utsatt til mai 2015.

1.5 Metode

For å få belyst problemstillingen har jeg benyttet kvalitativ metode med et spørreskjema som utgangspunkt for intervju. Intervjuet har blitt utført på en semistrukturert måte, dvs. samtale, men jeg har holdt meg til samme spørsmål som jeg har lagt som en intervjuguide. Svarene er ikke transkriberte, dvs de er ikke skrevet ned ordrett, da det ikke er nødvendig i en undersøkelse som dette.

Der intervjuobjektet/respondentene har godkjent det, har jeg gjort opptak av samtalen ellers har jeg benyttet notat.

Utvalget av intervju objekter har blitt valgt ut fra hvem som er de store eiendomsbesittere og eiendomsutviklere i Moss. Bakgrunnen for valg av utvalget er at disse aktørene har noen sammenfallende risiko, men også svært ulike risiko. De har også ulik tidshorisont på grunn av regulering og kompleksiteten på deres tomter.

Hensikten med undersøkelsene er forstå hvilke ulike skranker og risiko eiendomsutvikler står ovenfor i en byutvikling. Vitenskapelig sett vil derfor ikke metodevalget gjøre at jeg finner en empirisk sannhet, men heller få belyst eiendomsutvikleres praktiske erfaring.

1.6 Fremstilling

2. Moss by

2.1 Historikk

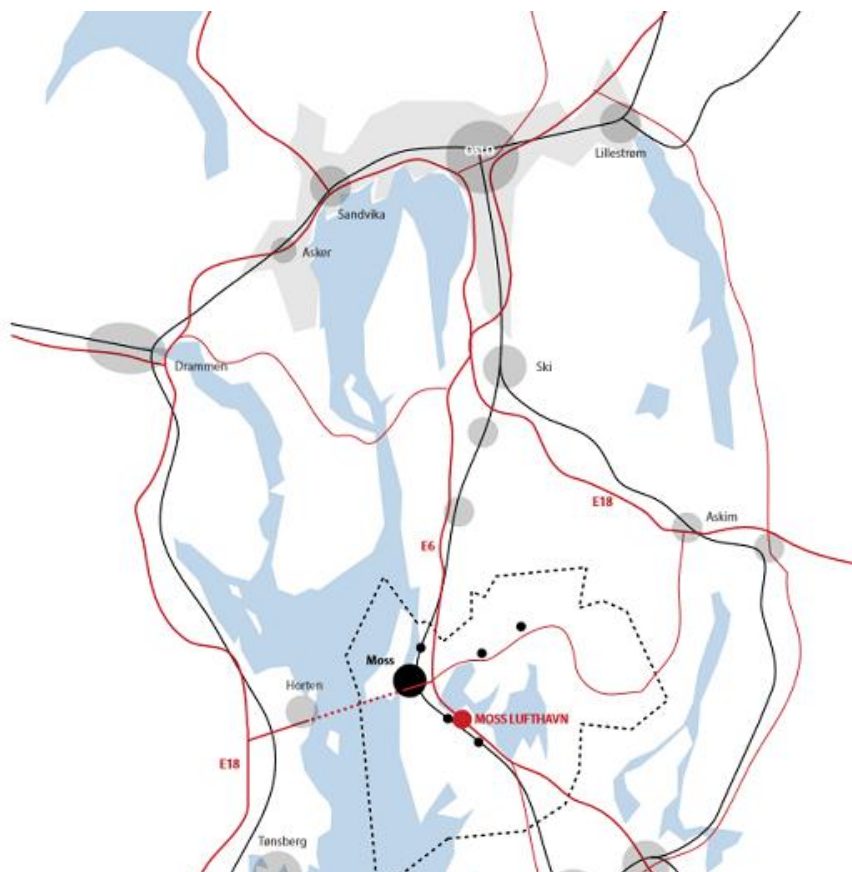
Moss er en by og kommune i Østfold fylke, med grenser i nord til Vestby kommune i øst til Våler og i sør til Rygge kommune. Moss fikk bystatus i 1720 og har over 30.000 innbyggere. (Moss kommune)

I Moss ligger også Statens Hus med Fylkesmannen og de fleste av statens øvrige virksomheter for Østfold. Byen er et viktig handels og servicesenter for et oppland. I de fleste sammenhenger innbefatter Moss-regionen kommunene Moss, Rygge, Råde og Våler.

Moss er et kulturelt og næringsmessig regionsenter for over 60 000 innbyggere. De seinere årene har byen gjennomgått betydelige strukturelle endringer hva angår industri, handel, arbeids- og boligmonster. Det satses spesielt på kultur, byutvikling og knutepunktutvikling, noe stadig flere får øynene opp for og som medfører økt tilflytning og næringsetablering.

2.2 Beliggenhet

Moss ligger i Østfold fylke, byen ligger ved Oslofjorden og en av Norges største og vakreste innsjøer, Vansjø. Byen er et knutepunkt for kommunikasjoner, 60 km fra både Oslo og Svinesund, ferjeforbindelse over fjorden, jernbane, E6 og den internasjonale flyplassen Moss Lufthavn Rygge.



Figur 1. Oversiktskart Viser byens plassering i Moss-regionen og langs Oslofjorden.(Rambøll Norge AS i samarbeid med Dark Arkitekter AS 2013/2014). Røde streker Europaveier, sorte streker Jernbane, stiplet linje Østfold fylke.

2.3 Moss i dag

Moss er i dag en by som er i ferd med å endre seg fra å være en industriby til en beboelse by. Byen er fra tidlig av mest kjent for den berømte Mosselukta, som var en konsekvens av Peterson Moss fabrikkers produksjon av cellulose frem til 2012, i dag eier Høegh eiendom eiendommen der fabrikkens lå og planlegger omfattende utvikling på området.

Østfold fylkeskommune har utarbeidet en fylkesplan for Østfold, «Østfold mot 2050» (Østfold Fylkeskommune), som blant annet omhandler arealbruksstrategi og transportstrategi for fylket. Planen peker på tre prioriterte oppfølgingsområder, hvorav to av disse omhandler fortetting, byutvikling og vern i tillegg til transport og fysisk aktivitet. I fylkesdelplanen for Mosseregionen (vedtatt 2006) er det vedtatt en senterstruktur. Det sentrale byområdet i Moss og nordre del av Rygge (Høyden Varnaveien) er definert som by- og regionsenter og skal være lokalisingssted for felles, regionale institusjoner og servicetilbud. Flest mulig skal ha tilgang til disse via kollektive transportmidler.



Figur 2. Bilde: Oversiktsbilde Moss stasjon og Sjøsidan.(Rambøll+Dark)

I følge Jernbaneverket (jernbanverket.no) vil toget fra Oslo Sentralbanestasjon til Moss ta under en halv time når prosjektet follobanen står ferdig. Togsporet går i dag langs sjøen frem til det planlagte utbyggingsområdet Sjøsidan og er et hinder for å åpne Verket mot sjøen. Nå planlegges tog trasen å legges i tunnel og det vil gjøre det mulig å utvikle en helt ny bydel med kontakt med sjøen.

Grunnforholdene gjør at siste del av tunnelen må bygges som betongkølvert ved Kransen og Nyquistbyen, hvor stasjonen er foreslått plassert med selve plattformene i friluft. Bygninger kan legges inntil taket på betongtunnelen, mens selve taket kan bli et reisetorg med nedganger til plattformene, enkel omstigning mellom tog og buss, samt tydelig gang- og sykkelatkomst til sentrum. Dette blir et ledd i knutepunktutviklingen i Moss.

Detaljutformingen av de aktuelle områdene i Moss vil bli til over flere år. Jernbaneverkets reguleringsplan for dobbeltspor vil fastsette detaljert utforming og plassering av stasjonen i Nyquistbyen. Moss kommunes arbeid med sentrumsplanen, samt egne planprosesser som følger etter planen, vil sette øvrige premisser.

2.4 Jernbane

Jernbaneverket planlegger nytt dobbeltspor og ny stasjon i Nykvistbyen med antatt byggestart 2017/2018 og forventet ferdigstillelse 2021/2022. Prosjektet ligger nå til høring ved at det er offentliggjort et planprogram av jernbaneverket ihht. Nasjonal transportplan.

(Regeringen.no)

Nasjonal transportplan for perioden 2014-23, som ble vedtatt av Stortinget i 2014, legger til grunn at prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad skal bygges i perioden 2018-23. Nasjonal transportplan sier videre at planleggingen av prosjektet skal gjøres med sikte på anleggsstart tidligst mulig i denne perioden.

Sandbukta-Moss-Såstad vil være det første byggeprosjektet i regi av Intercity-prosjektet på Østfoldbanen. Nasjonal transportplan har som mål at dobbeltspor skal være ferdig utbygd fram til Seut ved Fredrikstad i 2024, til Sarpsborg i 2026 og til Halden i 2030.

Nytt dobbeltspor fra Sandbukta til Såstad, inkl ny stasjon, Nykvistbyen i Moss, er et viktig prosjekt for innbyggerne i Moss og Rygge. Det er også et viktig prosjekt for å få full effekt av Follobanen og kunne gjennomføre en kraftig forbedring av togtilbudet på Østfoldbanen.

Jernbaneverket legger til grunn at planprogrammet for Sandbukta-Moss-Såstad fastsettes før sommeren i 2015, slik at reguleringsplanprosessen kan avsluttes i løpet av 2016 – noe som er en forutsetning for byggestart i 2018. Planprogrammet utarbeides av forslagstiller, som i dette tilfellet er Jernbaneverket, og vedtas av planmyndigheten, som i dette tilfellet er Moss og Rygge kommune.

På bakgrunn av planprogrammet vil en ny reguleringsplan måtte vedtas. En vedtatt reguleringsplan er en forutsetning for KS2. (finansdepartementet.no)

Utbyggingen er den del av InterCity nettet på Østlandet. Det viktigste for Moss som utviklingsområdet er at reisetiden til Oslo er estimert til 27 minutter og at dette gjør at Moss knytter seg til Oslos nærområde. Videre vil sporet gå i tunnel fra nordsiden av byen ved Sandbukta og ut igjen på sydsiden Carlberg/Sjåstad? og dermed frigjøre byen for togspor langs sjøsiden.

2.5 Moss Havn

Moss havn planlegges å utvikles mot sør for å utvikle en mer moderne, kompakt og miljøvennlig ny havn Dagens fergeleie enten fjernes eller flyttes slik at det kan åpnes for bymessig utvikling av Sjøsiden og arealene langs Kanalen. Fergesambandet mellom Moss og Horten er landets mest trafikkerte riksveiforbindelse til sjøs. Den konkrete planleggingen av trafikkhavna og fergeløsning vil skje i sentrumsplanen og den forestående områdereguleringen for havna.

2.6 Riksvei 19

I dag er R19 en forurensingskilde i Moss med stor trafikk av personbiler og tungtransport til og fra ferjen. I konseptutvalgutredningen for hovedvegssystemet i Moss skal nå Rv 19 legges i tunnel sammen med tunnel for jernbane. Eksisterende vei kan da omdannes til bygate med prioritering av gående, syklende og kollektivtransport. Bystyret og Fylkestinget har vedtatt at Rv 19 skal føres i tunnel under sentrum fra havna/fergeleiet til Tykkemyr på Innfartsveien.

Det forventes at Regjeringen sluttbehandler Statens Vegvesens konseptvalgutredning slik at løsninger for jernbane og Rv 19 kan samordnes.

