

Samledokument for innspill til kommuneplanen ved offentlig ettersyn

Lag og organisasjoner

Fra: Nina Frydenlund <ostfold@fnf-nett.no>
Sendt: mandag 30. september 2019 13:35
Til: Mottak Post
Emne: Høringsuttalelse kommuneplan for nye Moss kommune
Vedlegg: nye_moss_kommuneplan_samfunn_og_areal-4.pdf;
servitutt_mosseskogen.pdf

Hei!

Se vedlagte dokumenter fra Forum for natur og friluftsliv Østfold

Mvh
Nina Frydenlund
Fylkeskoordinator
Forum for natur og friluftsliv Østfold
Oscar Pedersens vei 39
Pb. 220
1702 Sarpsborg

FNF Østfold jobber for å fremme natur- og friluftsinnteressene i Østfold. Medlemmer av forumet er:
DNT Vansjø, DNT Indre Østfold, DNT Nedre Glomma, Tistedalens Friluftslag, Naturvernforbundet i
Østfold, Norges Jeger- og Fiskerforbund Østfold, Oslofjordens Friluftsråd, 4H, Østfold Botaniske
Forening og Norsk Ornitologisk Forening Østfold

Nye Moss kommune
post@moss.kommune.no

Sarpsborg, 30/9-19

Dette brevet sendes på vegne av: DNT Vansjø, Oslofjordens Friluftsråd, Naturvernforbundet i Østfold, Norges Jeger- og Fiskerforbund Østfold, 4H Østfold, Norsk Ornitologisk forening Østfold og Østfold Botaniske Forening.

Høringsuttalelse til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel i Nye Moss kommune 2019-2030, med frist 1. oktober 2019.

Moss og Rygge kommuner slår seg sammen til én kommune i 2020. Nye Moss kommune har både samfunnsdel og arealdel av kommuneplanen 2019-2030 på høring. Forum for natur og friluftsliv Østfold takker for muligheten til å uttale seg og kommer med følgende innspill:

Anbefalinger

- ruller plan for idrett og fysisk aktivitet, inkluder friluftslivet i planen
- sats på aktivitetsråd og utmarksråd for å skape mer samarbeid og mer aktivitet, og bidra økonomisk og organisatorisk til å skape en møteplass for egenorganisert aktivitet i kommunen
- maks 500 meter til nærmeste tursti fra (nye) boliger
- bruk markagrenser som grep i arealplanen for å verne viktige bynære friluftsområder mot utbygging



Forum for natur og friluftsliv Østfold

Pb. 220, 1702 Sarpsborg
TLF: 98 62 41 69
E-post: ostfold@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no
orgnr: 917 044 066

Samfunnsdelen

Levekår og livskvalitet:

Under dette punktet mener vi det er naturlig å også nevne frivillig sektor som en viktig bidragsyter til å skape samhold, mestring, integrering. Sammen med gode arealer for rekreasjon i naturen er dette med på å styrke folkehelsen og motvirke fysisk og psykisk uhelse.

Miljø og klima:

Vi synes det er bra at kommunen har et stort fokus på natur og grønnsstrukturer. Gode og trygge arealer for friluftsliv og fysisk aktivitet er essensielt for trivsel og livskvalitet. Dette må følges opp i arealplanen som er juridisk bindende. Vi viser til Fredrikstad kommune som synliggjør dette med markagrenser og samtidig kartlegger brukergrupper og lager retningslinjer for bruken av de forskjellige markaområdene. Det er viktig å ha fokus på langsiktige byggegrenser når befolkningen øker og det blir fler som skal bruke de samme arealene til rekreasjon.

