

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
080/22	Plan, bygg og teknisk	30.05.2022
041/22	Formannskapet	07.06.2022
059/22	Kommunestyret	21.06.2022

Planprogram for kommunedelplan for rv. 19 - sluttbehandling**Innstilling fra Formannskapet - 07.06.2022 - 041/22**

Moss kommune støtter videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+. Det er positivt at revidert planprogram har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivaretatt i revidert planprogram med vedlegg. Moss kommune savner en grundig vurdering av kommunens innspill til planprogrammet og en begrunnelse for hvorfor mange av kommunens øvrige innspill og forslag til endringer ikke er tatt hensyn til i revidert forslag. Planprogrammet sendes derfor tilbake til Statens vegvesen uten fastsettelse.

Før planprogram for kommunedelplan for rv. 19 kan fastsettes må det gjøres følgende endringer:

1. Planområdet utvides til å omfatte eksisterende fergeleie og alternativ for eventuelt nytt fergeleie med tilhørende arealer på Kleberget.
2. Punkter under avsnitt endringer i planprogrammet innarbeides.

Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

Moss kommune forutsetter at Statens vegvesen sikrer en god prosess for forankring og medvirkning av prosjektets målsettinger og ved viktige milepeler, spesielt med tanke på valg av korridor og alternativ innenfor denne.

Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv. 19. og ny kanalbro.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:
Moss kommune støtter videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+. Det er positivt at revidert planprogram har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse

av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivaretatt i revidert planprogram med vedlegg.

Moss kommune savner en grundig vurdering av kommunens innspill til planprogrammet og en begrunnelse for hvorfor mange av kommunens øvrige innspill og forslag til endringer ikke er tatt hensyn til i revidert forslag. Planprogrammet sendes derfor tilbake til Statens vegvesen uten fastsettelse.

Før planprogram for kommunedelplan for rv. 19 kan fastsettes må det gjøres følgende endringer:

1. Planområdet utvides til å omfatte eksisterende fergeleie og alternativ for eventuelt nytt fergeleie med tilhørende arealer på Kleberget.
2. Punkter under avsnitt endringer i planprogrammet innarbeides.

Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

Moss kommune forutsetter at Statens vegvesen sikrer en god prosess for forankring og medvirkning av prosjektets målsettinger og ved viktige milepeler, spesielt med tanke på valg av korridor og alternativ innenfor denne.

Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv. 19. og ny kanalbro.

Bakgrunn for saken:

Statens vegvesen utarbeider kommunedelplan for rv. 19 Moss. Formålet med planarbeidet er å avsette et område for lokalisering av ny rv. 19 mellom fergeleie og E6 i Moss. Planarbeidet skal bidra til å nå prosjektets mål og bidra til at beslutningen om lokalisering av rv. 19 tas på et best mulig grunnlag. Planform er kommunedelplan ettersom det er besluttet fra regjeringen at mer enn en korridor skal utredes.

Det skal fastsettes et planprogram som redegjør for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Statens vegvesen har revidert planprogrammet etter høring og oversendt endelig til planprogram for fastsettelse i Moss kommune.

Kommunestyret skal i denne saken avgjøre om planprogram for kommunedelplan for rv. 19 kan fastsettes.

Redegjørelse for saken:

Rv. 19 gjennom Moss går gjennom sentrumsområdet av Moss by, fra havneområdet og til E6 ved Patterødkrysset. Prosjektet riksveg 19 Moss omfatter den delen av vegen som går fra ferje- og havneområdet i Moss til Patterødkrysset på E6. Vegdelen utgjør den østlige hovedferdselsåren til Norges største ferjesamband og til Moss havn. Riksveg 19 har både en nasjonal og regional funksjon, spesielt for næringstransport, og en lokal funksjon som lokal hovedveg og eneste adkomst til Jeløya. Rv. 19 går gjennom Moss sentrum og har i dag kapasitetsutfordringer deler av døgnet. Utfordringene forsterkes av støtvis trafikk, med mye tungtransport, til og fra ferjeleie.

Det er tidligere gjennomført flere utredninger av transportsystemet i Moss og områdene rundt. De mest sentrale er:

Konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge (Statens vegvesen 2012)

Konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden (Statens vegvesen 2014)

Mulighetsvurdering rv. 19 (Statens vegvesen 2017).

Hensikten med dette prosjektet er å utvikle gode løsninger for rv. 19 som gir forutsigbar trafikkavvikling samtidig som ulempene for byområdet reduseres.

Rv. 19 i Moss er gitt prioritet i Nasjonal Transportplan 2022-2033 (NTP), som ble behandlet i Stortinget 19.03.21. Prosjektet omfatter ny rv. 19 mellom E6 og Moss ferjekai.

I NTP 2022-2033 står det følgende om rv. 19 Moss:

" Prosjektet skal primært bidra til god framkommelighet og forutsigbar reisetid for gjennomgangs- og næringstrafikken gjennom Moss. I tillegg er det et mål at trafikken på strekningen ikke lenger skal være til hinder for en god byutvikling. Det er også positivt dersom valgt løsning bidrar til at flere velger miljøvennlige transportformer.»

