

Kort sammendrag av innspill ved offentlig ettersyn/høring i mars/april 2019, med kommunedirektørens vurdering

Fylkesmannen i Oslo og Viken - Basert på tilsendt informasjon vil vi klart anbefale alternativ 2a ut ifra hensynet til trafikk og klimagassutslipp, samt støy. Vi forutsetter at det i størst mulig grad benyttes stedegne masser og at eventuelle overskuddsmasser håndteres forsvarlig. Vi ber kommunen vurdere å ta inn en bestemmelse til planens § 2 Fellesbestemmelser om fremmede arter, massehåndtering og tiltak for å hindre spredning. Det forutsettes at ny bru ikke vil hindre vanngjennomstrømmingen i Mosseelva ved en ev. flom og at den har tilstrekkelig høyde for både springflo og høy vannføring.
Vurdering: Alternativ 2a blir foreslått som reguleringsløsning. Det er tatt inn en ny bestemmelse under §2 for å hindre spredning av fremmede arter.

Østfold fylkeskommune anbefaler at alternativ 2a for gående, syklende og kollektiv godkjennes. Vi ser behovet for å dimensjonere slik at brua kan brukes som avlastningsvei ved spesifikke hendelser. Likevel bør ulempene for trafiksikkerhet, kulturmiljø, mølla, vegetasjon, barn og unge og folkehelse veie tyngre. Dersom alternativ 2B velges, bør det stilles krav om at tiltak, jf. områdereguleringen bestemmelser § 5, sikres i planen før endelig godkjenning.
Vurdering: Alternativ 2a blir foreslått som reguleringsløsning. Brua planlegges fulldimensjonert, da det skal gå buss her.

Statens vegvesen støtter alternativ 2a, som bygger opp under 0-vekstmålet. Løsningen på ny bru vil være viktig for å kunne bygge en kultur der folk reiser kollektivt, går og sykler mellom Verket og sentrum. Fartsnivået i sambruksarealet må være lavt (15 – 20 km/t), men det er like viktig at det er en balanse mellom alle trafikantgruppene og at alle opplever seg som en part i forhandlingen om hvem som skal vike. Vi mener at det legger føringer for hvor mye biltrafikk man kan tillate i kryssområdet. Dersom brua blir anlagt før jernbanen er flytta bør Før-løsning benyttes. Før-løsningen for gange og sykkel bør være på østsiden av brua, slik planforslaget viser. Etter-løsningen bør være sykkelfelt (min. 1,8 meter bredde) og fortau på begge sider av brua og gata. Opphøyde anlegg er permanente og lite fleksible løsninger. Tverrsnittet over brua og gata bør være fleksibel, slik at man uten store kostnader kan endre et ensidig gang- og sykkelanlegg til et tosidig anlegg når forholdene ligger til rette for det.
Vurdering: Alternativ 2a og sambruksareal vil fungere godt sammen, da det gir mindre trafikk i krysset. Planforslaget legger kun opp det SVV kaller Før-løsningen. Både gate og bru er fulldimensjonert i forhold til bredder, slik at det vil være mulig å endre på løsningen dersom det skulle bli aktuelt. Da må planen endres, eller evt må det gis dispensasjon fra planen.

Norges vassdrags- og energidirektorat har uttalt seg på generelt grunnlag.
Vurdering: Det er foretatt geotekniske vurderinger i tråd med NVEs veileder. Se eget avsnitt i saksframlegget.

Direktoratet for mineralforvaltning kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak. DMF har derfor ingen merknader til planen.

Kystverket sørøst minner om at etablering av bruer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse etter havne- og farvannsloven fra Kystverket, jf. forskrift om tiltak som krever tillatelse fra Kystverket § 1. Det er ikke ønskelig at det i bestemmelsene er tatt med vertikal klaring, da det kan gi inntrykk av at brua allerede er godkjent av Kystverket Sørøst. Vi ber derfor kommunen om å stryke bestemmelsen i § 2.4.d).
Vurdering: Vi mener det er fornuftig å angi vertikalhøyde i planen, jfr bestemmelsen i § 2.4. Det står også i bestemmelsen at brua må godkjennes av Kystverket, slik at det ikke er tvil om dette. Bestemmelsen er derfor ikke strøket.