Arealdelen

Planbeskrivelse

Kommuneplanen gjenspeiler fylkesplanen og dennes arealstrategi. Det betyr at hovedfokus er på transporteffektivitet, og at all vekst i persontrafikken skal tas med kollektivt, sykkel og gange. Kommunen må derfor sørge for et attraktivt og tilgjengelig kollektivtilbud og et sammenhengende nett av sykkelveier og fortau som gjør at de myke trafikantene kan ferdes trygt. Aktiv transport er bra både for miljøet og for enkeltes fysiske form. Det blir en del av den daglige aktiviteten. Men i tillegg vil mange også være aktive på fritiden, med både organisert og egenorganisert aktivitet. Typiske eksempler på dette er idrettslag, treningssentre og de som driver med forskjellige former for friluftsliv. Det viser seg at de nære turområdene er de viktigste, da dette er lavterskeltilbud som alle kan benytte seg av. **Vi foreslår derfor at det legges inn bestemmelser om at ingen boliger skal ha lenger enn 500 meter til nærmeste tursti.**

Mosseskogen er et svært viktig nærturterreng for mange. Området er også rikt på kulturminner og naturmangfold. BaneNORs arbeider har ført til noe fragmentering av terrenget, men vi er svært glad for å lese at kommunen vil ta store deler av skogen ut fra langsiktig boligbebyggelse. Vi mener at hele skogen bør vernes som turterreng, gjerne med en markagrense i arealplanen.

Mossemarka

Det er viktig at det sammenhengende skogsområde avgrenset av E6 i vest og RV 120 i sør og øst, med tilgrensende og tilsvarende områder i Vestby kommune sikres som et sammenhengende markaområde. Området er allerede sikret gjennom et 99 år langt servitutt på de aller fleste (alle?) skogseiendommer i området, se vedlagte kopi. Området er i dag lagt ut som LNF(R) område med særlige restriksjoner. Den kommende kommuneplanen vil være en god anledning til å vedta/legge ut område byens markaområde med egen markagrense. Alt i tråd med nasjonale myndigheters mål om at alle byer skal gjøre vedtak om egne markaområder. Det er en god anledning til å etablere et samarbeid med Vestby kommune om at tilgrensende arealer med Vestby kommunes skog, Ødemørk, kan inngå. Her arbeides det for tiden med en plan om frivillig vern av betydelige arealer.

I Stortingsmelding 18 (2015-2016) Friluftsliv- Natur som kilde til helse og livskvalitet leser vi: *“Markaområdene er større friluftslivsområder som grenser til og har direkte adkomst fra byer og tettsteder. Markaområdene er svært mye brukte turområder, og er blant de aller viktigste friluftslivsområdene i landet. Markaområdene har ofte andre kvaliteter og byr på andre opplevelser enn grønnstrukturen i byer og tettsteder. Dette er større naturområder, som ofte også har mange kulturminner og kulturmiljøer i form av blant annet gamle boplasser, slåtteeenger og beiteområder.”*

.....”For å sikre en god forvaltning av markaområdene, er det viktig at friluftslivet er et sentralt element i all planlegging i områdene, og at andre interesser avveies opp mot friluftslivsinteressene. Mange kommuner har en markagrense som skal sikre naturområdene mot utbygging. Regjeringen vil oppfordre kommuner med tilflytting og utbyggingspress til å markere langsiktige utbyggingsgrenser mot markaområder, ved bruk av hensynssoner.”

Kystsonen er en viktig del av friluftslivet i kommunen. Medlemmer i FNF Østfold har mange og varierte aktiviteter her. Vi synes det er bra at kommunen vurderer en lokal forskrift for vannskuter, og ber om at kommunen også har et stort fokus på at byggeforbudet i 100-metersonen opprettholdes og tilgangen til kystlinja bedres der det behøves.

I tidligere nevnte Stortingsmelding om friluftslivet leser vi: *“I tillegg til nedbygging, er det flere steder en utfordring at eksisterende eiendommer legger beslag på uforholdsmessig mye areal. Flere steder er ulovlige stengsler i strandsonen til hinder for allmennhetens friluftslivsutøvelse. Regjeringen ønsker at kommunene skal bruke plan- og bygningslovens virkemidler for å bekjempe ulovlig nedbygging og privatisering av strandsonen. Regjeringen vil videreføre arbeidet med å stimulere kommunene til å kartlegge og fjerne ulovlige stengsler i strandsonen. Regjeringen vil også oppfordre kommunene til å kartlegge tilgjengeligheten til strandsonen, med sikte på å bedre denne der allmennhetens muligheter for friluftsliv i strandsonen er liten.”*

Vi oppfordrer den nye kommunen til å ha stort fokus på dette framover, og kartlegge og føre tilsyn med eventuelle ulovlige stengsler i strandsonen.