Rv. 19 ligger inne til realisering i perioden for NTP 2022-2033. Det ligger inne 400mill. i perioden 2022-2027 og 2 600mill. i perioden 2028-2033. For bom/annen finansiering ligger det inne 2 000 mill. i perioden 2022-2033.

I regjeringsbeslutningen er det angitt «øvre kostnad 4 mrd.», mens det i NTP var angitt 5 mrd. Det presiseres derfor i planprogrammet at prosjektet i videre plan- og utredningsarbeid skal forholde seg til 4 mrd.

Statens Vegvesen har utarbeidet et forslag til planprogram for kommunedelplan for rv. 19. Planprogrammet gjør rede for hvordan planprosessen skal gjennomføres og hva som skal utredes. Det vil si hvilke alternativer, områder og tema som skal vurderes i

arbeidet med en kommunedelplan for ny riksveg. Planprogrammet fastsetter også hvilke mål som er førende for prosjektet.

I kommunedelplanen, som kommer etter planprogrammet, skal et alternativ anbefales og legges til grunn for videre planlegging. De viktigste rapportene som ligger til grunn for planprogrammet er forprosjekt ferjeleie, rapport med forslag til korridorer og siling av disse (silingsrapport), en ekstern kvalitetssikring (KS1-vurdering) av silingsprosessen, samt endelig regjeringsbeslutning med hvilke alternativer som skal utredes videre.

I silingsrapporten ble opprinnelig alternativ 1, 4 og 5 anbefalt videreført av Statens vegvesen.

I KS1 rapporten (Dovre Group og TØI) ble det i tillegg anbefalt å utrede 0+ alternativet og korridor 6.

Regjeringsbeslutningen 9. april.2021 har slått fast at korridor 4, 5, 6 og 0+ skal ligge til grunn for videre utredning i kommunedelplan-fasen. Tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er ikke vedlagt planprogrammet, men deler av innholdet er referert i utkast til planprogram side 8:

Silingsrapporten omtalt over og forslag til planprogram har vært gjenstand for en KS1-prosess. Med utgangspunkt i dette har departementet slått fast det følgende:

- Alternativet 0+ og korridorene 4, 5 og 6 utredes i en kommunedelplan med konsekvensutredning.
- KVVU-estimat for rv. 19 i Moss fastsettes til 4,0 mrd. 2021-kr med utgangspunkt i korridor 4.
- Fastsetting av lokasjon for ferjeleie, avklaring av mulighetsrommet for kryssing av havnespor, behov for havneareal og nærmere vurderinger av utfordringer knyttet til kvikkleire legges til kommunedelplanprosessen.
- Eventuell flytting av ferjeleie for ferjesambandet Moss-Horten finansieres ikke av staten. Dette inngår derfor ikke i KVVU-estimatet.

(Kilde: Supplerende tildelingsbrev nr. 3 til Statens vegvesen for 2021 – Hovedlinjer for videre

planlegging av rv. 19 gjennom Moss – avklaring etter ny KS1)