Bane NOR er fornøyd med rekkefølgekravet som ivaretar ev. stabilitetsulempes mot jernbanefylling samt sikkerhet mot jernbanen, gjengitt i bestemmelsene til begge alternativ. For øvrig har vi ingen merknader

Vurdering: Tas til orientering.

Statkraft Varme ønsker å binde sammen fjernvarmenettet på bysiden med Verket, og ønsker mulighet til å legge fjernvarmerør i ny bru.

Vurdering: Dette er ikke nødvendig å regulere i planen, men viktig å holde dialog om dette.

MOVAR v/Brannvesenet minner om regler omkring slukkeberedskap, oppstillingsplasser, høydeberedskap o.l.

Vurdering: Planforslaget gir enda bedre adkomst for brannbiler til bygninger i og rundt planområdet enn dagens situasjon.

Byantikvaren uttaler at tiltaket vil berøre viktige kulturminner samtidig som krysset Storgata/Gudsgate/Henrich Gerners gate danner inngangsportalen til Møllebyen. Det er positivt at det er utarbeidet egen KU som har vurdert hensynet til kulturminnene og foreslår «shared space» som løsning i dette krysset. Ved å tilpasse materialer og utforming til Henrich Gerners gate, vil man få en god løsning for området som helhet. Byantikvaren bør involveres i detaljutforming av krysset.

Det er positivt at gang- og sykkeltraseen legges som en buffer mellom Guddegården og biltrafikken. Det er uheldig at bakgården til Guddegården blir berørt, men det aksepteres som nødvendig for å få en helhetlig god løsning. Det er positivt at Guddegården som er Moss eldste hus fra 1600-tallet, blir regulert til bevaring.

Det er fremmet forslag til to alternative løsninger 2a og 2b. Byantikvaren støtter KUens anbefaling at brua begrenses til kollektivtrafikk, gange og sykkel ut fra hensynet til verneinteressene. Fylkeskonservator har kartlagt grunnvannsforholdene i Møllebyen rundt de fredede bygningene Gernergården og Kong Karl. Annleggsarbeider og rystelser i området har påvirket grunnvannsstanden og forårsaker at tømmerflåtene bygningene står på, begynner å råtne og har gitt bygningene setningsskader. Dette er meget alvorlig og må følges opp i forbindelse med nye anleggsarbeider i området.

Vurdering: Punktet om grunnvannsstanden er fulgt opp i forslaget til reviderte reguleringsbestemmelser. Her stilles det krav om at samferdselsanlegg og VA-ledninger skal anlegges på en slik måte at grunnvannsstanden i området ikke senkes.

Miljøretta helsevern krever at grenseverdier for støyfølsom bebyggelse i T-1442/2016 opprettholdes, også under anleggsperioden. Det må utarbeides støyprognose i henhold til T-1442/2016. Det må utarbeides en støyfaglig utredning som sikrer at nødvendige støyreducerende tiltak etableres, slik at grenseverdiene overholdes. Det bør i størst mulig grad skjermes for støy tett opp mot boliger og institusjoner fra varelevering, særlig under av- og pålessing og transport som skjer på natt. Støykilder som vifter og andre tekniske installasjoner bør plasseres slik at de ikke er til unødig sjenanse for naboer. Universell utforming må ivaretas, og det må sikres tilstrekkelige arealer og gode betingelser, inkludert belysning til lek og uteopphold. Uteoppholdsarealer i tilknytning til boligfelt skal være sikret mot trafikkfare, forurensning og støy og annen påvirkning som kan gi fare eller uhelse. Alternativ 2A er en løsning som fremmer folkehelsen og oppfordrer til økt aktivitet blant befolkningen. Dersom alternativ 2B velges, bør brua bli dimensjonert slik at den kan brukes som avlastningsvei ved spesifikke hendelser.