Vansjø er nevnt som drikkevannskilde og som friluftslivsområde. Under dette punktet synes vi det er naturlig at det nevnes at Vansjø- Hobølvassdraget ble varig vernet allerede i 1973. (i verneplan 1) Vassdraget omfattes av de rikspolitiske retningslinjene for vernede vassdrag, noe som skal tas hensyn til om/når det planlegges tiltak/aktiviteter i området.

Vansjø er en innsjø med økt aktivitet av turskøyting, padling med kano og kajakk. Bruk/tillatelse til bruk av raske og støyende motorbåter bør vurderes fortløpende med hensyn til forurensningsfare og støyforurensning og med hensyn til sikkerhet for de padlende.

Sportsfiske

Kommunene har fått delegert en del av ansvaret og myndigheten i forhold til innlandsfisk og anadrom laksefisk. Sportsfiske er en viktig del av friluftslivet i Moss kommune.

Kommunen skal:

- innpasse hensynet til fiskeinteressene i den kommunale oversiktsplanleggingen etter plan- og bygningsloven
- arbeide for felles organisering av fiskerettshavere

- legge til rette for driftsplanlegging
- sikre et best mulig fisketilbud for allmennheten og påse hensiktsmessige tiltak for vern og utvikling av fiskebestandene
- sikre fiskeressursene mot inngrep som kan redusere eller ødelegge bestander
- arbeide for en aktiv lokal fiskeforvaltning, blant annet gjennom driftsplanlegging
- kartlegge bestandene
- ha oversikt over laksevassdrag og fjorder
- sikre forsvarlig forvaltning gjennom kultivering
- iverksette tiltak mot trusler
- bedre allmennhetens adgang til fiske
- gi informasjon om fiskemuligheter

I arealplanen er det viktig at allmennhetens tilgang på sjø og vassdrag blir omtalt og ivare tatt.

Planverk

Moss kommune har en plan for idrett og fysisk aktivitet. Vi foreslår at denne rulleres for den nye kommunen, og at friluftsliv og bruk av marka inkluderes i en slik plan. Fredrikstad kommune er igjen et godt eksempel å se til.

Utmarksråd

Tilknyttede organisasjoner i FNF Østfold ser behovet av å opprette et utmarksråd som har ansvar for utmarka, stier og friluftsliv. I dag er ansvaret i Moss fragmentert og delt mellom skogbruket, teknisk, kultur og park- og idrett. Vi mener det er en fordel å samle interessene for å få til en felles forvaltning og samarbeid.

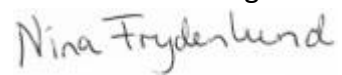
Aktivitetsråd

Moss kommune vil styrke samskaping mellom innbyggere, kommune, frivillig sektor, næringsliv og den egenorganiserte aktiviteten. Et konkret tiltak for å få til dette kan være å etablere et aktivitetsråd. Dette kan bestå av representanter for diverse egenorganiserte aktiviteter og bør ha som mål å fremme og jobbe for at disse aktivitetene skal få ta plass i kommunen. Eksempler her er Spydeberg friluftsforum og Fredrikstad aktivitetsråd. Kommunen oppfordres til å bidra med noe økonomiske midler til administrativ innsats.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Østfold

A handwritten signature in dark ink, reading "Nina Frydenlund". The script is cursive and fluid, with the first name "Nina" being more prominent than the last name "Frydenlund".

Nina Frydenlund

Fylkeskoordinator

FNF Østfold

MARKAOMRÅDER

Mellem Moss Kommune (nedenfor kalt Kommunen) på den ene side og skogeier H.B. Peterson (nedenfor kalt eieren) på den annen side, er inngått denne 1326

O V E R E N S K O M S T.