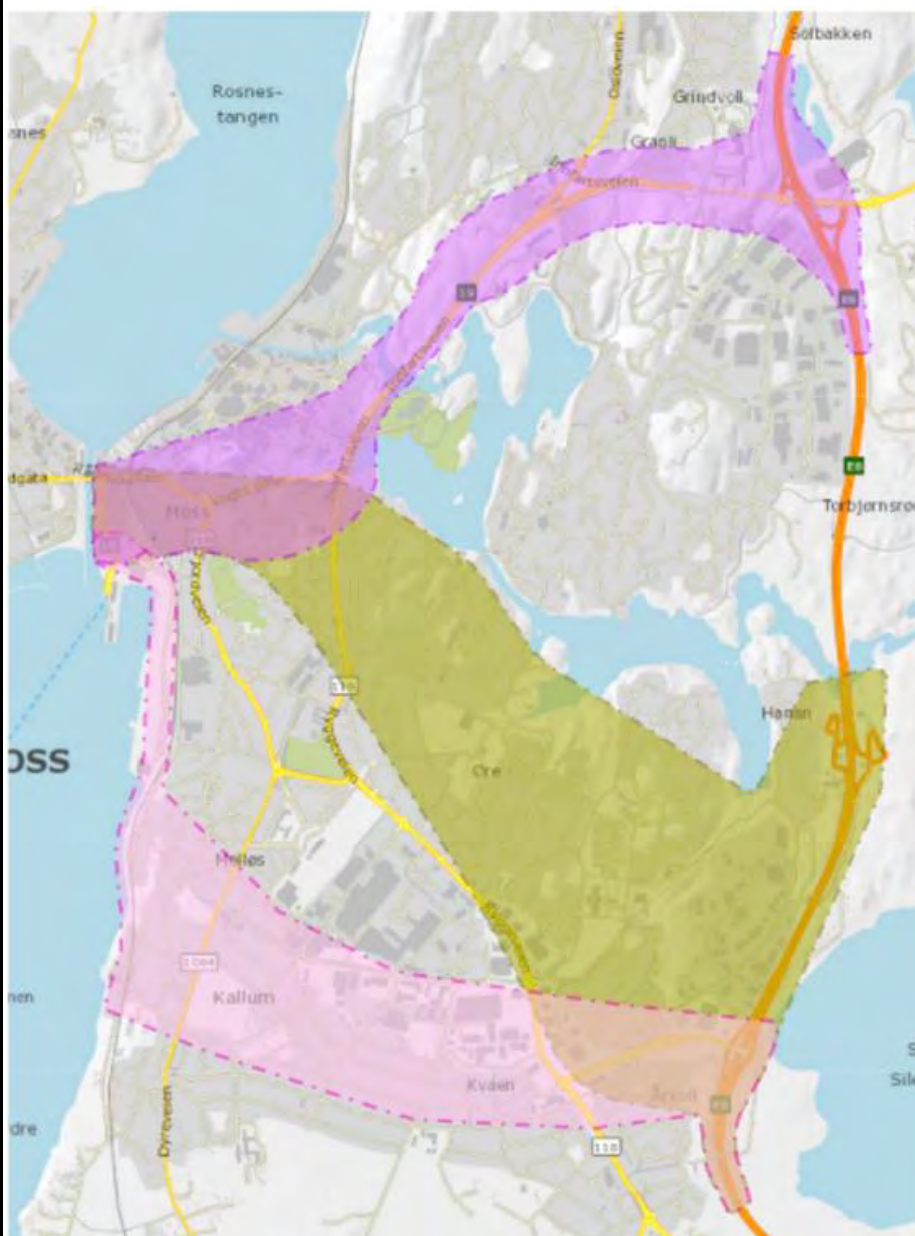
De fire alternativene som skal utredes er:

- Alternativ 0+ - Lilla: Dette skal være et alternativ som løser noen av dagens utfordringer med rv. 19 med enkle midler. Alternativet ligger innenfor korridor 6,
- Korridor 4 – Rosa: Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Årvollkrysset på E6 Korridoren går først mellom havna og ny jernbanestasjon. Sør for havna går korridoren langs eksisterende jernbane og inn i fjellet i Kleberget. Det krysser deretter over jernbanen i fjellet, før det fortsetter mot Årvoll. Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 vil det trolig være behov for at Årvollkrysset utbedres. Endelig løsning for korridor 4 er veldig avhengig av

dybde til fjell. Man må også ta hensyn til blant annet boliger og annen bebyggelse.

- Korridor 5 – Grønn: Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Årvollkrysset på E6 Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så blir det stadig bredere på grunn av mange muligheter i dette området mens den går sør-vest for Vansjø i retning Årvollkrysset og Storebaug ved E6. Nord for ny jernbanestasjon skal ny riksveg 19 krysse jernbanen. Her går jernbanen i tunnel og det er flere måter riksveg 19 kan krysse jernbanen på. Både tunnel- og dagløsning i krysningspunktet kan være mulig. Fra jernbanen til E6 går korridoren i en lang tunnel som for det meste går i fjell. Korridoren er bred på denne strekningen ettersom det kreves mer detaljert kunnskap om grunnforholdene for å snevre inn korridoren.
- Korridor 6 – Lilla: Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Patterødkrysset på E6 Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så følger den eksisterende rv. 19 til E6. Korridoren er smal langs Vansjø, bredere ved Tykkemyr og ved Patterødkrysset.

Kartet under viser hvilke alternativer fra prosessen som anbefales tatt med videre i planlegging og utredning av rv. 19.



Forslaget til planprogram for rv. 19 er nå oversendt Moss kommune til sluttbehandling.

Intern og ekstern medvirkning:

I planprogrammet er temaet beskrevet i kap. 7.2 Informasjon og medvirkning

Det vil bli lagt opp til medvirkning i løpet av planprosessen, for å skape forståelse for planen, hvorfor den lages, viktigheten av den og virkningene av tiltaket. Samtidig som en ønsker innspill og merknader på planprogram og planforslag er dette også et krav som er hjemlet i plan- og bygningsloven.

Planarbeidet skal sikre medvirkning fra ulike aktørgrupper gjennom aktiviteter som er beskrevet i planprogrammet.

I forkant av behandling av planprogrammet har det vært gjennomført formelt oppstartsmøte og møter mellom Statens vegvesen og administrasjonen. RV. 19 har orientert om prosjektet i Miljøløftet Moss og det har vært gjennomført politisk workshop med kommunestyret med fokus på hvilke utfordringer som er knyttet til de fire korridorene. Innspill fra politisk workshop er sammenfattet og ligger som vedlegg til saken.

Hovedmomentene i innspillene gjaldt fordeler og ulemper knyttet til de fire forskjellige korridorene. Disse innspillene tas med videre i arbeidet med konsekvensvurdering og utredning av korridorene. Det ble i tillegg spilt inn generelle overordnede innspill som er spesielt relevante ved behandling av planprogrammet.