2.7 Sysselsetting

Bakgrunn for transformasjon i Moss

Hva som ligger bak endringen som har ført til satsing på byutvikling er det flere, men ved å se på noen data vedrørende de eiendommene jeg vil se nærmere på får vi et svar.

For å illustrere situasjonen i Moss de siste årene har jeg sett på en undersøkelse foretatt på vegne av Moss avis av Lindorff Decision i 2008. Undersøkelsen inkluderer de 100 største aksjeselskapene i Moss etter omsetning. Ved en rask gjennomgang av de 10 største på listen får frem følgende tabell. (Moss avis.)

De 10 største aksjeselskapene i Moss: På oppdrag fra Moss Avis har analyseselskapet Lindorff Decision. Oversikten er basert på regnskapstall for 2006. Konserntall er ikke tatt med. En rekke bedrifter befinner seg ikke på listen fordi de ikke står registrert med hovedadresse i Moss. Flere bedrifter opererer med null ansatte. Det skyldes at de lønnsmessig er knyttet opp til andre avdelinger i bedriften. Tall, unntatt ansatte, er i 1000-kroner. Det tas forbehold om feil. (Moss Avis)

| Bedrift | Ansatte 2006 | Ansatte 2014 |
|----------------------------|--------------|--------------|
| Peterson Linerboard | 416 | 0 |
| Euro Sko Norge | 64 | 64 |
| Vingcard Elsafe | 266 | 0 |
| Trioving | 275 | 0 |
| Norsk Data Senter | 124 | 124 |
| Schneider Electric Norge | 0 | 0 |
| Handicare | 168 | 168 |
| Partnertech | 172 | 65 |
| Vingcard Produksjon | 0 | 0 |
| Helly Hansen | 96 | 95 |
| | 1581 | 517 |

Tabell 1. Viser nedgang i ansatte i de 10 største bedriftene etter omsetning. Tall fra Lindorff 2006, Jeg har lagt inn ansatte 2014 for å illustrere nedgang i industri ansatte.

En beregning av de arbeidsplassene som er igjen etter at bedriftene som har blitt solgt, konkurs eller har nedbemannet i sin virksomhet er det i dag 517 dvs 33% arbeidsplasser igjen, eller et frafall på 66% av arbeidsplassene.

En av hoved områdene i Kommunedelplanen er Verket, dvs. tidligere Peterson Moss som gikk konkurs i 2012. Høegh Eiendom kjøpte Verket og har etter at Peterson Moss gikk konkurs begynt å utvikle området. Østfold Analyse har laget en oversikt frem til 2011 som bekrefter trenden. Grafen viser at det er nedgang fra 3331 industriarbeidsplasser i 1996 til 2220 i 2011, dette er en nedgang på 33%. Kommunalt og statlig forvaltning har økt med 27% og privat tjenesteyting 66%.

Totalt 6800 arbeidspendler ut av Moss, 3500 av dem til Oslo og Akershus.(NAV 2015)Den siste måneden har den sesongjusterte ledigheten i Østfold gått ned med 22 personer. Ved utgangen av mars er det 5 214 helt ledige i Østfold. I forhold til landet som helhet, hvor ledigheten øker, har Østfold fortsatt en positiv utvikling.

I tillegg kommer 1896 delvis ledig i hele fylke av totalt 5214 helt ledige og 1213 på tiltak i fylket. Det vil si en nedgang i ledighet og økt antall utlyste stillinger, noe som er positivt i forhold til resten av landet under ett hvor ledigheten stiger med 5% til 3%.

| | Antall | % av arbeidsstyrken | Endring i antall fra mars 2014 | Endring i % fra mars 2014 | |
|---------------|--------|---------------------|--------------------------------|---------------------------|--|
| Helt ledige | | | | | |
| Moss | 592 | 3,8% | -10 | -2% | |
| Rygge | 206 | 2,7% | -15 | .7% | |
| På tiltak | | | | | |
| Moss | 135 | 0,9% | -14 | -9% | |
| Rygge | 79 | 1,0% | -15 | -27% | |
| Totalt ledige | 1012 | | -54 | | |

Tabell 2.Egen tabell på bakgrunn av tall fra NAV. Tallene nedenfor er ikke sesongjusterte, og endringene som fremkommer er sammenlignet med samme måned i 2014.

Ved utgangen av mars 2015 er det registrert 5 214 helt ledige østfoldinger, 3,7 prosent av arbeidsstyrken. Fra mars i fjor til mars i år har ledigheten i fylket gått ned med 389 personer, 7 prosent. Ledigheten i landet er på 3,0 prosent, en økning med 5 prosent fra mars 2014.(NAV)

2.8 Pendling

Tall fra Østfold Analyse viser at av Moss kommunes 14.576 yrkesaktive i 2013, hadde 7467 personer, tilsvarende 51,5 prosent av de yrkesaktive, arbeid utenfor Moss.(Moss avis)

Av de yrkesaktive pendler 14 prosent til en av de andre tre kommunene i regionen, sju prosent til andre kommuner i Østfold, mens 26 prosent drar til Oslo og Akershus.

Andelen arbeidspendlere blant de yrkesaktive i Moss har økt fra 35,5 prosent i 1997 til 51,5 prosent i 2013. Nær 4.000 personer pendler til Oslo / Akershus.

I 1997 var det 13.011 arbeidsplasser i Moss, mens antallet bosatte, yrkesaktive var på 11.526. Det vil si at Moss hadde et lokalt overskudd på 1.485 arbeidsplasser. Det er nå snudd til underskudd på 687 arbeidsplasser.

Undersøkelser fra Transportøkonomisk Institutt viser at pendlere gjennomgående har et høyt lønnsnivå, men to av tre oppgir likevel at de pendler først og fremst av hensyn til en interessant og relevant jobb i forhold til sin kompetanse. En tredel sier de pendler av hensyn til lønn.

Nærhet til familie og venner, et godt bomiljø og oppvekstmiljø for barn er elementer som gjør at folk heller vil pendle enn å flytte.

Forutsigbarhet er viktig for pendlerne. Stadig flere mossinger må ut av kommunen for å finne seg jobb. De siste 20 årene har den gamle industribyen mistet 4000 arbeidsplasser. I dag pendler nesten 7500 arbeidstakere hver dag ut av Moss.

Det er Oslo som er hoveddestinasjonen for pendlerne. Ferske tall fra Østfold Analyse viser at over 2200 personer daglig pendler inn til Oslo.

Utpendlingen fra Moss har vist en markant økning de senere år. Mens drøyt 4000 personer befant seg i utpendlingsstatistikken i 1997, bikket tallet 7000 i 2012, og i fjor dro det seg altså opp mot 7500.

I pendlerundersøkelsen fra Moss i 2013 viste det seg at 30 prosent av de togreisende hadde teknisk utdannelse, men 23 prosent kunne vise til en økonomisk utdanning.(transportøkonomisk institutt)

2. Intervjuobjektene Moss

Jeg har valgt å benytte data fra de ulike intervjuobjektene hjemmesider for å beskrive deres områder. Dette var noe vi ble enige om på for å ikke bruke tide på dette under intervjuet.

3.1 Enata eiendom(Enata.no)



Figur 3. Bilde av område før og etter utbygging Rosenvinge Park- Høyden Moss(Enata.no)

Intervjuet var i Enata eiendoms lokaler i Sandvika 06.10.2014 og var med Partner i Enata einendom Espen Klevmark.

Enata eiendom er drevet av partnerene Espen Klevmark og Jon Storlid. De arbeider med gjennomføring av kompliserte renoveringsprosjekter, utvikling av kjøpesentre og handelsparker, samt Re-profilering og utleie av kontorbygg. De har hovedfokus på utviklingsprosjekter i mellomstore byer basert på nært samarbeid med kommunen og store finansielle eiendomsinvesteringer i Oslo CBD(central Business distrikt).

NØKKELTALL

Total areal: 500.000 m²

Leieinntekter: 30 mill. kr.

Porteføljeverdi: ca. 500 mill. kr.

Etablert 2009

Bydelskonseptet - nyheten, mangfoldet, menneskene.

Enata vil de nærmeste årene investere 900 millioner kroner i den gamle Trio Ving-tomten. På Høyda pågår det en områderegulering av ca. 124 mål, og det foreligger planer om både boliger, næring, service, handel, helse og kontorer.

Nye Bydel Høyden vil være moderne og fremtidsrettet, ha høy standard, og være det desidert mest spennende etableringsområdet i Moss i lang tid fremover. Nye Bydel Høyden vil foruten kontorparken inneholde stormarked innen sport, elektro, interiør, bygg og mat i Sydsiden Handelspark, 250 nye leiligheter i Rosenvinge Park, og unike Lilleeng Helsepark inne på området. Alle handels- og servicetilbud finnes i umiddelbar nærhet.

Området har en effektiv beliggenhet med 2 min til flybuss, E6 og Rygge Storsenter, og bare 10 min til Moss Lufthavn. Gode sykkelveier, sykkelparkering og garderobeforhold. Innen en radius på 200 m ligger 2 bussholdeplasser med stopp for samtlige bussruter, inkl. flybuss til både Gardermoen og Moss lufthavn.

Bolig Rosenvinge Park – Høyden, Moss

Beliggende i en nydelig park preget av store eiketrær, gamle teglfasader og nydelige blomster skal det nå vokse frem en lekker haveby med moderne leiligheter.

I parken etableres Bellingmyra Barnehave, Taket Sportsklubb, Ving-museet, Kantina Kafé, trenings-senter, velvære spa og helsesenter med legevakt samt en rekke servicetilbud. Den godt voksne aldersgruppe har i tillegg tilgang på personlig service, sosialt fellesskap, og pleie og omsorg.

Data

- Tomt på 47.600 m² beliggende i hjertet av Høyden/Varnaveienområdet*
- Reguleres for 60 % BYA bolig med opptil 45 m høyde*

- *Forventet mars byggestart 2015*
 - *Totalt 250 boliger i bygg fra 2 til 12 etasjer*
 - *Lilleeng Østfold Helsepark i nabolokaler*
-

Kontor

Enata Eiendom fikk i vår to tredjedeler av et nytt eiendomsselskap sammen med Mosse-selskapet EVR Norge. EVR puttet da deler av sin eiendomsportefølje i det nye selskapet, eiendommer i Høydaveien 9–17, som ligger ved Ryggeveien, et par kilometer sørøst for Moss sentrum.

Enata Eiendom la inn Varnaveien 40 (Skovdahl-bygget), Varnaveien 32 B samt Høydaveien 11. inn i det nye selskapet. Eiendommene ligger i utkanten av TrioVing-området. Hensikten med det nye selskapet er å få mer fart på den planlagte kontorutbyggingen på Høyda. Det nye selskapet vil eie et tomteareal på 27 mål. Utbyggingspotensialet er 20 000 kvadratmeter og 1000 kontorarbeidsplasser.

Totalt er det planlagt 8 nye kontorbygg fra 2016, både for utleie og salg.

Her bygges en ny og moderne næringspark på 20.000 m². 8 bygg bundet sammen med glasspartier med resepsjon og heis, godt tilrettelagt for separate leieforhold pr. bygningskropp og pr. etasje. Leieareal fra 300 m² og opp til 20.000 m² tilbys for leie, eller for kjøp for de som vil investere i egne lokaler. Rikelig parkering og god synlighet/eksponering mot Ryggeveien, Varnaveien og Rygge Storsenter. Lekre og effektive lokaler med høy standard innvendig og utvendig.