1. Eierens eiendom: g.nr. 21 b.nr. 2 - LÖDENG - som ligger i Våler pålegges til fordel for Moss Kommune nedenstående servitutt på eiendommens skogareal.
2. Eiendommens skogareal skal bare utnyttes som almindelig skogsbruk med de plasser som nu forefinnes. Arealet må ikke utparselleres eller bortfestes til bebyggelse. Heller ikke må det bebygges ytterligere av eieren, bortsett fra at nødvendige huse for drift av skogen skal kunne settes opp med beboelseshus og eventuelt staller for arbeidere som er knyttet til skogsdriften og/eller hus til eieren og deres nærmeste familie. Skogshyttene kan eventuelt av eieren lånes eller leies bort til sportsungdom.
3. Eieren må ikke bygge andre veie enn de som er nødvendig for skogsdriften (skogsbilveie).
4. Servituttet ~~er utstedt~~ ^{gjelder for 99 år, regnet fra 1/7.1954,} og er opprettet til fordel for Moss Kommunes innbyggere.
For de ulemper og tap som servituttet medfører betaler Moss Kommune til eieren kr. 5,00 pr. dekar skog en gang for alle. Skogens areal fastsettes skjønnsmessig ved overenskomst mellom Kommunens representant og eieren. Hvis ikke disse blir enige tilkalles en oppmann oppnevnt av partene eller - hvis disse ikke blir enige - oppnevnt av Sorenskriveren i Moss.
5. Nærværende overenskomst er såvel fra eierens side som fra Kommunens side opprettet for å skaffe byens og omegnens ungdom et fredet areal hvor de kan ferdes såvel vinter som sommer.
6. Denne overenskomst blir å tinglyse og anmerke på de respektive eiendomme.
Tinglysningsgebyr og andre utgifter betales av Moss Kommune.
7. Nærværende overenskomst er utstedt for hvert matr.nr. og i så mange eksemplarer at vedkommende eier og Kommunen får hvert sitt.

Moss, den 10. oktober 1954.

Som eier:

H.B. Peterson

For Kommunen:

ordfører

Henny Jacobsen

rådmann

Ref. Høyland

Fra: Kristian Vahl Østbye <kristian.ostbye@bym.oslo.kommune.no>
Sendt: tirsdag 1. oktober 2019 12:15
Til: Mottak Post
Kopi: Kjerik03@gmail.com; nils@nils.no; pofenr@online.no; Gry Cathrin Langseth (g.c.langseth@admin.uio.no); nina.wagner@hotmail.com; Kjersti Nygaard; 'Eirik Selmer-Olsen' (eirik.selmer-olsen@tine.no); trygve.olsen@jbv.no; Koert Struijk (koert.struijk@gmail.com); Maren Esmark; Desken Moss avis; 'fmoapostmottak@fylkesmannen.no'
Emne: Kommuneplan nye Moss kommune - svar på høringsutkast
Vedlegg: NFM Moss kommuneplan NFM høringsinnspill vedlegg v6 2019-09-30.docx

Hei!

Naturvernforbundet Follo – Moss har utarbeidet svar på høringsutkastet med frist i dag 01.10.2019. Se vedlagt og videresend til relevant saksbehandler.

Takk for samarbeidet så langt.

Med vennlig hilsen

Kristian Vahl Østbye leder Naturvernforbundet Follo – Moss.

Tenk på miljøet og ikke skriv ut denne e-posten hvis du ikke må.



Naturvernforbundet Follo-Moss

22. September 2019

HØRINGSSVAR PÅ KOMMUNEPLANENS AREALPLAN 2019- 2030 NYE MOSS FRA NATURVERNFORBUNDET FOLLO - MOSS

Naturvernforbundet Follo-Moss gleder seg over det grønne fokuset i forslag til ny kommuneplan. Det er tydelig at man har tatt innover seg de store utfordringene vi står overfor som en konsekvens av klimaendringene. Klimaendringene og menneskers påvirkning har gjort at vi også går en naturkrise i møte. Arter utryddes i et forrykende tempo. Som interesseorganisasjon med naturvern som hovedfokus ønsker vi å komme med noen tilføyinger til planen.

Mennesker er avhengige av fungerende økosystemer. Moss nye kommune er ansvarlig for å opprettholde disse gjennom en forsvarlig arealpolitikk. Arter dør ut, havet stiger og det blir surere klima, men det kan løses ved politisk handling.