- Så mye som mulig av ny RV19 må legges i tunnel/kulvert for å unngå riving av bygninger og for å tilrettelegge for bedre byutvikling.
- Man er skeptisk til 0+ alternativet slik det er beskrevet i planprogrammet, da det ikke vil løse de ulempene kommunen har med fergetrafikk og tungtransport gjennom byen.
- Prosjektet må ta hensyn til byutviklingen og byens tilknytning til sjøen.

Det er mottatt interne innspill fra prosjektleder Miljøløftet Moss, rådgivere folkehelse og sosial bærekraft, natur og miljø og VVA-avdeling.

Planprogrammet ble vedtatt lagt ut på høring av formannskapet i møte 01.02.2022. Høringsfrist var satt til 01.04.2022. Statens vegvesen mottok 18 innspill fra offentlige myndigheter, politiske partier, organisasjoner og private. Innspillene er oppsummert og besvart i eget vedlegg til saken, "Merknadsrapport planprogram rv. 19." Revidert planprogram ble oversendt kommunen til fastsettelse den 11.05.2022.

Statens vegvesen har ikke oversendt en formell vurdering av kommunens vedtak 01.02.2022, men noen av kommunens innspill er besvart innledningsvis i planprogrammet og i møte med administrasjonen.

Vurderinger:

Moss kommune støtter videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+. Det er positivt at revidert planprogram har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivarettatt i revidert planprogram med vedlegg.

Kommunen savner en grundig vurdering av kommunens innspill til planprogrammet og en begrunnelse for hvorfor mange av kommunens øvrige innspill og forslag til endringer ikke er tatt hensyn til i revidert forslag.

Planprosess og forankring

I planprogrammet er det lagt opp til en rask framdrift som tilsier at kommunedelplan med konsekvensutredning skal være klar og oversendes til planmyndigheten til 1. gangsbehandling 1. kvartal 2023. Det er 9 måneder mellom fastsettelse av planprogram og ferdig utarbeidet forslag til kommunedelplan, noe som vil gjøre det krevende å sikre tilstrekkelig og god medvirkning og forankring i forbindelse med viktige milepeler underveis i prosjektet.

Det må sikres en god prosess for politisk forankring ved viktige milepeler, spesielt i forbindelse med valg av korridor.

Korridorer som skal utredes:

Kommunedirektøren er positiv til at korridor 1 er tatt ut av prosjektet og at man går videre med utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+.

I denne vurderingen gjøres det ikke noen nærmere vurderinger av fordeler eller ulemper knyttet til de fire alternativene, og det forutsettes at dette skal skje gjennom en grundig konsekvensutredning av alle alternativene og en god planprosess.

Mål for prosjektet:

Statforvalteren ber i sin uttalelse om at pkt. 1.5.3 Andre mål i prosjektet bør revideres for å fange opp nullvekstmålet bedre. Viken fylkeskommune anbefaler i sin høringsuttalelse at nullvekstmålet og byutvikling vektlegges i større grad i prosjektets målsettinger.

Mål for prosjektet er ikke endret etter høring, men det er tatt inn som innledende tekst i planprogrammet at alle mål er beslutningsrelevante. I planprogrammet står det at samfunnsmålet pkt. 1.5.1 er videreført fra rapporten fra "Konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge". I KVUen er samfunnsmålet supplert med en beskrivende tekst (side 32), og det er viktig å synliggjøre hva som ligger bak dette målet også i planprogrammet:

“Samfunnsmålet innebærer følgende fremtidige situasjon:

- Vegsystemet er utformet slik at næringstransporter og kollektivtrafikk har god fremkommelighet og forutsigbar reisetid. Trafikken mellom kanalområdet og E6 er ikke lenger til hinder for en god byutvikling i området.
- Transportsystemet er utformet på en måte som gjør det naturlig for langt flere enn i dag å velge miljøvennlige transportformer. Trafikkens negative innvirkning på omgivelsene er

redusert ved at trafikkårer i minst mulig grad utgjør barrierer, og nivåene for støy og lokal luftforurensing ligger innenfor nasjonale mål.”

Under 1.5.3, andre mål, bør det tydeliggjøres hva som menes med hinder for byutvikling, og det foreslås følgende måltekst:

Framtidig løsning for rv. 19 skal i minst mulig grad utgjøre en barriere mellom viktige målpunkt i sentrum, herunder mellom bykjernen og ny jernbanestasjon og mot sjøen.

Hensynet til byutviklingen

Hvordan temaet byutvikling skal utredes er beskrevet i kapittel 5.5.4. Byform. For kommunen er målet om å fremme god byutvikling og potensialet som ligger i utvikling av området rundt ny jernbanestasjon og koblingen mellom byen og jernbanestasjonen og byen og sjøen en svært viktig, og bør, som nevnt tidligere, ligge som en klar føring

for prosjektet. Det er positivt at hensynet nå er innarbeidet i beskrivelse av mål, men målet bør styrkes og det bør framkomme bedre i planprogrammet hva hensynet innebærer. Dette hensynet skal veie tungt ved valg av alternativ og ved valg av løsninger innenfor korridorene.