Vurdering: Innspillet er fulgt opp ved å innlemme krav til støybegrensning også i anleggsperioden, og med krav om støyprognose. Støybestemmelsen er oppdatert i hht nye regler som har kommet siden planen var på høring. Planforslaget har ikke egne bestemmelser for lek og uteopphold, da planforslaget omfatter kun få boenheter. Bestemmelsene i sentrumsplanen vil imidlertid gjelde.

Asterix eiendom (gbnr 2/2884) ønsker i utgangspunktet ikke at 122 kvm av deres eiendom skal benyttes til parkering for Gudegården (2/1173). Et mindre areal nordvest på eiendommen blir liggende mellom arealet kommunen skal erverve og gbnr 2/1161 og blir ubrukelig for eiendommen. Det stilles spørsmål ved om det evt kan benyttes til parkering for Gudegården istedenfor foreslått areal, eller brukes på annen måte.

Vurdering: Som følge av reguleringsforslaget mister Gudegården sin parkering, og har behov for erstatning. Slik planforslaget er utformet mener vi det nye parkeringsarealet er til svært liten sjenanse og legger svært lite beslag på gbnr 2/2884, og er derfor vurdert som en god løsning for begge parter. Til orientering eies nå gbnr 2/2884 av Fauna eiendom AS, som kjenner til planforslaget.

Advokatfirmaet Haavind AS uttaler på vegne av Lantmännen at det har vært for lite dialog i planprosessen. De mener at fjerning av jernbanen må være et premiss for bygging av den nye veiforbindelsen. Når jernbanen er fjerna kan trafikken ledes rundt Mølla og til kornmottaket. Planforslaget tar ikke høyde for behovet som trafikkanalysen peker på, om løsninger før jernbanetraseen er fjernet. Trafikkavviklingen til Mølla er helt vesentlig i planarbeidet og er ikke tilstrekkelig utredet. Det er vanskelig å se for seg ny forbindelse uten at østre kornmottak mot Storgata flyttes for å sikre et funksjonelt bygg, samt god trafiksikkerhet. Foreslått løsning vil gi fare for økt kø på offentlig vei. Løsningen med sambruksareal framstår uhensiktsmessig så tett på en bedrift hvor den primære transporten inn og ut består av tunge kjøretøy.

Vurdering: Innspillet er tatt til etterretning, og planforslaget er på nytt diskutert med ledelsen ved bedriften ved en befaring på området 1. februar i år. De mener løsningen vil fungere også før jernbanen er lagt ned, men de er bekymret for trafiksikkerheten mht myke trafikanter. Kommunedirektøren mener det er viktig at Mølla tas med på råd når veiløsningen skal detaljutføres.

Fiskå mølle, som har sitt anlegg på Lantmännens eiendom, gir sin tilslutning til merknadene fra Lantmännen Cerealia, fremført av advokatfirmaet Haavind.

De frykter at driften vil bli betydelig begrenset dersom de foreslåtte planer blir vedtatt.

De oppfordrer derfor primært at planforslaget ikke vedtas. Subsidiært bør det vedtas som forutsetning at det gamle jernbanelegemet må være fjernet før ny bru bygges.

Vurdering: Se vurdering over.

Verket Moss uttaler at det er et sterkt ønske at alternativ 2B legges til grunn for regulering av ny veiforbindelse over Mosseelva. Verket Moss er av den oppfatning at alternativ 2A ikke følger opp føringer som ble gitt i områdereguleringen for Verket og Sentrumsplanen. Som byutviklingsaktør, er forutsigbarhet i planprosessen avgjørende. Alternativ 2A er ikke forenlig med en slik forutsigbarhet. Alternativ 2B vil gi et godt tilbud for gang- og sykkeltrafikk, gjennomkjøringsmulighet for buss, begrenset biladkomst til Verket via den nye veiforbindelsen. Dette reguleres ved trafikktekniske tiltak. 2B gir også redusert trafikk forbi Verket skole og Tigerplassen. Løsningen tillater kjøring for beboere og besøkende til eiendommene på Verket, uten at veianlegget benyttes for allmenn gjennomkjøringstrafikk, kun for kollektivtrafikk.