Naturmangfoldloven er overordnet alle arealendringer. Hvis kommunen ikke har miljøfaglig kompetanse eller kapasitet til å ivareta naturhensyn, kommer «føre var prinsippet inn og det ikke settes i gang tiltak. Konflikter mellom natur og utbyggingsinteresser, vekst kontra vern, bruk kontra bevaring, ender ikke til miljøets beste.

Kommunene har en viktig rolle i å ivareta nasjonale og regionale jordvernhensyn da det er kommunene som har ansvar for arealforvaltning lokalt.

Vansjø, vårt drikkevann

Vansjø er kommunens drikkevannskilde, og et viktig rekreasjonsområde. Langs Vansjø finner vi våtmarker som er avgjørende i livsproessen for svært mange arter. I Moss trues disse våtmarkene av boligbygging, næringsområder og jordbruk. 14 % av truede arter i Norge lever i våtmarksområder og 85% av artene som lever i våtmarksområder er truet av arealendringer. Våtmarkene har også andre viktige funksjoner som å filtrere bort forurensing før den når drikkevannet, de kan ta opp og lagre store nedbørsmengder og dermed bidra til å redusere flomfare. Våtmarker og myrer øker motstandsevnen mot klimaendringene ved at de lagrer store mengder klimagasser. Vi mener derfor at Moss kommune må forby all utbygging i områder som kan påvirke våre våtmarks- og myrområder negativt. I områder som allerede er regulert må man vurdere å omgjøre denne reguleringen for å sikre godt vern av disse områdene. Våtmarker og

myrer kan i noen tilfeller restaureres og vi vil utfordre Moss kommune til å søke midler som er bevilget til dette av stortinget i 2019.

I Vansjø tillates stort sett de fleste typer båter, mange med mulighet for høy fart og mye støy. Det er viktig at Moss kommune sørger for å håndheve regelverket for ferdsel i Vansjø da frislipp forstyrrer dyrelivet og forringer naturopplevelsene for mennesker som driver fossilfri ferdsel.

Bekker

Kureåa, Gunnarsbybekken, Evjeåa, Kambobekken Trolldalsbekken har årssikker vannføring. Dette er viktige områder for biologisk mangfold og oppvekst for sjøørret. De bør derfor kreve spesielle hensyn. Trolldalsbekken har fått oppmerksomhet pga prosjektet med restaurering av bekken.

For bedre å bevare artsmangfoldet må kommunen prioritere å åpne bekker og vannveier som har blitt lagt i rør eller irrigert. Bekkene er livsnerven for fugler, insekter og vannlevende organismer, samtidig som de er med på å redusere konsekvensene av store nedbørsmengder. Vi mener at Moss kommune må skaffe tilveie en oversikt over hvor bekker og vannveier gikk fra gammelt av, og tilstrebe å åpne flest mulig av disse. I utbyggingssaker søker utbygger ofte om tillatelse til utslipp i nærliggende bekker, dette må kommunen konsekvent si nei til, da uønskede hendelser kan gi uopprettelig skade på livet i bekken og resipienten.

Grønne korridorer

Gamle Moss kommune har de siste årene hatt et godt fokus på å redusere kantslått langs kommunale veier. Bruk av sprøytemidler er også utfaset. Vi mener denne praksisen må videreføres til Nye Moss. Det er særdeles viktig at insekter får grønne korridorer gjennom tettbygde strøk, samtidig som plantene må rekke å frø seg før slått. I Rygge finner man for eksempel ved Værne Kloster planten *Melampyrum cristatum* som er sterkt truet. Disse grønne korridorene langs veinettet må videreføres med pollinator vennlig beplantning gjennom tettbygde strøk. Dette kan løses gjennom grønne tak, og krav om insekt vennlig beplantning i hager og parker. Insekter og fugler trenger stoppesteder gjennom bysentrum for å kunne utføre økosystem tjenestene som vi er avhengige av. Grønne tak er også svært viktig for å redusere flomfare ved stor nedbør, da disse fordrøyer belastningen på avløpsnett.