Bane NOR skriver i sin uttalelse at de er bekymret for at valgalternativene, spesielt i korridorene 5 og 6, vil kunne medføre negative konsekvenser for kollektivknutepunktet, f.eks. ved å redusere attraktiviteten for togreisende fordi stasjonen vil ligge i et trafikkområde, avskåret fra sentrum med en stor trafikkbarriere.

Fergeleie

I bestillingsbrevet fra departementet står det at: Fastsetting av lokasjon av ferjeleie legges til kommunedelplanprosessen. (s.6)

- «Fastsetting av lokasjon for Fergeleie, avklaring av mulighetsrommet for kryssing av havnespor, behov for havneareal og nærmere vurderinger av utfordringer knyttet til kvikkleire legges til kommunedelplanprosessen.»

Dette tilsier at relevante alternativer for fergeleie må utredes samtidig med korridorer for rv. 19, og at lokalisering av fergeleie og korridor må planlegges samtidig.

I KS1 rapporten står det at «plassering av ferjeleie bør avklares, da det kan ha innvirkning både på valg av alternativ og løsning og dimensjonering i alternativene. Alternativ 4 har fleksibilitet for ulike lokasjoner for ferjeleie, men det vil kunne forbedre alternativene ytterligere om lokasjonen er avklart, slik at løsning og dimensjonering kan tilpasses nytt ferjeleie. Om alternativ 5 og 6 skal videreføres bør dagens ferjeleie ligge fast.»

Vi kan støtte det at utredningen begrenses til de to alternativene eksisterende ferjeleie og Kleberget, som er anbefalte løsninger i forprosjekt Ferjeleie. Statens vegvesen har opplyst at utredningene i første omgang omfatter trafikkutredninger, og at løsningsvalg vil påvirke omfanget av videre utredninger.

Planområdet må allikevel utvides slik at man sikrer en hensiktsmessig avgrensning som samsvarer med utredning av de trafikale konsekvensene av flytting av ferjeleie til Kleberget. En utvidet planavgrensning vil ikke vanskeliggjøre ytterligere utredninger og videre planlegging, dersom løsningsvalg skulle tilsi at det er nødvendig.

Helhetlig bypakke

I oppstartsmøtet fremmet kommunen et ønske om å starte opp arbeidet mot en helhetlig bypakkeløsning for Moss. Det er vanskelig å se for seg et rent veiprojekt for rv. 19 som gir god måloppnåelse på bærekraftig byutvikling, klima og nullvekstmål uten at man samtidig sikrer ressurser til avbøtende tiltak som fremmer kollektiv, sykkel og gange. Den økonomiske rammen i NTP gir kun delvis statlig finansiering. Hvis man skal innføre bompenger/trafikanbetaling bør kommunen utrede potensialet i dette i

sammenheng med en helhetlig pakke for byen, ikke kun for en løsning for rv. 19. Moss kommune er ikke prioritert for byvekstmidler i NTP, og det vil derfor kunne vanskeliggjøre planprosessen å kreve at man skal utrede dette i sammenheng med rv. 19. prosjektet. Moss kommune bør derfor parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

0-vekst målet

I samarbeidsavtalen for partene i Miljøløftet Moss, har alle partene forpliktet seg til at de skal bidra at privatbiltransporten lokalt ikke skal øke. Det er derfor viktig at SVV utreder hvordan nullvekstmålet blir ivaretatt i de ulike alternativene. For at 0-vekstmålet kan ivaretas må all ny veikapasitet balanseres med avbøtende tiltak som trafikantbetaling, og utbedret tilbud for kollektiv, sykkel og gange.

I KS1 rapporten står det at trafikantbetaling og eventuelle andre bilbegrensende tiltak vil kunne ha innvirkning på dimensjoneringen av ny veg. Det anbefales derfor i rapporten at dette utredes i kommunedelplanprosessen, og at dette blir en del av totalbeslutningen.

Vei

Kommunens avdeling for VVA har gitt følgende innspill til planarbeidet:

- Det er viktig å arbeide med gode tilknytninger fra RV-19 til kommunale veier og fylkesveier.
- Løsninger for gående og syklende må prosjekteres samtidig.
- Dagens jernbanespor er i kommuneplan og sentrumsplan beskrevet som «Hovednett for sykkel».
- Det er viktig med gode krysningspunkt for kommunale veier, for å sikre fremkommelighet og at nye RV-19 blir en større barriere enn nødvendig.
- Myke trafikanters kryssing av ny RV-19 skal gjøres planskilt.
- Dagens RV-19 leder betydelige mengder overvann mot sentrum. Med relativt enkle tiltak kan mye av dette ledes mot Vansjø.
- Belysning. Riksveier er gjerne solid belyst. Nye RV-19 skal i stor grad gå gjennom tett bebygd område. Det er viktig at belysningen ikke blander og oppleves sjenerende for tiliggende naboer og dyreliv på kveld og natt.
- Samarbeid med berørte grunneiere i sentrum som f.eks Bane Nor Eiendom og Sjøsidan Moss er viktig å belyse og formalisere.
- Fartsgrense. Mye kurvatur, arealbehov og støybelastning avgjøres av farten man dimensjonerer veien etter. Valg av fartsgrense bør derfor være et bevist valg hvor disse tingene belyses og legges til grunn.