Sydsiden Handelspark, Moss

ICA Maxi konseptet legges ned i Norge. Erstattes av ny ICA Super i 2013 og frigjør 5.000 m² til høyre for ICA. Vi har derfor ledig 2-5.000 m² stor-marked fra høst 2013, med regulering for detaljhandel inkl dagligvare!

Data

- *Tomt på 37.400 m² beliggende i handels-området Høyden/Varnaveien.*
 - *Regulert for 22.400 m² BRA handel, hvorav 13.500 m² detaljhandel.*
 - *Eksist. areal 10.700 m², areal under oppføring 7.500 m², til sammen 18.200 m².*
 - *Herav utleid 14.000 m² til ICA, G-max, Expert og BYGGmax.*
-

- *Gjenstår for utleie 4.200 m2, hvorav alt i praksis er handel.*

-
- *Ferdigstillelse august 2012*

Handelsparken er fullt utleid 2015

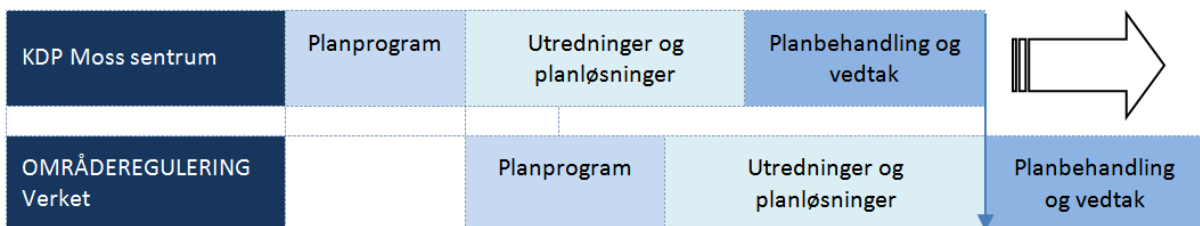
3.2 Høegh Eiendom

(www.hoegheiendom.no)

Intervjuet ble foretatt på Verket 09.10.2014 med markeds og utviklingsdirektør Jan Erik Kristiansen i Høegh eiendom.

Høegh Eiendom er et familieeiet selskap som fokuserer på investering i og forvaltning/utvikling av attraktivt beliggende næringseiendommer i Norge. Da rederiet Leif Høegh & Co. AS bygget sitt hovedkontor i Parkvn. 55 på 1950-tallet, og siden ervervet nabogårdene i samme kvartal, ble rederiet også eiendomsbesittere i Oslo. Selskapet eier gjennom hel- og deleide datterselskaper ca. 400.000 kvm bygningsmasse med en årlig leieverdi på ca. MNOK 330. Porteføljen består i tillegg til HasleLinje av, Henrik Ibsensgate 100, Indekshuset, Sommerrogaten 1 (opprinnelig Oslo Lysverker), tidligere Forsvarets Overkommando på Huseby, Akersgaten 64-68 (hovedkontor NAV), tomt og bygningsmasse til Peterson Fabrikker i Moss, Ski Næringspark og Østfold Næringspark, for å nevne noen.

Høegh eiendoms medarbeidere har bred erfaring fra alle faser i verdikjeden innen eiendomsutvikling. Høegh eiendom har gode referanser i markedet og et meget godt nettverk av leverandører som skaper trygghet for riktig gjennomføring og høy kvalitet. I Høeghs egne eiendommer prioriteres det å benytte egne driftssjefer for på den måten å ha direkte kontakt med leietakere og bedre kunne ivareta et stabilt høyt servicenivå.



Figur 4. Høegh eiendoms plan for gjennomføring av utbyggingen av Verket.(Høegh eiendom)

Verket Moss er ett stort prosjekt som vil ta flere år og utvikle. Planen er å ta delområder hvor de starter å detaljregulere området langs fossen og deretter skritt for skritt nordover på fabrikkområdet. Verket Moss har ett totalt planområde på 268 082 kvm hvorav ca. 129 245 kvm vil bli utbygget, slik det ser ut i dag. Kommunen jobber i disse dager med ny sentrumsplan som omfatter dette prosjektet, denne er nå ute på høring. Samtidig jobber de med områderegulering.

Det legges opp til ca. 1100 boliger.

Det er idag ca 75.000 kvm eksisterende bygningsmasse, hvorav store deler av dette er ledig for utleie.

Tomten har ca 1,5 km strandlinje, men nedre del av tomten vanskelig tilgjengelig i dag grunnet jernbanesporet.

Høegh eiendom kjøpet Verket 2006. De hadde da en evigvarende leiekontrakt med Peterson Moss.

Leieinntektene gjorde at kostnadene ved kjøpet av området var dekket inn. Når Peterson Moss gikk konkurs forsvant leieinntektene og de måtte tenke nytt. De kjøpte deler av konkursboet og solgte det videre for å dekke inn tap av leieinntekter. De har også arbeidet med å leie ut mest mulig av de bygg som er mulig å leie ut. Da området har vært lukket for publikum i mange år da det var drevet fabrikk, har Høegh hatt fokus på å åpne området for publikum. Dette for at publikum skal kunne se hvor fint det kan bli som et ledd i markedsføringen av området. Videre har de laget kulturarenaer og hatt fokus på å trekke til seg utdanningsinstitusjoner. Noe de har lykket med ved at Campus Moss og Children international school er etablert. Campus Moss tilbyr en rekke nettbaserte og har samarbeidsavtaler med Høyskolen i Østfold og NMBU på Ås. Children internasjonale skole er 1-10 skole.



Figur 5. Illustrasjonsbilde av Verket (Høegh eiendom)

Nærmest alle boligene i Verket er restaurert utvendig. Der var det restriksjoner på panel, vinduer, tak, takrenner og vinkler. Alt måtte spesialbestilles og de skjeve vinklene på nesten hvert hus måtte beholdes.



Figur 6. Konventionsgården som har blitt restaurert, den er verneverdig og blir benyttet til kontor(Høegh eiendom).

Verket Arena

Verket Arena ble etablert som en konsertarena i 2013 og hadde besøk av internasjonale artister i tillegg til at Festivalen Sin gikk av stabelen der under Christian Frederik dagene i august samme år. Verket Arena har foreløpig vært området langs mosseelva på motsatt side av kino/bibliotek, Moss By- og industrimuseum og House of Foundation. Møllebyen og Verket er planlagt knyttet sammen med broer, noe som vil gjøre

Verket scene

Verket Scene er en renovert industrihall. Det røffe industripreget er beholdt, men det er gjort betydelige investeringer i lyddemping, toaletter og lys for å oppfylle moderne krav til en konsertscene. Verket Scene har en kapasitet på ca 700 publikummere og fungerer som en «blackbox» med muligheter for et bredt spekter med kulturaktiviteter. Stedet er rigget med avansert lysanlegg og det jobbes med planer for permanent lydanlegg.

Miljøprofil

Ved transformasjon av en fabrikk er det viktig for Høegh eeindom å ha en troverdig miljøprofil slik at det blir trygt for fremtidige beboere og brukere av område. De benytter Breeam står for “Building Research Establishment’s Environmental Assessment Method” etter å ha positive erfaring med dette fra sin utbygging på Hasle i Oslo.

I samarbeid med bransjeorganisasjonen Grønn Byggallianse har vi engasjert oss i stiftelsen av Norwegian Green Building Council (NGBC), og vi er med i arbeidet med å tilpasse manualen for sertifiseringer basert på norske rammeforutsetninger. Dette arbeidet vil være avsluttet i løpet av 2011.

Kort fortalt betyr dette at NGBC skal breeam-sertifisere bygg hvor det er brukt miljøvennlige materialer, som har et godt inn klima, er stedstilpasset og har lavt utslipp av miljøskadelige stoffer. I prosjektet vil fokus på miljøklassifisering bety fornuftige miljøvalg innen alle aspekter av planlegging, prosjektering og bygging. Kontroll og systematisk dokumentasjon vil være sentralt.

3.3 Rom Eiendom(ROM eiendom)



Figur 7. Illustrasjons bilde av Sjøsiden(ROM eiendom)

Intervjuet var med Prosjektsjef Torleif Steffen Markussen i ROM eiendom og ble utført i Drøbak 15.10.2014.

ROM Eiendom AS er en av Norges ledende eiendomsselskap. Kjernevirksomheten er eiendomsutvikling, stasjonsutvikling, samt å eie, forvalte, drifte og vedlikeholde eiendom. ROM har som mål å skape bedre byrom der mennesker møtes.

ROMs verdier er: Romslig, Offensiv og Miljøskapende. Gjennom disse har vi definert hva slags adferd som forventes av leder og medarbeidere. ROMs ledelsesfilosofi er Verdibasert ledelse, dvs at økonomiske resultater, faglig kunnskap og sosiale ferdigheter har likeverdig fokus. I tillegg har ROMs ansatte definert sitt Medarbeiderskap, der alle har et felles ansvar for å utvikle og sikre et godt arbeidsmiljø. I hvilken grad vi lykkes med dette, får vi svar på i den årlige Medarbeidertilfredshetsundersøkelsen.

Eiendomsvirksomheten i ROM utgjør en av fire bærebjelker i NSB-konsernet. ROM er den delen av konsernet som gir størst trygghet for å kunne satse offensivt på de andre bærebjelkene.

ROM har 90 ansatte og verdien av porteføljen vår er på rundt 11 milliarder kroner. De årlige driftsinntektene er på ca 800 millioner kroner.

I ROMs portefølje er det ikke mindre enn 2200 eiendommer med ca 990 bygg, hvorav 350 er stasjoner. Til sammen utgjør dette en bygningsmasse på over 730 000 kvm og 3200 leiekontrakter. Utviklingsporteføljen har et potensial på ca to millioner kvm, hvorav ca 650 000 kvm utvikles i samarbeid med andre utviklingsselskaper.

ROM opererer i hele verdikjeden – fra idé og konseptutvikling til forvaltning. Via langsiktig utvikling av eiendom skaper ROM verdier både for eieren NSB og for samfunnet for øvrig. Samtidig utvikler vi fremtidsrettede kollektivknutepunkt, stasjoner og terminaler

Rom i Moss(Moss avis)

Den nye bydelen vil blant annet romme kontorlokaler som skal være enkelt for pendlere å jobbe i, på grunn av nærheten til jernbanestasjonen.

Kontorer derfor vil bli svært aktuelt. Rom antar at noen av de nye byggene vil påbegynnes litt før de nye togsjonnene til Moss er klare i 2023.

Sjøsidan er en utviklingseiendom eiet av ROM eiendom og Moss kommune. De eier et eiendomselskap sammen med eierandel på 50% hver. Selskapet har som oppgave å utvikle Sjøsidan til et område som en del av knutepunktutviklingen med bolig og næring. Handel vil i liten grad bli prioritert. Eiendommen er i en tidlig fase da det er usikkerhet vedrørende, utløp jernbane/Rv19, plassering av stasjon, flytting av havn, nytt ferjeleie, etablering av busstasjon mm

Første skritt for selskapet er å drive lobbyvirksomhet opp mot sentrale myndigheter, slik at jernbanetraseen og riksvei 19 får en så hensiktsmessig plassering som mulig i forhold til den nye bydelen, sier Bengt Olimb, daglig leder i MKE, som forteller at selskapet også vil drive lobbyarbeid her i byen.