Natur i byen

Naturvernforbundet ønsker også å lansere ideen om en bypark i Moss. Denne kan for eksempel være en videreføring av parkdraget ved rådhuset og over til Kirketorget. Dette vil bety fjerning av bilvei og parkeringsplasser, men fordelene for dyreliv og folkehelse vil være svært positiv. Lekeplassen på Kirketorget har vært en formidabel suksess. Naturvernforbundet ønsker å utfordre kommunen på å lage tilsvarende kommunale naturlekeplasser i skogområder flere steder i Moss. Denne typen lekeplasser er etablert flere steder i Norden, og trekker familier, barn og unge ut i skogen.

Skog og klimaendringene

Naturopplevelser er positivt for folkehelsen. I Nye Moss har vi varierte skogområder. Dessverre

trues disse stadig av ønsket om utbygging og fortetting. Hver gang en bygger ut et nytt område vil arter fortrenkes. På Kambo planlegges det storstilt utbygging i et område med løvskog. Dette området bør kommunen omregulere til LNF-område da det er svært artsrikt og mye brukt som turområde for svært mange mennesker i nordre bydel. Dersom kommunen likevel velger å tillate denne og lignende utbygginger, må man stille strengere krav til bevaring av vegetasjon (ikke bare hule eiketrær), da særlig randvegetasjon. Vindfall vil bli et stadig økende problem, da klimaendringene gir høststormer mens trærne fremdeles har løv på greinene. Har man som mål å bevare en del av en skog, må man derfor også bevare randvegetasjonen som omkranser dette skogområdet.

Den nye kommunen har flere områder som i dag er regulert til fritidsbebyggelse. Noen av disse er ønsket omregulert til helårsbolig, for eksempel Grinn og Fuglevik. Vi stiller oss svært negative til en slik omregulering da det vil øke belastningen på de omkringliggende naturområdene, trafikkbelastningen vil øke og samtidig utbyggingspresset.

Kysten

Den nye kommunen vil få en svært lang kystlinje. Fri ferdsel er en rettighet vi setter stor pris på. Likevel ser vi at flere områder er privatisert. Vi mener at Moss kommune må prioritere å rydde opp i strandsonen, både for å sikre fri ferdsel, men også for å ivareta dyre- og plantelivet. En ulovlig oppsatt brygge kan endre strømningsforhold, en ulovlig anlagt sandstrand kan totalt endre økosystemet lokalt. Det marine livet lider også av båtlivet hvor blant annet stor fart i sund og fjorder er skremmende.

Moss kommune har for dårlig kapasitet på kloakktømmeanlegg, noe som gjør at enkelte velger å tømme kloakken nære land. Dette kan være svært helseskadelig også for mennesker. Moss kommune må kunne tilby en god løsning for dette raskest mulig. Et annet grep for å bedre de marine forholdene er å tilby bunnvasking av båter for å redusere bruken av bunnstoff. Moss kommune bør kreve at alle byens marinaer har denne typen vaskeanlegg.

Oslofjorden sliter med fiskedød, blåskjelldød og sterk reduksjon i små organismer på gruntvannsområdene. Her bør kommunen følge aktivt med å verne i takt med de forslagene forskningen finner fornuftig. Kystsonen bør klart defineres til spesielle hensyn.

Rygge

I areal er Rygge en liten kommune, men for lengst like tett befolket som bykommunene og det rimer dårlig med å være en landlig kommune. De mest landlige delene av kommunen, Larkollen, Årefjorden, Fuglevik og Feste, må bevares uten mer utbygging eller fortetting. Det vil alltid være et stort press fra utbyggere, men politikerne må lære seg å si nei.

Disse stedene er kystnære områder hvor strandsone avløses av dyrkbar mark og skogsområder. Her finner vi leveområder for insekter, fugler og et rikt dyreliv. Flere fuglearter har tilhold i strandsonen og tilstøtende dyrket mark, kantsoner og bekker og enkelte av disse er i

sterk tilbakegang da gjentatte utbygginger reduserer deres leveområder. I disse kystnære områdene må det ikke tillates mer fragmentering av landskapet. Fortetting medfører økt biltrafikk og disse områdene ligger utenfor trafikknutepunktene og uten nevneverdig offentlig kommunikasjon. Denne typen fortetting hører bare hjemme i de bynære områdene.

Fra overordnede myndigheter er det påpekt at det må strammes inn på jordvernet. Jordvern skal ikke være basert på frivillighet. Dispensasjon for å bygge på dyrkbar mark skal være unntaket og ikke regelen.