Innspillene er relevante for det videre planarbeidet og må følges opp i kommunedelplanarbeidet og ved etterfølgende regulering.

Hensynet til levekår og folkehelse

Kommunen ønsker en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse og reduserer sosiale forskjeller. De skisserte alternativene går gjennom boligområder, idrettsområder og viktige ferdselsarenaer for innbyggere.

Under temaet folkehelse (s. 43) står det at "hvilke helsekonsekvenser tiltaket medfører og hvilke grupper som blir berørt skal vurderes. (...) Mest relevant anses støy, luftforurensing, risiko og ulykker samt tilgang til friluftslivsområder og mulighetene for fysisk aktivitet".

Konsekvenser for levekår bør også inngå i analysen. Risiko for opphoping av levekårsutfordringer som indirekte følge av forringelse av bomiljø, bør også omtales i analysen for fordelingsvirkninger (s.41).

Konsekvenser for oppvekstmiljø, bo- og nærmiljø, nærmiljøarenaer og tilgjengelighet og koblinger mellom disse bør utredes.

Tiltak for å redusere negative følger med økonomiske vurderinger bør også synliggjøres. Det kan handle om alternative tiltak og investeringer for å sikre gode koblinger i byromsnettverket, grønne "buffere" og korridorer/lokk, erstatning av boliger i området (bydelen) som blir berørt/ saneres, støyreducerende tiltak med mer. Utredninger om mulige tiltak som må til for å sikre ønsket byutvikling, levekår og folkehelse og avklaringer om finansiering av disse vil kunne påvirke valg av alternativ.

Konsekvensutredningen vil kun omhandle permanente tiltak, mens midlertidige konsekvenser i anleggsfasen (estimert til 3-5 år) vil behandles som et eget tema (s. 45). Anleggsarbeidet vil nødvendigvis påvirke skole-/fritidsveien og nærmiljøet til barn og unge.

For noen barn er anleggsfasen estimert å vare nesten hele barneskoletiden/ - ungdomsskoletiden. Avbøtende tiltak for denne gruppen bør belyses- også i anleggsfasen. Statsforvalteren støtter i sin uttalelse kommunens forslag om å innarbeide dette i planprogrammet.

Moss kommune har igangsatt en kartlegging av befolkningens levekår i ulike geografiske områder. Kommunen har også annen statistikk og analyser som bl.a. barnetrakk som kan benyttes inn i planarbeidet.

Hensynet til natur og miljø

Kommuneplanens samfunnsdel er tatt inn som førende dokument for planarbeidet i revidert planprogram. Kommuneplanen skal være førende for både kommunal og statlig virksomhet i kommunen, § jf. plan- og bygningslovens § 11-3. Dette innebærer blant annet at kommunens klima- og miljømål og areal- og transportstrategier vil være førende også for dette arbeidet. I tillegg er det gjort følgende tilføyelser til planprogrammet:

5.2.7 Klimagassutslipp og regional luftforurensning. Omfanget og beskrivelsen av utredelsen er utvidet.

5.3.3 Naturmangfold Justert tekst til også omhandle vann som ressurs.

Oslofjorden er innskrevet som et mulig utredningsteam, avhengig av løsningsvalg.

Kommunen har også gitt innspill til naturmangfold vedrørende driftsmetode og lysforurensning. Dette har SVV opplyst om at vil bli fulgt opp på detaljreguleringsnivå.

Endringer i planprogrammet:

Følgende endringer i rødt må innarbeides i planprogrammet før fastsettelse:

1.5.1 Samfunnsmål

Utdypning og beskrivelse av samfunnsmålet fra "Konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge" (side 32) må innarbeides:

"I år 2040 er det utviklet transportløsninger som påfører byområdet små miljøproblemer, samtidig som det er gode koblinger mellom transportnettverkene."

Samfunnsmålet innebærer følgende fremtidige situasjon:

- Vegsystemet er utformet slik at næringstransporter og kollektivtrafikk har god fremkommelighet og forutsigbar reisetid. Trafikken mellom kanalområdet og E6 er ikke lenger til hinder for en god byutvikling i området.
- Transportsystemet er utformet på en måte som gjør det naturlig for langt flere enn i dag å velge miljøvennlige transportformer. Trafikkens negative innvirkning på omgivelsene er

redusert ved at trafikkårer i minst mulig grad utgjør barrierer, og nivåene for støy og lokal luftforurensing ligger innenfor nasjonale mål.