Den nye versjonen, som ble vedtatt i november i for, sier at det skal utredes fem alternativer før politikerne bestemmer hvordan området etter hvert skal bli.

Opsjonsdelen av avtalen er tatt ut, noe som i praksis gir eierne lite konkrethandlingsrom nå.

3.4 Moss Kommune(Moss avis Terje Pettersen)

Intervjuet var med kommuneplanlegger Terje Pettersen i Moss kommune og ble foretatt 16.10.2014 i Bylabbs kontorer i Moss.

4. Intervju av aktørene

4.1 Potensialet

Det viktigste utviklingspotensiale for Moss er byens beliggenhet, avstand til Oslo med det nye intercitytoget, det å transformere byen fra industriby og til dels ferdige planer for transformasjon. Moss er allment kjent for å være byen som lukter vondt, men i de senere årene har dette endret seg. Mosselukta har blitt borte, da Peterson Moss gikk konkurs. Dette har også frigjort tidligere områder som har blitt benyttet til industri, til nå å kunne utvikles til bebolige områder. Byen ligger vakkert til ved havet, innsjøer og er i stor grad vestvendt.

Infrastruktur med intercity tog til Oslo gjør at Moss knytter seg stor Oslo som en potensiell pendlerby og fjerner seg fra å være en «Østfold» by sier Høegh eiendom.

Sjeføkonom Roger Bjørnstad i Samfunnsøkonomisk Analyse uttalte nylig til Dagens Næringsliv at det er tydelige tegn på at prisveksten i hovedstaden smitter til naboregionene.

– Smittehastigheten avhenger av pendlermulighetene, for arbeidsmarkedet vokser kraftigst i byene. Når prisene i byene har steget i en lang periode, begynner folk å se seg om etter alternativer. Da veier de det de kan spare på boligprisene mot andre ulemper, som manglende kulturtilbud eller kronglete pendlervei. Den mest effektive pendlermetoden er toget, så da vil boliger i nærheten av stasjonen få en ekstra effekt av det, sier Bjørnstad.

Moss kommune har laget planer som gjør at en utvikling vil være mer forutsigbar og dermed mindre risikofylt for utbygger.

Moss kommune har siden 2000/2001 med en rullering i 2006, jobbet med en transformasjon av byen med planforslag/sentrumsplan ble behandlet i formannskapet desember 2014 og har høringsfrist til 1 mars 2015. Planen er en strategisk kommunedelsplan som går fra 2015- 2026 og har til hensikt å tydeliggjøre et helhetlig grep for sentrumsutvikling der de store infrastrukturtiltakene og byutvikling sees i sammenheng. Sentrumsplan gir rammer og føringer for oppfølgende detaljeplanlegging med gjennomføringshjemmel. Dette er planer som flere av interjuobjektene har ventet på for å kunne støtte i gang sine prosjekter. Planen gir

reduisert risiko ved at de gir bedre forutsigbarhet. Moss kommunes administrasjon har også vært med på redusere behandlingstid ved å jobbe paralelt med planene til Høegh Eiendom. Redusert tid brukt på behandling av detaljregulering gir mindre finansieringskostnader ved at en kommer raskere i gang med prosjektet. Plane ble justert i forbindelse med Peterson Moss konkursen og har innlemmet Verket i planene. I planen foreslås Verket å transformeres fra et ensidig industriområde til en funksjonsblandet åpen bydel med god kommunikasjon til trafikalt knutepunkt og sentrum.

De tre eiendomsutviklerene jeg har vært i kontakt med har ulike potensialer og belyser således hvilke ulike potensialer en kan se etter når en skal transformere eiendommene.

Potensiale Høegh Eiendom

Høegh Eiendom

Hvorfor har dere valgt området

Høegh har valgt området litt tilfeldig, da Kristiansen er fra Moss og viste at fabrikken gikk dårligere og dårligere. Samtidig viste han at det kommer ny jernbane etter at dette har blitt snakket om i 20-30 år. Follo banen var veldig nærstående. En hadde en mulighet til å få et prosjekt som hadde cashflow fra dag 1, pga en evigvarende leiekontrakt med Peterson Moss. En kort analyse på at en tomt som denne, som er vestvendt og beliggende ned mot vannet under en time fra Oslo, vil ikke gå ned i verdi. Ski og Moss vil komme og det er da viktig og posisjonere seg tidlig i de områdene. Peterson Moss paper Moss gikk konkurs i 2012 og dermed leietakeren. Det de da gjorde var å kjøpe fabrikken av boet for å ha kontroll på nedbygging prosessen. De solgte papirmaskiner, fjernet mange kubikk med forurenset masse tømte hele fabrikken. Nå er det bare tomme skall igjen av fabrikkbyggene, kostnaden var litt høyere enn de fikk for salg av inventaret. Jobben er å gjøre arbeidet med avvikling av fabrikken på en ordentlig måte slik at det blir minst mulig omtale i media.

Generelt veldig viktig med lokalkunnskap, det er svært viktig at en er der det skjer i en tidlig fase for å oppnå gode priser på tomter. De har også gjort opsjonavtaler på flere tomter for å være i forkant av utviklingen. Investeringstidspunkt var allerede i 2006.

Det største potensialet er bolig, delvis fordi boligstrategien fra kommunen er at det skal bygges bolig og delvis fordi at næringslivet er for lite i Moss til å absorbere store arealer. Store arealer er fra 1000-2000 kvm pr. leietaker. Det er vanskeligere, å få leietaker til næring i

Moss enn det er i Oslo. Det er gode bokkvaliteter i Moss, med sjø, natur, innsjø osv. Du må få til å koble sjøsiden til byen slik at de som bor her kommer ned til sjøen.

Høegh eiendom ser størst potensiale i å transformere et tidligere industriområde som har vært lukket for byen da det har vært drevet industri der. De er ikke avhengig av at intercity er på plass på hele tomta, men vil transformere deler av området som er klare så fort som mulig for å få frem områdets kvaliteter. De samarbeider med ulike aktører innenfor kultur for å få folk til å komme til området og dermed på denne måten få frem potensialet for boliger og næring.

De er avhengig av omlegging av jernbanespolet for å åpne området ut mot sjøen. Høegh ser også potensialet i at det har blitt en endring fra tidligere, da var det slik at en etablerte arbeidsplasser først og deretter ble det behov for boliger. Nå har dette endret seg til at det først blir innflytting av, spesielt barnefamilier for at det så etableres arbeidsplasser. Dette skyldes at en nå står friere til å arbeide hvor som helst pga. internett og at innbyggere etterspør handel, kultur og div servering. I Moss er det pr i dag slik at 1 etasje i sentrumsnære områder er regulert til næring og dette fører til inntektstap for en rekke gårdeiere i Moss. Dette er også en utfordring for nybygg. En løsning kan være at gårdeiere kan regulere dette selv, slik at de benytter 1 etasje til det som til enhver tid er mest økonomisk gunstig.

Potensialet ROM eiendom

Rom eiendom ser det største potensialet i at det er en unik mulighet med de kvaliteter som deres tomt Sjøsidan representerer. Dvs. beliggende ved havet rett ved et trafikk knutepunkt. De har en opsjon på å kjøpe eksisterende havn, hvis det blir vedtatt at havna kan flyttes.

ROM

ROM eiendom valgte området fordi ROM eiendom har tomt der. Pluss at dette er et knutepunkt for intercity tog, byutvikling.

Potensialet Enata

De har en kombinasjon av næring og bolig. De har fått det de kaller en «god deal» og ser dermed et potensiale for å benytte eksisterende og nybygg for å kunne generere leieinntekter i et attraktivt område. Boligbygging ligger potensiale i å kunne bygge høyest mulig. Enata er lite utsatt for risiko i forbindelse med infrastruktur, da denne allerede er på plass. Vil på sikt

kunne få bedre priser hvis effekten av byutviklingen og intercity toget kommer nærmere i tid i forhold til utbyggings trinn.

4.2 Reguleringsrisiko

Det er i Moss blitt arbeidet med byutvikling i fra 2000/2001 da det ble vedtatt av bystyret å lage en ny sentrumsplan for byen. Planen ble rullert i 2006. Den nye sentrumsplanen er nå til høring, høringsfristen er 1. mars 2015. Planen gjør det mer forutsigbart for eiendomsutviklerene å lage detaljregulering for sine områder. En måte og å redusere reguleringsrisiko til null på er å kjøpe tomt etter reguleringsplan er godkjent.

Enata reguleringsrisiko

Infrastruktur

De har ikke fått pålegg vedrørende vei utenom egen tomt. Når det gjelder vannledning(ferskvann) vil de muligens få pålegg vedrørende kapasitet, de er i oktober 2014 uenig med kommune i hvordan dette skal løses. Det er et krav til tilkobling til fjernvarme.

Når det gjelder infrastrukturbidrag til Rygge og Moss kommune som de 2 kommunene har blitt enig om, foreligger de i kommunedelplan 2009. De benytter anleggs bidragsmodellen.

Enata har budsjettet med utviklingskostnader på ca. NOK 10 000 00

Offentlig kommunikasjon er på plass. Tror ikke det er nødvendig med utvidelser. Tog er ca. 2 km unna. buss nord og øst og flyplass på rygge. Bil og sykling er det veldig godt tilrettelagt for.

Reguleringsstatus

Kommunedelplanen, la opp til store grunnflater med næring, lave bygg. Enata legger opp til høye bolig bygg på ca. 45 høyde. (27.jan 2015. Moss avis og allerede nå har jo politikerne sagt ja til 12 etasjer på Høyda).

Enata mener at samarbeider med kommunen er bra. Men det er alltid noen som blir litt snevre, teknisk etat kan til tider være litt firkantet. Forutsigbarhet er litt vanskelig, da en kan bli enig på møte og når godkjenning kommer skriftlig er en ikke helt enig alikevull. Når det gjelder politikerene er Enata positivt de store planprosessene. De er åpne og gode i Moss kommune

og Bylab, men det er litt tannløst og lite resultat orientert. Forutsigbarhet er god, delvis da de er mer bundet av vedtak.

Alt i alt bra, men litt tannløst og mangler drive til å drive byen fremover.

Høegh eiendom

Infrastruktur

Teknisk infrastruktur, har vært privat eiet, den ligger godt til rette da infrastruktur er tilrettelagt inn til tomte. Det er bare og koble seg på eksisterende tilgang i tomtegrensen. Fjernvarme ligger på andre siden av elva. Om de ønsker å koble seg på det avhenger av miljøprofilen de ønsker å ha på området.

Det er god adkomst via vei, men de jobber med kommunen for å koble området med kollektivtrafikk. I dag må en kjøre 10 min rundt for å komme seg til bykjernen. Hele området er tatt inn i sentrumsplanen og vil således bli en del av sentrum og det vil forhåpentligvis også gjøre det mulig å benytte bil inn til sentrum. Gang og sykkelveier vil bli komplementert med flere broer for å øke tilgjengeligheten via gang og sykkelveier.

Når jernbanen blir borte vil det også øke tilgjengeligheten for gang og sykkel til den nye jernbanestasjon i de gamle togsporet.

Det viktige er å koble seg på møllerbyen og at en får sentrums funksjonene ned til området. Isolert område egentlig, samtidig har det vært en del av byen. Byen har på en måte vendt ryggen til fabrikkområdet. Området dekker ca. 75% byområdet hvis en ser på det fra luften.