Vurdering: Kommunedirektøren ser også argumentene for løsning 2B, men anbefaler etter en samlet vurdering alternativ 2A. Se vurdering i saksframlegget.

Mosseksogen vel var i medlemsmøte delt i synet på hvilken løsning som burde velges. Det var full enighet om at det uansett ikke må tillates gjennomkjøring fra sentrum til Tigerplassen for andre enn kollektivtrafikken. Fokuset har vært for ensidig rettet mot trafikken i sentrum. Å skjerme sentrum for trafikkøkning og heller sende all trafikken gjennom en boliggate som til overmål passerer flere skoler og barnehager, er lite gjennomtenkt. En utbygging av rundkjøringen på Tigerplassen vil lage bedre flyt på sikt, men vil ikke løse utfordringen med trafikkøkningen gjennom Osloveien.

Mosseskogen Vel mener at det må utredes grundigere hvilke konsekvenser trafikkøkningen får for beboere, skole- og barnehagebarn på Mosseskogen, før det tas et endelig valg for trafikkløsningene på Verket. Det bør settes inn strakstiltak for å avhjelpe dagens trafikale utfordringer for myke trafikanter. Fartsgrensen i Osloveien settes ned fra 40 km/t til 30 km/t. Flere opphøyde gangfelt på naturlige krysningspunkter, fartsdempende tiltak i alle boligater/sideveier.

Vurdering: Det har aldri vært planlagt at den nye forbindelsen skal være gjennomkjøringsvei fra sentrum til Tigerplassen. Med stor utbygging på Verket og i Sponvika vil det bli noe økt trafikk som vil skape ulemper for noen. Strakstiltak i Osloveien bør vurderes gjennom kommunens løpende arbeid med trafiksikkerhet.

Innspill mottatt etter høringsfrist, i forbindelse med at saken ble lagt fram for sluttbehandling i januar 2020

Advokatfirmaet BAHR as uttaler på vegne av Höegh eiendom as at planforslaget ikke kan gyldig vedtas med mindre kommunen vedtar reguleringsplanalternativ 2B som åpner brua for biltrafikk for adkomst til og fra Verket. Det må utarbeides ny konsekvensutredning av hvilke følger stenging av brua for biltrafikk vil ha for trafikken gjennom Verket og nordover langs Osloveien og for Tigerplassen, og særlig hvilke konsekvenser det vil ha for barn og unge. Reguleringsplanforslaget med oppdaterte utredninger må legges ut til offentlig ettersyn. Å vedta alt 2A vil være et brudd på den overordnede utbyggingsavtalen for Verket. Det innebærer at kommunen kan bli erstatningsansvarlig for det økonomiske tapet dette påfører Verket Moss. Tapet vil utgjøre betydelige beløp, anslagsvis noen titalls millioner kroner. *Vurdering: Kommunestyret vedtok at det skulle gjøres ytterligere trafikkutredninger før planen kunne sluttbehandles.*

Advokatfirmaet Haavind as uttaler på vegne av Lantmännen Cerealia as, benevnt Mølla, at planforslaget er uheldig og ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å beslutte ny bru med foreslåtte løsninger for nyttetransport, myke trafikanter og Møllas virksomhet. Planens konsekvenser er ikke tilstrekkelig utredet, verken med hensyn til å sikre fortsatt drift av virksomheten og unngå økonomisk tap, eller for å sikre trygge og gode trafikkmessige løsninger. Planforslaget, som ikke legger noen føringer på fjerning av jernbanetraseen og ombygging av Møllas bygningsmasse, bør ikke vedas. De viser videre til det de mener er en mangefull dialog.

Vurdering: Kommunestyret vedtok at det skulle gjøres ytterligere trafikkutredninger før planen kunne sluttbehandles. Viser også til planavdelingens nylige befaring med deler av ledelsen på Mølla.

Innspill ved begrenset høring i august/september 2021, med kommunedirektørens vurdering:

Statens vegvesen – SVV har ingen kommentarer til rapportens konklusjon, men har 3 kommentarer til rapporten.