1.5.3. Andre mål

Framtidig løsning for rv. 19 skal i minst mulig grad utgjøre en barriere mellom viktige målpunkt i sentrum, herunder mellom bykjernen og ny jernbanestasjon og mot sjøen.

5.3.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Beskrivelse av korridorene må omskrives slik at de også tar innover seg kjente utfordringer for byliv i Moss sentrum.

5.5.2 Fordelingsvirkninger

Risiko for opphoping av levekårsutfordringer som indirekte følge av forringelse av bomiljø.

5.5.6. Folkehelse. Konsekvenser for levekår, herunder for; oppvekstmiljø, bo- og nærmiljø, nærmiljøarenaer og tilgjengelighet og koblinger mellom disse.

5.5.11 Anleggsfasen.

Konsekvenser og avbøtende tiltak for barn og unge skal belyses i anleggsfasen.

Økonomiske konsekvenser for årsbudsjett og handlingsplan:

Finansiering av rv. 19 er foreslått i NTP. Valg av løsning vil få store samfunnsøkonomiske virkninger og vil kunne påvirke kommuneøkonomien på lang sikt. Samfunnsøkonomiske konsekvenser vil bli utredet gjennom planprosessen.

Kommunens ressurser til prosjektet innenfor økonomiplanperioden omfatter kommunens saksbehandling og medvirkning til planprosessen, kostnader til kunngjøringer og gjennomføring av medvirkningsprosesser. Dette er forutsatt gjennomført innenfor vedtatte økonomiske rammer.

Oppsummering/konklusjon:

Hovedinnholdet i planprogrammet, med videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+, støttes. Det er positivt at planprogrammet har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå gjennom trafikkanalyser, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivaretatt i revidert planprogram med vedlegg.

Kommunen har gitt flere vesentlige innspill til planprogrammet som ikke er vurdert og hensyntatt i revidert forslag til planprogram. Kommunedirektøren anbefaler derfor å ikke fastsette planprogrammet slik det nå foreligger. Planavgrensning som inkluderer alternative lokaliseringer for fergeleie og hensynet til folkehelseutredning og byutvikling må sikres bedre i planprogrammet før fastsettelse.

Kommunestyret 21.06.2022:

Behandling:

Nytt vedtaksforslag til planprogrammet for RV19:, foreslått av Hanne Tollerud, Arbeiderpartiet

1. Følgende tillegg innarbeides i planprogrammets punkt 1.5.3.»Andre mål» Framtidig løsning for rv. 19 skal i minst mulig grad utgjøre en barriere mellom viktige målepunkt i sentrum, herunder mellom bykjernen og ny jernbanestasjon.
2. Revidert planprogram for kommunedelplan for RV 19 fastsettes.
3. Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.
4. Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv 19 og ny kanalbro

Ny Kurs, forslag, foreslått av Arild Svenson, Ny kurs

Tilleggsforslag

For korridor 4 skal det minimum fremlegges et alternativ som belyser muligheter for

veiforbindelse som går fra dagens havn, med tunnel i Kleberget, til E6 ved Årvoll. Alternativet skal legge til grunn fergeleiet beliggende slik som i dag, og med alternativ hvor fergeleiet flyttes til å ligge ved Kleberget.

Forklaring

Alternativet blir en tilnærmet ren havne- og fergevei, men finansieres iht. vedtak fra samferdselsdepartementet og med bypakke. Ved å flytte havne- og fergetrafikken ut av sentrum, og ved at det er et 0-vekst mål for interntrafikken, vil det være mulig å gjennomføre tiltak som forbedrer trafikksituasjonen for byens innbyggere, både via bypakke for å stimulere til økt bruk av offentlige kommunikasjon, sykkel og gange. Men også forbedret trafikkflyt etter å ha flyttet havne- og fergetrafikk ut av sentrum. Med et slikt tillegg får vi belyst en egen havne- og fergevei og fremtidig flytting av fergeleiet. Det fremkommer av høringsinnspillene at bl.a. Norges Miljøvernforbund, Bane Nor, veteran arkitektene, Viken, NHO Viken mf. og kommunens administrasjon mener at plassering av fergeleie er viktig.

Fremskrittspartiets Forslag, foreslått av Michael Torp, Fremskrittspartiet

1. RV19 er et statlig ansvar, og det vil ikke aksepteres at lokaltrafikken skal belastes økonomisk for å finansiere prosjektet.

2. Alternativ 4 trekkes ut i det videre arbeidet med RV19, da dette vil medføre for store ødeleggelser av boliger og bomiljø.

Vi ber om punktvis votering.

48 av 49 medlemmer var tilstede under voteringen.

Votering:

Innstillingen fra formannskapet fikk 5 stemmer (Ny Kurs og 2 stemmer fra uavhengig ved representant Bakkevig og Skjelstadaune) og falt.

FrPs forslag til punkt 1 fikk 10 stemmer (FrP, Ny Kurs og 4 stemmer uavhengig ved representant Ekroll, Skjelstadaune, Bakkevig og Leirstein) og falt.