Reguleringstaus

Sentrumsplan har gang på gang vært utsatt. Da kan ikke de sette i gang med områdeplan og detaljeplan og komme i gang. For hver måned som de roter så taper Høegh millioner i finanskostnader/finansinntekter. Politikere er/har vært opptatt av at Peterson Moss er en hjørnestensbedrift (180 ansatte). I 2012 var ønske å fortsette med industri. Det er pt. ingen enighet om hvilke retning Moss skal ta. De er lite lydhøre for næringslivet i Moss, slik at det er litt lite forutsigbarhet for næringslivet. Dette er på gli, mot byutvikling, dette er muligens årsaken til at det stadig er utsettelse på sentrumsplanen. Identitetskrise via industrien har endret seg, området er i dag regulert til industri, men en trenger kontor da industriproduksjon er flyttet ut. Mens kontor arbeidsplassene blir værende, det må da reguleres til kontor. Høegh kunne vært klar og kunne sendt inn områdeplanen i neste uke. Men de venter på

sentrumsplanen. De har god dialog med kommunen hver uke og dermed er de veldig klare. Det er viktig at man skal kunne kjenne igjen sentrumsplan i deres områdeplan når den levers. Man ønsker ikke for lange prosesser, man kan samarbeide med kommune under prosesser. De har en egen saksbehandler med møte hver uke for å oppnå parallellbehandling. Ønsker å få kommunedelsplaner på aggregert nivå.

Men administrasjon i Moss er veldig flinke spesielt, Terje Pettersen.

En annen ting er at politikerene ikke ønsker at Moss skal bli en soveby til Oslo, men hypotesen til Høegh er at hvis en får en barnefamilie til å flytte til Moss vil kun en av de voksne fortsette å arbeide i Oslo. Den andre vil arbeide i Moss pga. logistikk. Flere jobber hjemmefra, flere har avdelingskontorer. Sammenhengen mellom bolig, næring, utdanning og kultur er essensielt i forståelse for å skape et nytt område. Noen partier ønsket å ta beslutninger på bakgrunn av hva administrasjon hadde utarbeidet/framlagt, for så å informere næringslivet. Noe som er bakvendt i moderne eiendomsutvikling. De har nå snudd på det, men ikke helt, har nå fått «neisiden» til å delta. Moss kommune har en unik mulighet til å utvikle byen både næring og bolig, men har tilsynelatende ikke tatt det helt inn over seg at en da må samarbeide. For å få vekst må utviklerene ha forutsigbarhet i kommunen, i dag er det pågående store byggesaker mere eller mindre lik null. Det sier litt om tidsbruken.

Butikklokaler er tomme ca. 30-40 % har gråpapir for vinduene, dvs at de er ikke i virksomhet. Det å ha et slik krav om at 1 etg. skal være næring er kanskje unødvendig, med unntak av definerte områder som for eksempel gågata. I resten områdene som skal bebygges eller eksisterende eiendommer burde kunne velge. Fordi ellers vil problemet øke ved økt utbygging. Fordi når det etter utbygging blir mer lønnsomt for gårdeierene å konvertere til handel så vil de gjøre det, så enkelt er det.

Eksempel på areallbruk, industri arbeidsplasser kontra kontor arbeidsplasser. Peterson Moss fabrikk hadde ca. 180 arbeidsplasser på 150 dekar, Norsk datasenter har 120 ansatte i et kontorbygg på totalt 0,75 dekar.

Utviklingskostnad

Kjører anleggsbidrag metoden, diskuterer utbyggingsavtaler med kommunen.

Når Peterson Moss gikk konkurs fikk man moment for å kunne utvikle Moss. Kommunen har høy arbeidsledighet og en må endre fokus fra industri til høykøpetent næring.

Digresjon fra Høegh. Hovedsuksessen til politikker i Drammen er at de i 1988 benyttet seg av offentlige pakker til vei, rense elva, lage grøntbelte, de har fått mange 100 millioner til denne bruken. Dette er noe Moss kommune også bør gjøre da de er der Drammen var i 1988 i dag.

ROM eiendom

Utviklingen av Sjøsidan er svært komplisert og ROM mener at samarbeid er løsningen :

Jernbaneverket må det samarbeides med om hvor stasjon skal ligge og hvor trasene skal gå.

Og parkering i tilknytning til stasjon.

Vegvesenet, pga. R19 og Oslofjord forbindelsen. Samt gang og sykkelveier.

Fylkedskommunen som har ansvar for buss.

Havnevesenet, pga. forslag om å flytte havna opsjonsavtale om da og kjøpe den eksisterende havna for så å utvikle den som en del av sjøsidan.

Det burde også bli utført en godsanalyse for hele Oslofjorden

Fra intervjuet med Moss kommune

Utgangspunkt for Sjøsidan ble lagt allerede på 1990 ved at det ble besluttet at jernbanen skulle legges om. I kjølevannet av det ble det utarbeidet en samordnet reguleringsplan for vei, jernbane og havn godkjent i 1999 og er en stor plan. Den går ut på å legge til rette for en kuntepunkt utvikling rundt den nye jernbanestasjonen i Nykvistbyen. Det har ligget i planverket hele tiden. Veiplanen har blitt endret, R19. Skulle skille mellom gjennomkjøringstrafikk 1 /3 av trafikken til ferje og lokaltrafikk.

Tidligere planer har vært å legge en tunell fra havna og opp til Årvold 1999.

I 2006-2007 begynte en å se på andre grep av veien. Ny plan ble lagt for R19, ved en oppgradering av veien for å oppnå større samfunnsnytte. Prosjektet skal finansieres ved bompengefinans. Statens veivesen utarbeidet en KVVU for hovedveien i 2012. En venter på en avklaring.

Jernbaneplanene kommer nå, å legges tettest mulig opp mot sentrumkjernen. Det foreligger planer på hovedplannivå for Moss og videre sørover mot Fredikstad gjennom Rygge. Det er vedtatt sommer 2013 planprogram for reguleringen av begge kommuner Moss og Rygge. Jernbanverket er i full gang med detaljplanen av prosjektet. Løsningen ble da en stasjon i

nærheten av Nykvistbyen og ikke Høeghs ønske om stasjon i nærhet av deres tomt. Stort flertall i bystyre. Sentrumsplan skal legges ut for høring i desember 2014 og er en del av den som ble laget i 2001 og rullert i 2006. Sentrumsplanen blir nå utvidet, da også Verket nå er klart for transformasjon etter Peterson Moss konkursen. Tar utgangspunkt i den vedtatte kommune planen. Tar også inn bynære deler av Jeløya og havneområdet. Kan nå planlegge stort og langsiktig. Bystyret sa at når de vedtok planprogrammet for sentrumsplanen åpnet også for en parrallel område regulering samtidig som administrasjonen jobbet med kommundeplan. Kommuneplan er en litt overordnet plan for å planlegge hvordan områdene skal kunne fungere sammen. Samtidig arbeides det paralelt med delområdene og konkret nå arbeides det med Verket. Startet Planprogram for havna med tanke på å flytte havna sørover mot Rockwool, noe som vil gjøre å transformere sjøsiden.6,42

Bystyret har besluttet å utsette sluttbehandlingen av planprogrammet. pga usikkerhet rundt det å gå inn i et samarbeid og selskapsdannelse med Rom eiendom på Sjøsidan. Hva det vil koste og bygge og flytte havna. Det er mange årsaker til at saken har blitt utsatt.

Sentrumsplan blir besluttet, en omeråderegulering for verket, en omeråderegulering for havna, en reguleringsplan for jernbanen som tar for seg jernbanetekniske. Deretter vil Sjøside område komme til behandling.

Vei

Parralelt med ble det arbeidet med KVVU'en omlegging av R19, ble det arbeidet med en kommunedelplan for R19, dette forutsetter en konsekvensutredning etter plan og bygningsloven. De planlegger nå en tunell i sammenheng med jernbane i fra dykkemyr i nord og som vil komme opp i nærheten av dagens jernbanestasjon. I 2022-23 kan da endre innkjøring, med tanke på å flytte ferjehavna sørover. Men det må da lages en tunnel i forbindelse med dette. Sjøsidan er for verdien for byen vedrørende sjøsiden er for verdifult for byen til at ferje og havn skal fortsette å benytte området.

States veivesen arbeider med KVVU for Oslofjorforbindelse, med bro eller tunnel som vil kunne påvirke dette på sikt.

Rekkefølgekrav(Moss kommune)

Ny trase for jernbanen kan ikke etableres uten at det samtidig sikres kryssing av ny Rv 19 i tunnel over eller under jernbanetunnelen.

Plassering og utforming av ny Rv 19 med tilhørende tilførselsveier skal planlegges med utgangspunkt i fremtidig ferjeleie, som er syd for dagens havn. Inntil dette er på plass kan dagens ferjeleie på Værlebrygga opprettholdes.

Kommunale anlegg, elektrisitetsforsyning, adkomst for kjørende/syklende/gående, uteoppholdsarealer, lekeplasser, støytak og eventuelle sosial infrastruktur (skoler og barnehage) skal være etablert før det gis midlertidig brukstillatelse.

På Verket skal det etableres ny adkomstvei, inkludert ny bro over Mosseelva før det gis igangsettingstillatelse til større nye byggeområder på Verket.

Utbyggingsavtaler (Moss kommune)

Det skal inngås utbyggingsavtaler ihht plan og bygningsloven kapittel 17. For planer og prosjekt som gir utbygging på mer enn 20 boenheter eller næringsbygg og offentlige institusjoner på mer enn 2000 m² BRA. For prosjekter under disse grenseverdiene skal utbyggingsavtaler vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Hovedprinsippet er at utbygger skal bekoste all nødvendig teknisk og grønn infrastruktur innenfor planområdet herunder vei, parkering, gang og sykkelveier, vann og avløp, energi, lekeplasser, parker og friområder.

Utbyggingsavtaler skal inngås samtidig med planlegging av større byutviklingsområder for å sikre effektiv gjennomføring og kostnadsfordeling.

Teknisk infrastruktur(Moss kommune)

Innfor konsesjonsområdet for fjernvarme skal nye bygninger, eller eksisterende bygninger hvor det foretas hovedombygging, tilknyttes fjernvarmeanlegget. De som har tilknytningsplikt må installere internt fordelingsnett for vannbåren varme, slik at bygget fullt ut kan dekke sitt varmebehov ved fjernvarme. Rene lager og parkeringsbygg er unntatt for tilknytningsplikten.

Den første oppgaven er å planregulere området når vei, jernbane og havn er på plass.

Havna

Idee bak havneutviklingen er at det nå blir god tilgang på steinmasse fra tunnelen som skal bygges og at det er også god tilgang på stein masse fra Follotunnel som skal bygges. Forutsetningen er at en får tilgang på gratis steinmasse og at en får kapital ved å selge eksisterende havn til å innrede havna.

Områdereguleringen tar nå stilling til hvor en skal utvide havna med steinmassen, for når det først er gjort kan en ikke flytte på massene. Deretter vil det bli en detaljeregulering med innredning av havna. I forhold til kaianlegg, kraner osv. Dette er en langsiktig prosesse, i og med at jernbanen kommer, må en ta en større grep.