1. Vanskelig å håndtere i rapporten at et «gitt antall biler» slippes over brua. Kan ikke se at dette gjenspeiles konkret i rapporten i kap 2.2 om trafikkmengder.

2. I alternativ 2 forutsettes det at ingen biltrafikk vil komme fra Verket til sentrum, jf. tabell 2-2. Rapporten framholder at det likevel vil være noen som vil velge å kjøre selv om det er en betydelig omvei. Vi tror rapporten undervurderer at det vil være en del som vil kjøre mellom Verket og Moss sentrum fordi de har ærend i sentrum på vei til et annet målpunkt. Dette er vanskelig å tallfeste, men bør omtales som en usikkerhet i trafikk-beregningen.

3. Det er foreslått en shared space (sambruksareal) i krysset Henrich Gerners gate/ Gudes gate. I følge SVV håndbok N100 skal slike sambruksareal ikke brukes der trafikken overstiger 4000 ÅDT (årsdøgntrafikk). Det er derfor naturlig å konkludere med at sambruksareal vil være mest aktuelt ved alternativ 2a. Ved alternativ 2b blir trafikken for stor.

Vurdering: Enig i kommentarene fra SVV, men disse endrer ikke konklusjonen, slik også SVV konkluderer.

Viken fylkeskommune – Trafikkanalyser kan være gode veiledere ved valg av trafikkløsninger. I valg av trafikkløsninger i Moss, mener vi det bør veie tungt å legge til rette for god framkommelighet for buss og nå mål om økt bruk av sykkel og gange fremfor personbil. Opplevelsen av trygg ferdsel, snarveier og trafikksikkerhet er viktig for å øke andelen gående og syklende. Konkurransekraften for kollektivtrafikk bør styrkes, som kan medføre at kommunen må prioritere å ha egne traseer for kollektivtrafikken.

Vurdering: Tas til orientering.

Verket Moss AS – Verket uttaler at trafikkutredningene ikke er konsekvensutredet i tråd med forskrift om konsekvensutredninger. Det poengteres at det ikke er nødvendig å gjøre tiltak på Tigerplassen på kort sikt, og behovet for tiltak reduseres gjennom alternativet som åpner for biltrafikk på brua. Foreliggende utredning er ikke tilstrekkelig til å kunne fatte beslutning ift omfang med hensyn til bruk av brua. Verket er positive til fortsatt å delta i prosessen for utvikling av en god løsning på Tigerplassen og ny sykkelforbindelse mot sentrum, og er innstilt på å ta sin del av finansielt ansvar for nødvendige infrastrukturtiltak. I god tid før det må gjennomføres tiltak på Tigerplassen, må det gjennomføres en planprosess med tilhørende gjennomføringsplan / finansieringsplan.

Vurdering: De konkrete konsekvensene de to alternativene gir for omgivelsene, både mht. trafikkavvikling og myke trafikanter, er vurdert. Det er enkelte usikkerheter i analysene, men Kommunedirektøren mener at utredningsgrunnlaget er tilstrekkelig for å kunne fatte vedtak. Se for øvrig avsnitt om vurdering av alternative løsninger i saksframlegget.

Mosseskogen velforening - Mosseskogen Vel ønsker alternativ 2, hvor brua kun holdes åpen for kollektiv og taxi. Løsningen med åpen bru vil stimulere til mer gjennomgangstrafikk som potensielt vil være et betydelig større problem enn den trafikkøkningen som er skissert i alt. 2. Foreslått utforming av rundkjøring på Tigerplassen ivaretar de nødvendige hensynene, særlig til myke trafikanter.

Vurdering: Det må presiseres at alternativet hvor brua er åpen for ordinær trafikk ikke vil åpne for gjennomkjøring fra sentrum til Tigerplassen. Det vil kun bli mulig å kjøre fra sentrum og til og fra nederste del av Verket, etter nærmere fastsettelse. Dette vil reguleres f.eks. med bussbom, hvor kun bussen slippes gjennom, slik vi kjenner det bl.a. fra Stubbeløkkveien/Veverbakken, Storebro og Strandpromenaden/Bråtengata.