FrPs forslag til punkt 2 fikk 3 stemmer (FrP) og falt.

Ny Kurs sitt forslag fikk 13 stemmer (Ny kurs, Rødt, MDG og 2 stemmer uavhengig ved representant Skjelstadaune og Bakkevig) og falt.

Nytt forslag fremmet av ordfører

Punkt 1 ble vedtatt mot 5 stemmer (Ny Kurs og 2 stemmer uavhengig ved representant Skjelstadaune og Bakkevig).

Punkt 2 ble vedtatt mot 5 stemmer (Ny Kurs og 2 stemmer uavhengig ved representant Skjelstadaune og Bakkevig).

Punkt 3 ble vedtatt mot 10 stemmer (Ny Kurs, FrP og 3 stemmer uavhengig ved Ekroll, Leirstein og Skjelstadaune).

Punkt 4 ble vedtatt mot 5 stemmer (Ny Kurs og 2 stemmer uavhengig ved representant Skjelstadaune og Bakkevig).

KS- 059/22 Vedtak:

1. Følgende tillegg innarbeides i planprogrammets punkt 1.5.3.»Andre mål» Framtidig løsning for rv. 19 skal i minst mulig grad utgjøre en barriere mellom viktige målepunkt i sentrum, herunder mellom bykjernen og ny jernbanestasjon.

2. Revidert planprogram for kommunedelplan for RV 19 fastsettes.

3. Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

4. Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv 19 og ny kanalbro

Formannskapet 07.06.2022:

Behandling:

Jon Rabben fra Statens vegvesen orientere formannskapet via Teams.

Spørsmål til administrasjonen sendes innen mandag 13. juni.

Voting:

Kommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

FSK- 041/22 Vedtak:

Moss kommune støtter videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+. Det er positivt at revidert planprogram har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivarettatt i revidert planprogram med vedlegg. Moss kommune savner en grundig vurdering av kommunens innspill til planprogrammet og en begrunnelse for hvorfor mange av kommunens øvrige innspill og forslag til endringer ikke er tatt hensyn til i revidert forslag. Planprogrammet sendes derfor tilbake til Statens vegvesen uten fastsettelse.

Før planprogram for kommunedelplan for rv. 19 kan fastsettes må det gjøres følgende endringer:

1. Planområdet utvides til å omfatte eksisterende fergeleie og alternativ for eventuelt nytt fergeleie med tilhørende arealer på Kleberget.
2. Punkter under avsnitt endringer i planprogrammet innarbeides.

Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

Moss kommune forutsetter at Statens vegvesen sikrer en god prosess for forankring og medvirkning av prosjektets målsettinger og ved viktige milepeler, spesielt med tanke på valg av korridor og alternativ innenfor denne.

Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv. 19. og ny kanalbro.

Plan, bygg og teknisk 30.05.2022:

Behandling:

planprogram Rv19., foreslått av Gretha Kant, Høyre

Saken tas til orientering.

Høyres gruppe

Voting:

Alternativ voting kommunedirektørens forslag til vedtak og forslag fra Høyre.

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble vedtatt med 8 mot 3 stemmer (H (2), Liv Leirstein (Uavhengig)).

PBT- 080/22 Vedtak:

Vedtak:

Moss kommune støtter videre utredning av korridorene 4, 5, 6 og 0+.

Det er positivt at revidert planprogram har tatt innover seg behovet for å utrede lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19 på et overordnet nivå, og at innspill som berører utfyllende beskrivelse av 0+ alternativet, naturmangfold og vannkvalitet er ivarettatt i revidert planprogram med vedlegg.

Moss kommune savner en grundig vurdering av kommunens innspill til planprogrammet og en begrunnelse for hvorfor mange av kommunens øvrige innspill og forslag til endringer ikke er tatt hensyn til i revidert forslag. Planprogrammet sendes derfor tilbake til Statens vegvesen uten fastsettelse.

Før planprogram for kommunedelplan for rv. 19 kan fastsettes må det gjøres følgende endringer:

1. Planområdet utvides til å omfatte eksisterende fergeleie og alternativ for eventuelt nytt fergeleie med tilhørende arealer på Kleberget.
2. Punkter under avsnitt endringer i planprogrammet innarbeides.

Moss kommune vil parallelt med planprosessen jobbe for å sikre samarbeids- og finansieringsløsninger for en helhetlig bymiljøpakke for å ivareta en bærekraftig, folkehelsefremmende og attraktiv byutvikling.

Moss kommune forutsetter at Statens vegvesen sikrer en god prosess for forankring og medvirkning av prosjektets målsettinger og ved

viktige milepæler, spesielt med tanke på valg av korridor og alternativ innenfor denne.

Moss kommune forutsetter at Statens Vegvesen sikrer en samordnet prosess med Viken fylkeskommune for videre planlegging av prosjektene rv. 19. og ny kanalbro.

Direktør for PMT, Torunn Årset
Moss 25.05.2022