Når det det 2 store utviklingsområder i hver ende av byen, pluss et mindre område på Jeløy siden er det viktig at det er fokus på bykjernen. Moss skal vokse fra sentrum og utover, slik at det ikke blir en situasjon hvor sentrum er dødt og områdene i ytterkant blir de levende områdene. Det vil derfor være viktig å ha handel i sentrumskjernen og kommunen vil være restriktive med å tillate for eksempel bolig i første etg. I sentrum. Og i forhold til hvor store kjøpesentra detaljhandelutvikling skal legges inn i sentrumskjernen, 2052 i det de definerer som sentrum. Parkering i sentrum er 2700 parkeringsplasser, 1700 kommunale resten i privat. Ønsker at det skal bli større grad parkeringshus. De ønsker ikke å gjøre det vanskelig for pendlere, ved å etabler bybuss, og sykkel. Tar nå debatten vedrørende parkering for pendlere. Noe av debatten går på å utvide akser til også inkludere verket og syd med buss og sykkel og gange.

En potensiell bonus for kommunen er at kommunen har kjøpt et helt kvartal i det som i dag er baksiden av Moss. Dette område vil bli naboområdet til den nye stasjonen og vil forhåpentligvis kunne få et løft med utviklingen.

Store muligheter i åpne byen mot havet, nesten som en Bjørvika utbygging. De har hatt god dialog med Drammen vedrørende deres suksess med å omgjøre byen fra en by med dårlig omdømme til det det er i dag.

Moss er også i en prosess der en går fra industri til tjenesteytende næringer, og arbeider med å tiltrekke seg teknologimiljøer. Det blir en sterkere urbanisering med mere kunnskaps baserte næringer, men samtidig har Moss sterke aktører i teknologibedrifter som Aker Solution,

Havna er dermed viktig, den betjener også engrolagerene på Vestby og generere arbeidsplasser til Moss. De ønsker dermed ikke å ta vekk alt som er tungt, stort og stygt, emn

hvor ulike virksomheter kan leve side om side. 2929. Det er jo noen utfordringer knytte til det, blant annet støy, emn det må en finne en måte å håndtere. I Drammen for eksempel har de fortsatt en havn. De er en elveby.

De arbeider nå med robuste strategier for langsiktige planer, hvor en forsøker være i forkant av utviklingen slik at, når det blir endringer med for eksempel ferja, har en vurdert det i forkant.

Jernbane ok og en forutsetting for byutvikling

Havna må vedtas et planprogram og det utarbeides en områderegulering, i sentrumsplan som er ute for høring i desember er dette tatt inn ved å legge frem planen om å flytte havna sydover. Og flytte ferjen.

Vei, regjeringen har lovet en behandling i mange mnd. De har lagt arbeide med kommuneplan bero fordi de trenger et klarsignal vedrørende vei. Forutsetningen er at det vedtas en tunnelløsning, byen kan ikke leve med den belastningen av trafikk generert av innbyggere og ferjetrafikken havnevirksomhet. KVVU til veivesenet er bestilt for 7 år siden, og de venter fortsatt på dette. Infrastrukturfondet.

Buss, jobber i partnerskap med fylkedkommunen. Metrobuss system som vil knytte områdene sammen. Inkludert Varna/Høyden områdene.

Det kommer en stor debatt som omhandler; knutepunkt, sjøsiden og verket, tett og kompakt.

Hvor mange boliger regionalt boligprogram for Mosseregion.

Verket og Kornåsen godkjent 600+ 1000 verket, 500 Sjøsidene, 500 Trioiving

Ferdige prosjekter

Moss glassverk ved Selvaag, der det er 500 solgte boliger. Det kommer flere, det vurderes at Veivesenet flytter og da kan det bygge en noe nytt der også.

4.3 Finansieringsrisiko

Finansrisikoen for de tre intervju objektene er svært forskjellig på grunn av forutsetningen som lå til grunn for at de kjøpte. Høegh eiendom kjøpte eiendommen Verket og eier den

100% , med evigvarende leiekontrakt fra Peterson Moss og på den måten kunne dekke store deler av finanskostnadene med leieinntekter.

Høegh

De ser for seg et løp på 30 år. Noe på mellomlag sikt 5-15 år, som vil bli leiet ut inntil videre. De har pt. leieinntekter på 2-3 millioner, men ønsker å oppnå balanse mellom finanskostnadene og leiekostnaden. Noe de hadde før Peterson Moss gikk konkurs.

ROM eiendom eier tomten sammen med Moss kommune og har derfor ikke lånekostnad, før opsjonen om å kjøpe havna eventuelt kommer. Enata kjøpte eiendommen fordi de fikk en «god deal» og har dermed finanskostnad på lån fra de overtok. De kjøpte størstedelen av eiendommen i 2010, med opsjon på en mindre del av området som de utløste i 2012. De har også leieinntekter fra handel og kontor, men ikke tilstrekkelig til å dekke inn lånekostnad. De eide område 100%, men har inngått et samarbeid med en annen aktør for å kunne få til en helhet på kontordelen av eiendommen. De er positive til partnerskap, og da helst aktive partnere som kan ta deler av prosjektene der de innehar spesialkompetanse som supplerer Enata's kompetanse . Ønsker hvis det passer faglig supplerende partnere, ikke bare finansielle partner, men dette avhenger av den finansielle situasjon.

Felles for de ulike aktørene er at de har kostnader forbundet med utvikling av eiendommen. De må lage planer for sine områder utfra de forutsetningen som ligger til grunn og de muligheter som er til stede i form av potensiale for transformasjon. Kostnadene er til prosjektutvikler, arkitekter, undersøkelse av grunn, markedsundersøkelser, omregulering osv. For Enata er dette budsjettet til 12 millioner kroner. De andre har jeg ikke tall fra.

Pengene er grovt fordelt:

4 millioner på å lage en plan, konsept, visjonstegninger

4 millioner prosjektutviklingstegninger

2 millioner teknisk planarbeide i hovedsak reguleringsarkitekten, trafikkanalyse, tekniske konsulenter, undersøkelse av grunnforhold og brann tekniske krav.

2 millioner markedsføring med tegninger

Et vanlig eiendomsutviklingsprosjekt er svært kostnadsintensivt i oppstart, ved at en da får finanskostnader ved kjøp av tomt. Deretter øker kostnaden ved utviklingskostnader. Litt enkelt kan en si at det er i denne fasen risikoen er størst, dvs. før endelig regulering er

godkjent og før en kan starte å selge og markedsføre prosjektet. Når regulering er bestemt og en kan begynne å selge reduseres risikoen gradvis helt til en når break even for prosjektet og en begynner å kunne få inn profitt. I en graf kan dette illustreres ved at en horisontal angir tid og en vertikal viser utgiften prosjektet påfører aktøren. I ved tid lik 0 vil en gå rett ned på den vertikale akse tilsvarende kjøpsbeløpet, deretter vil grafen synke ytterligere når prosjektkostnaden kommer i tillegg, videre ned på minussiden når bygging begynner og først begynne stige igjen når salg eller leieinntekten begynner og komme. Kurven vil altså få en j-form.

Av de 3 aktørene er det Enata som har det mest typiske forløpet som beskrevet over. Høegh har et forløp der de til å begynne med har inntekt til å dekke finanskostnadene ved de evigvarende leieinntektene fra Peterson Moss fabrikk, men så går de konkurs, leieinntektene ble borte og de fikk da den vanlige j – kurven de også. ROM har bare utviklingskostnadene frem til opsjon skal innløses for deretter å få j-kurven. Tid fra da en får kostnader til en får inntekter er svært vesentlig for risikoen, jo kortere tid jo lavere risiko.

Opsjon som risikoreducerende verktøy

Ved kjøp av tomt benyttes det i dag opsjoner på kjøp av tomter. Dette gjøres ved at det innbetaler en risikopremie ved inngåelse av kontrakt for å få en rettighet til å betale kjøpesummen på senere bestemt tidspunkt. ROM eiendom har for eksempel en opsjon på å kjøpe den eksisterende havna for utvikling, hvis havna flyttes. Vilårene kan være at en lager en intensjonsavtale om å kjøpe tomten for en gitt sum, hvis tomten omreguleres for en gitt sum. ROM slipper da å ta risikoen for at eiendommen ikke blir omregulert og den muligheten ønsker de å betale risikopremien for. Havneier kan beregne et salgsbeløp for tomten og kan planlegge ny havn med større finansiell forutsigbarhet. Avtaler av denne typen kan også inneholde hvem skal stå for opprydding og den miljømessige risikoen på eksisterende havn, flyttekostnader osv. Hensikten er å skaffe forutsigbarhet og dermed redusere risiko for begge parter.

Samarbeidsavtaler for å redusere finansiell risiko

De foreligger en 50%-50% samarbeid med Rom og Moss kommune om utvikling av Sjøsidan. Hensikten med samarbeidet er og byutvikle Sjøsidan. På Rom sin side arbeider de med å avtale med jernbanverket om hvem som skal ha ansvar for et slikt trafikk knutepunkt. Jernbanverket skal ha det jernbanetekniske ansvaret og Rom har ansvar for eiendomsutviklingen.

Havnesaken bystyret skal ta stilling til er forslaget om å flytte havna i november 2014, og etablere Sjøsidens AS som da går fra å være en intensjonsavtale til å bli et eiendomsutviklingselskap det foreligger også en opsjonsavtale på at selskapet forplikter seg til å kjøpe den gamle havna på ca. 30 mål, når havna er klar for å trekke seg ut av Sjøsidens og har fått på plass havna som ligger lenger sør. Pris på den gamle havna er ca. 200 mill.

Enata benyttet også opsjon på kjøp av deler av eiendommen til TrioVing når de i 2010 kjøpte eiendommen. De benyttet seg av opsjonen i 2012, da de kjøpte resten av eiendommen.

Enata samarbeid (Moss avis)

Enata Eiendom fikk i vår to tredjedeler av et nytt eiendomsselskap sammen med Mosseselskapet EVR Norge. EVR puttet da deler av sin eiendomsportefølje i det nye selskapet, nemlig eiendommer i Høydaveien 9–17, som ligger ved Ryggeveien, et par kilometer sørøst for Moss sentrum.

Enata Eiendom la inn Varnaveien 40 (Skovdahl-bygget), Varnaveien 32 B samt Høydaveien 11. inn i det nye selskapet. Eiendommene ligger i utkanten av TrioVing-området. Hensikten med det nye selskapet er å få mer fart på den planlagte kontorutbyggingen på Høyda.

Det nye selskapet vil eie et tomteareal på 27 mål. Utbyggingspotensialet er 20 000 kvadratmeter og 1000 kontorarbeidsplasser. Enata vil de nærmeste årene investere 900 millioner kroner i den gamle TrioVing-tomten. På Høyda pågår det en områderegulering av ca. 124 mål, og det foreligger planer om både boliger, næring, service, handel, helse og kontorer.

4.4 Markedsrisiko

Markedsrisiko defineres i boka som hva markedet er villig til å betale for en eiendom frem i tid. Risikoen er både en risiko for å selge/leie ut for billig eller for å selge/leie ut for dyrt, med andre ord risiko for tap og redusert profitt. Vanligvis vil eiendomsutviklere måtte selge 50-75% av prosjektet før en starter bygging for å få finansiering. Dette er finansinstitusjonenes måte å redusere sin risiko på, samtidig er det eiendomsutviklereens måte å redusere sin risiko på.

Prisnivået i Moss våren 2015 er for nye boliger er i et prosjekt Selvaag har på det gamle glassverket på mellom NOK 40 000 og 51 000 pr. kvm BRA. Selvaags eiendom ligger på Jeløya siden og har kort vei til sjøen og gir en indikasjon på hvilke nybygg priser en kan oppnå i Moss. Tilbud og etterspørsel etter boligeiendom avhenger i hovedsak av

makroøkonomi, befolkningsutvikling, arbeidsledighet og rente. I tillegg kommer psykologi ved at det som kommer frem i pressen påvirker tilbydere og etterspørere i markedet til å handle eller ikke handle. I følge eiendomsmegler Odd Magnus Langhammer(Langhammer 2013) har psykologien en vesentlig rolle i det kortsiktige eiendomsmarkedet, hva markedet «tror» har innvirkning. Høsten 2013 er et godt eksempel på dette, pressen hadde stor fokus på da var det dårlig omsetning av boliger og dette førte også til at igangsetting av nybygg stoppet opp.

Enata

Enata ønsker at prosjektet skal inneholde bebyggelse; Næring; Handel, helsesenter, kontor Bolig; leiligheter, Offentlig; Barnehager, sosiale lokaler. Visjonen de har valgt er «Den fortrukne bydel for bo, handle og leve». Grønt preg og fremtidsrettet utvikling.

De må ha leieavtaler på kontor 70% av arealet til de priser de forlanger. Helse defineres selv, For boligsalg vil en starte utbygging ved et forhåndssalg på 55%.

Prisnivå er den største utfordringen, dvs markedspriser er det største utfordringer

Riskobilde Moss

Enata mener det bare er oppside i Moss. Selv om den er svakt eller sterk i dag tror de at sannsynligheten for er veldig høy for at Moss fremstår i bedre pga. at byene har endret seg allerede. Mosselukta er borte, arbeiderpreg er på vei bort, industripreget er på vei bort, dette kan føre til at det blir et mere positiv renome.

Moss blir en del av stor Oslo, er ikke lenger lillebror til Sarpsborg og Fredrikstad.

Ferje og flyplass er svært sjelden kombinasjon i dag, stort potensiale for knutepunktutvikling er høy. Potensiale i bro, relativ sett bra utvikling. En kan sammenligne med Ski og Lillestrøm, men de har ikke samme potensiale særpreget som Moss som har full havkontakt. Byen ved havet. Tønsberg er vinneren. Moss har størst opphentingspotensial, med tanke på markedspris av byene nær Oslo.

Moss har i dag status litt dårligere by, Fredrikstad, Tønsberg er bedre i sentrum. Son flott renome hyggefaktoren. Det er i dag litt dårligere betalingsvillighet i Moss. Et viktig poeng er at nå flytter arbeidsplasser etter bosted, slik at dette vil stimulere til flere arbeidsplasser i

Moss. Dessuten er skatteinntekten nå lenket til bosted til folk og ikke arbeidsplassen, det gjør at kommunen har større fokus på å få arbeidstakere til byen for å øke sine inntekter.

På spørsmål om de anser at det er høy risiko for markedsprisene går ned svarer Enata at nei det er Det er ikke høy risiko for at prisene går ned i Moss, men ja det er et litt svakt marked akkurat nå.

Ferdigstillelse av intercitytoget prosessen 2022 blir viktig, men det er ikke noe en planlegger etter, tidsfaktor er ikke viktig da det er 8 år til. Har ikke råd til å vente, pga finans.

Høegh Eiendom

Markedsføring splitter opp i flere faser og trinn og i tillegg en profilere av område senere.

Høegh's prosjektet skal inneholde av bebyggelse; Næring, verneverdige bygninger, leiligheter, sosiale lokaler, barnehager, Kultur, Utdanning, barneskole, høyskole med campus.

Det er størst potensiale i bolig, da næring er for lite. Satses på kvalitet

Visjon for Verket er «Husk fortiden, planlegg fremtiden»

Høegh mener at markedsprisene for nybygg er greie i dag og estimerer markedsprisene på nybygg til å være mellom NOK 35000-40000.

Image til området er noe de arbeider mye med, det å få enedommen kjent. Det er jo slik at ingen har vært inne på området før. De jobber derfor mye med kultur, konsert, sponser arrangementer som fremmer Moss som kultursted (Kristian Fredrik dagene 15000-20000 mennesker inne på området, de har lånt bort mye lokaler for å gjøre området kjent og som gjør at folk ønsker å komme til.

Moss er den byen i Norge som hadde flest kulturarrangement i Norge. De arbeide med dette, sånn som for eksempel Aker brygge.

Ferdigstillelse av intercitytoget blir spennende å se for Høegh, på sikt vil dette åpne området mot sjøen.

De planlegger ved at de indirekte må vente med «indrefilet» til etter at tunnelen er bygget og område mot sjøen kan tas i bruk. Vanligvis ville de lagt ut indrefilet først. De venter ikke spesifikk på ferdigstillelse av intercitytoget pga. finanskostnader. Høegh har inngått samarbeid med lokale eiendomsmejlere i forbindelse med markedsføring og salg.

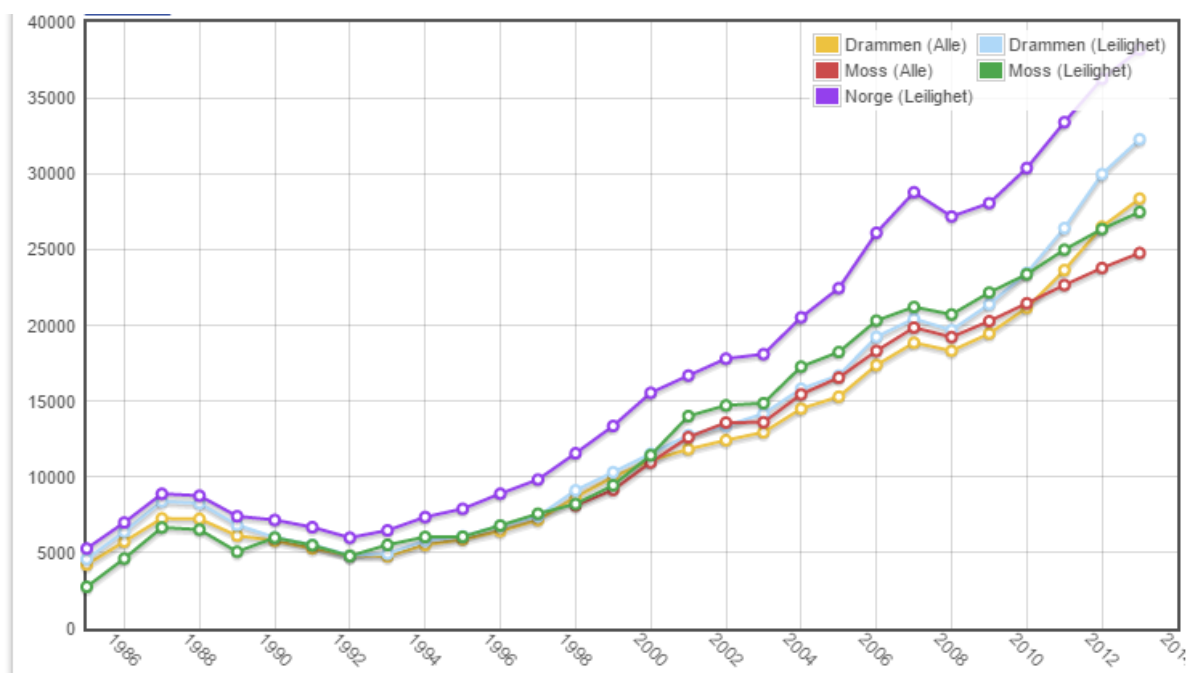
Når en selger på prospekt er det avtale mellom eiendomsutvikler og forbruker om oppføring av ny eierbolig, reguleres avtalen av bustadoppføringslova. Et vilkår for at bustadoppføringsloven skal gjelde er at arbeidene ikke er fullførte på avtaletidspunktet. Er huset nyoppført og det ikke gjenstår arbeider av håndverksmessig karakter når avtale inngås, gjelder avhendingsloven. Avhendingslova gjelder både mellom profesjonelle parter og i forbrukerforhold. Loven er altså ingen forbrukerlov, slik som for eksempel bustadoppføringslova, håndverkertjenesteloven og forbrukerkjøpsloven. Loven inneholder imidlertid en viss forbrukerbeskyttelse i og med at mange viktige bestemmelser i loven ikke kan fravikes til skade for forbrukeren.

Det er en fordel for entreprenør og utbygger å benytte avhendingsloven med hensyn til risiko, da kjøper ser hva han kjøper og at det da er mindre sannsynlig at det blir økonomiske problemer i etterkant. Risikoen reduseres også fordi det er kortere tid mellom kontraktinngåelse og overlevering. Etter bustadoppføringsloven har entreprenør også ansvar for boligen byggetekniske standard i 5 år etter innflytting og må vanligvis stille garanti for beløp som kan dekke eventuelle feil og mangler som oppstår i de 5 årene. Etter avhendingsloven har forbruker undersøkelseplikt og har dermed et lavere rettsvern vedrørende feil og mangler.

Digresjon fra Høegh. Hovedsuksessen til politikker i Drammen er at de i 1988 benyttet seg av offentlige pakker til vei, rense elva, lage grøntbelte, de har fått mange 100 millioner til denne bruken. Dette er noe Moss kommune også bør gjøre da de er der Drammen var i 1988 i dag.

Jeg har satt sammen en graf som viser prisutvikling på bolig i Drammen, Moss og Norge.

Grafen viser at det er først i 2010 at prisene i Drammen øker mer enn i Moss. Med tanke på den store oppmerksomheten Drammen har fått som en vellykket byutvikling over mange år har dette altså ikke gjort noe med prisen før etter 20 år og svært vellykket byutvikling. I følge en kilde er prisene økt på grunn av at dette var tidspunktet for at nye leilighetene i de byutviklede områdene i sentrum ble solgt.



Figur 8. Sammenligning av markedsprisene over til Norge, Moss og Drammen jeg har brukt Norges eiendomsmeglerforbunds verktøy boligprisstatistikk (Norges eiendomsmeglerforbund).

4.5 Produksjonsrisiko

Produksjonsrisiko er risiko i forbindelse med kjøp av entreprenørtjenester. En kan redusere risikoen ved at en selv er både byggherre, tomteeier og entreprenør. Byggekostnadene er mer stabile enn markedsprisen over tid (Barlinghaug og Nordahl 2005). Byggekostnadene er derfor bestemt utfra kjøp og salg av entreprenørtjenester og ikke de utleggene entreprenøren har til arbeidskraft, kapital, byggevarer og øvrige underleveranser.

Jo mer komplisert et bygg er jo høyere risiko for at entreprenøren feilpriser prosjektet. Ved for eksempel rehabilitering av bygg og da spesielt verneverdige bygninger, er risikoen svært høy da det er vanskelig å beregne hva som skal til for å oppnå et godt resultat som er i tråd med offetlige krav om bevaring av bygg.

Rehabilitering Høegh Verket

Høegh begynte med å restaurere de verneverdige bygningene Konventionsgården og arbeiderboligene etter at det i 2008 ble laget en plan for omregulering av Verket og Sponvika/Verksåsen. Arbeiderboligene skulle bevare sitt uttrykk utvendig, men innvendig kunne de gjøre boenhetene moderne og i henhold til dagens krav og normer til bolig. Bygningsmassen var nedslitt og store skader var oppstått. Det største enkeltløftet for

rehabilitering i Verket var bolighuset Verket 5. Der ble det alene brukt ca. 20 mill. For å forsvare et slikt løft, fikk de etablert 6 nye leiligheter på loftet i tillegg til de 12 som var der fra før. Denne eiendommen rommer i dag 36 studenter fra American College. I tillegg restaurerte de det som på folkemunne kalles «Stallen» og innredet denne til et samlingssted for studentene med store rom, kjøkken og toaletter og bad.

I følge Høegh er byggekostnader lavere utenfor Oslo enn i Oslo (ca. 1500 kvm på kontor i Moss. Det er slik at hvis en tar Oslo entreprenører ut til Ski blir det dyrere, mens hvis en tar entreprenører lenger sydfra dvs. lenger ut fra Oslo er det billigere. De vet dette, men det er kapitaliseringsverdien det fokuseres på og hovdekostnaden er tomtekostnaden.

Hvordan er det foreløpig med infrastruktur; teknisk, veg

Teknisk infrastruktur, har vært privat eiet, ligger godt til rette da infrastruktur er tilrettelagt inn til tomta. Det er bare og koble seg på eksisterende tilgang i tomtegrensen. Fjernvarme ligger på andre siden av elva, Statskraft fjernvarme? Om de ønsker å koble seg på det avhenger av miljøprofilen de ønsker å ha på området.

Vei god adkomst via vei, men jobber med kommunen for å koble området med kollektivtrafikk. I dag må en kjøre 10 min rundt for å komme seg til bykjernen. Hele området er tatt inn i sentrumsplanen og vil således bli en del av sentrum og det vil forhåpentligvis også gjøre det mulig å benytte bil inn til sentrum. Gang og sykkelveier vil bli komplementert med flere broer for å øke tilgjengeligheten via gang og sykkelveier.

Når jernbanen blir borte vil det også øke tilgjengeligheten for gang og sykkel til den nye jernbanestasjon.

Er det spesielle forhold som dere må forholde dere til i denne eiendommen, verneverdige bygninger, veg osv.

Grunnforhold, miljø og leire.

Grunnforhold er spesielt krevende, da det har vært industri her i 200 år og det har vært benyttet fyllmasse ut i vannet. Flis, stein osv. ikke miljømessig problem, men når du har flis i grunnen må en gjøre tiltak ved fundamentering av et bygg. Det er fast grunn under en del av området, men det er også en del som ikke har fast grunn og som det må tas hensyn til ved utbygging.

For ROM eiendom er produksjonsrisiko i Moss ikke foreløpig på agendaen da de er i en tidligere fase.

Samarbeid for å redusere produksjon risiko

Også når det gjelder produksjonsrisiko er det en mulighet å samarbeide for å redusere risiko. Ved å ha utviklet prosjektet frem til byggestart har en fått en verdiøkning ved at reguleringsrisikoen er borte. Det kan da være av interesse for både eiendomsutvikler og entreprenør å ta en større markedsrisiko, dette vil kunne føre til at entreprenør har større eierskap til prosjektet og dermed har større fokus på å minimere kostnadene og samtidig ha fokus på kvalitet. Samtidig vil eiendomsutvikler som eier tomte kunne få redusert sin eksponering, da byggekostnaden er den største kostnaden ved et eiendomsprosjekt.

Enata har valgt å samarbeide med foreløpig en aktør ved utvikling av eiendommen, EVR forum.

Enata vurderte samarbeid/oppkjøp på andre siden av Varnaveien for å kunne koble seg på handel. Det er alltid en mulighet som vil bli vurdert i alle prosjekter, og det vil vurderes i hvert enkelt tilfelle om det er mulig finansielt og/eller det er ønskelig fra eventuelt grunneier side. Det er ikke mangel på gode ideer.

5. Avslutning

Jeg har søkt å avdekke risiko ved transformasjon i Moss-regionen. Dette gjennom intervju med utbyggere og eiendomsbesittere i transformasjonsområdet. Jeg har sett på teori om risiko i transformasjonsområder og sammenlignet dette med det intervjuobjektene har svart. Teori og praksis viser seg å være sammenfallende. I de teoriene/artiklene jeg har benyttet er det ikke avdekket annen risiko enn det aktørene erfarer. De ulike aktørene har imidlertid forskjellig risiko.

Moss-regionen er i en rivende utvikling etter at store områder har blitt ledige for byfornyelse etter at mye av industrien har forlatt byen. Moss kommune arbeider hardt med å få nye planer på plass og private aktører har lagt planer for transformasjon. Jeg har valgt å intervju aktører som er i ulike faser av prosessen og som har ulike tomter og forutsetninger for å gjøre eiendomsutvikling. Jeg mener jeg i oppgaven har fått belyst bredden i den risiko en eiendomsutvikler utsettes for i et transformasjonsområde.

Kilder

Litteratur

Barlindhaug, R. & Nordahl, B. (2005). Fra feltutbygging til transformasjon - markedsstyrt boligutvikling i Oslo-regionen. I: Storbyens boligmarked - drivkrefter, rammebetingelser og handlingsvalg. S 195-231: Spartacus Forlag.

Bærug Sølve, versjon (2012). VERDSETTING AV NÆRINGSEIENDOM PRINSIPPER, BEGREPER OG EKSEMPLER. Kompendium NMBU.

Gelter& Miller&Claton&Eichholtz (2007).Mortgages Basics 1: An Itroudction and Overview. Commercial real estate analysis & investment 2e,2007. Side 387-390. Mason, OH USA: Cengage Learning

Meel Bjarne, (2009) Verdi-og risikovurdering av utviklingseiendom, om bruk av forhåndskalkyler i verdifastsettelse. I:Røsnes & Kristoffersen Eiendomsutvikling i en tidlig fase, erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling. Side 78-95. 1 utgave 2. opplag: Oslo: Senter for eiendomsfag

Nordahl Berit, Reguleringsrisiko og risikoprofil. Røsnes & Kristoffersen Eiendomsutvikling i en tidlig fase, erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling. Side 108-128. 1 utgave 2. opplag: Oslo: Senter for eiendomsfag

Elektroniske nettsider og tidsskrifter

Dn,no <http://www.dn.no/privat/eiendom/2015/04/15/1643/Kollektivtrafikk/spar-1-million-p-52-minutter>

Enata eiendom <http://www.enata.no/#&panel1-2>

Høegh eiendom <http://www.hoegheiendom.no/>

Jernbaneverket <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City-/Prosjektartikler1/Viste-visjoner-for-utvikling-av-Moss/>

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Prosjekter/Ostfoldbanen/ostfoldbanen/Horing-av-planprogram-for-dobbeltspor-gjennom-Moss/>

Moss Avis <http://www.moss.kommune.no/filnedlasting.aspx?FilId=3417&ct=.pdf>

<http://www.moss-avis.no/nyheter/forutsigbarhet-er-viktig-for-pendlerne-1.8>

573967

Moss Dagblad Steds- og mulighetsanalysen for Moss sentrum er utarbeidet i 2013/2014 av Rambøll Norge AS i samarbeid med Dark Arkitekter AS. <http://www.mossdagblad.no/lokalt/sj%C3%B8siden-endlich-sj%C3%B8satt-1.313214>

Moss

kommune <http://www.moss.kommune.no/planer/til-uttalelse-ettersyn/sentrumsplanen-2015-2026.612404.aspx>

<http://www.moss.kommune.no/om-moss/>

NAV Østfold

<https://www.nav.no/no/Lokalt/Ostfold/Pressemeldinger/Ledigheten+g%C3%A5r+ned+i+%C3%98stfold.411473.cms>

Norges eiendomsmeglerforbund

<http://www.nef.no/xp/pub/topp/boligprisstatistikk>

Rom i Moss Kilde Artikkel fra DAGSAVISEN 28.01.2015 Side 12-13 Forfatter: HANNA SOMMERSTAD

Norges eiendomsmeglerforbund

<http://www.nef.no/xp/pub/topp/boligprisstatistikk>

Rambøll Norge AS i samarbeid med Dark Arkitekter AS 2013/2014. Steds- og mulighetsanalysen for Moss sentrum.

https://www.google.no/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0CB0QFjAA&url=https%3A%2F%2Fwww.rade.kommune.no%2FHandlers%2Ffh.ashx%3FMIld1%3D4%26Fillid%3D10174&ei=sCBVvfneDlirsQGCoICwBA&usg=AFQjCNE_6tXuxcOIfit4N3yyjzFVCemG0Q

Regjeringen <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/?docId=STM201220130026000DDDEPIS&ch=1&q=>

ROM eiendom <http://www.romeiendom.no/>

Transportøkonomisk institutt <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=23986>

Østfold Fylkeskommune

http://www.ostfold-f.kommune.no/modules/module_123/proxy.asp?D=2&C=394&I=16870

Lover

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan og bygningsloven) 2008. Kapittel 17.

Vedlegg

Intervjuguide

Intervjuobjektet

1. Kan du fortelle kort om deres bedrift
2. Kan du fortelle om din rolle i bedriften
3. Hvordan dere driver eiendomsutvikling

Prosjektet

4. Din bedrifts og din rolle i deres prosjekt i Moss
5. Hvor i prosessen er dere i dag
6. Hvorfor har dere valgt området
7. Investeringsstidspunkt Moss
8. Hva er det største potensialet med eiendommen
9. Hvilken visjon har dere valgt for området
10. Hvordan er eierforholdet i aktuelt området
11. Ønsker dere primært å ha hele området eller ønsker dere flere aktører
12. Hva ønsker dere at prosjektet skal inneholde av bebyggelse; Næring, leiligheter, verneverdige bygninger, øvrige boliger, sosiale lokaler, skoler, barnehager andre bygg/funksjoner.

13. Hva skal/skulle til for å komme i gang
14. Hvordan er det foreløpig med infrastruktur; teknisk, veg
15. Hvordan er det med offentlig kommunikasjon
16. Er det spesielle forhold som dere må forholde dere til i denne eiendommen, verneverdige bygninger, veg osv.
17. Er det noen synergieffekter dere kan oppnå med andre grunneiere i området
18. Er det spesielle forhold som har vært bra / krevende i forhold til:
 - Kommunen
 - Politikere
 - Plan
 - Naboer
 - Andre grunneier
 - Grunnforhold, miljø
 - Andre forhold
19. Hva er den største utfordringen med området
 - Markedspriser
 - Miljø
 - Image til området
 - Plan/føringer
 - Veg
 - Kommunen eller andre etater
 - Naboer grunneier
 - Andre forhold
20. Hva er området regulert for i dag og hvor i prosessen er dere med tanke på omregulering
21. Kan du fortelle litt om prosessen omregulering
22. Kan de si noe om kostnadene til selve planarbeidet (dokumentasjon etc)

23. Kostnadene (og kjøpsform) til tomt

24. Forhandlinger om bidrag til infrastruktur

25. Tanker om utlegg «up front» /Initialkostnader de må bære og «return», og om dette er «pice of case eller om de er usiker på om de klarer det, om de vil dele risiko på en partner etc

26. Sist, men ikke minst, om det risikobildet du får opp for Moss, er typisk eller a-typisk for de prosjektene de går inn i.

Prosess videre og andre forhold

27. Hva er strategien videre

28. Hvor mange trinn ser dere for dere pt

29. Hvordan er samarbeidet med Moss kommune

30. I hvilken grad påvirker ferdigstillelse av intercitytoget prosessen

31. Hva kan forbedres i forhold til kommunens arbeid

32. Har dere andre tomter i Moss



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no