Rygge har noe av landets beste matjord som er et resultat av hundrevis av år med kultivering og dyrking. Når man bygger ned matjorda kan det ikke reverseres. Matjorda har en stor samfunnsverdi. Der kan vi dyrke mat til befolkningen og kontrollere og sikre matproduksjonen gjennom selvberging og i kriser og oppnå matsikkerhet og mattrygghet. Utnytting av ressursene og bærekraft er andre viktige stikkord i denne sammenhengen.

Verdien av dyrket mark øker dramatisk ved omregulering til utbyggingsområder og vil alltid være under press hvis ikke politikerne er seg sitt ansvar bevisst.

Grønne arbeidsplasser i matproduksjon er bærekraftige arbeidsplasser.

De små skogsområdene vi har igjen i Rygge er viktige grønne lunger og viktige for friluftsliv og folkehelse. Når befolkningen benytter nærskogområdene, blir det mindre bilkjøring til andre rekreasjonsområder.

Nordre Jeløy

Naturvernforbundet Follo-Moss ser at presset på naturområdene på Nordre Jeløy er stort. Det har over lang tid foregått en gradvis tilegnelse av skog og mark til boligformål/hytteutbygging i dette svært verdifulle og sårbare området av stor biologisk, rekreasjonsmessig og kulturhistorisk betydning. Derfor er det med stor glede å se at det er fremlagt forslag til en «markagrense» i kommuneplanen.

Men vi vet at slike grenser i en kommuneplan ikke gir et sterkt vern over tid. Så vi ønsker et sterkere vern enn det som er foreslått for å hindre at dette ennå relativt uberørte naturområdet ikke blir utbygd litt etter litt. Skal disse naturområdene få stå må det satses på en tilrettelagt utvikling slik at alle kan få glede seg over denne unike plassen med sjeldne løvtrær, geologisk mangfold, steinalder-huler, kysten og rødlistede arter mm. Med tilrettelagte naturstier og gapahukplasser med informasjon om området kunne barnehager og skoler tatt i bruk Nordre Jeløy og videreført arven og kunnskapen om naturen vi må verne om. Sykkelvei langs Nesveien ville og være en fremtidsrettet tilrettelegging av Jeløy for de som alt bor der og de som vi oppleve denne unike plassen i Oslofjorden.

Bøkeskogen på Rosnes, vår kulturarv.

Bøkeskogen på Rosnes er en del av Mossingers historie, som snart bare er historie hvis vi ikke tar ansvar og får den fredet.

I dag eies skogen av Mallin eiendom som har klare ønsker om å bygge der. I 2017 ble det forsøkt å få til et frivillig vern av denne unike bøkeskogen gjennom fylkesmannen, noe de avsto. Rett etter ble all skog rundt hugget. Eksponert som den da ble, falt atten bøketrær i den store høststormen et halvt år etter. Etter folkemøtet på Bylab i Moss den 20. august i år, er det tydelig at dette opptar og opprører Mossefolket og politikerne våre. Vi forventer at lovnaden om fredning av bøkeskogen fra ordfører Hanne Tollerud og varaordfører Benedicte Lund, følges opp! Det må formidles fra politisk hold til eier av skogen at man aldri vil regulere området til boligformål, og et frivillig vern bør tas opp på nytt. Vi viser til brev sendt Moss kommune 25.06.2019 som inneholder en fylldig beskrivelse av Bøkeskogen og vår grundige begrunnelse for fredning. Vi foreslår også en nyplanting av den bøkeskogen som alt er hugget.

Mosseskogen

Det ble for noen år tilbake gjort kommunalt vedtak om å bevare den delen av Mosseskogen, som fremdeles lå uberørt som et fantastisk friluftsområde. Fylkeskommunen, (iflg dem selv), rakk den gang ikke å innarbeide vedtaket i sitt areal dokument, før sin egen utsending av fylkesplanen. Det medførte at arealkartet fra fylkeskommunen fremdeles lå inne med deler av Mosseskogen som fremtidig utbyggingsreserve, stikk i strid med kommunalt vedtak. Kambo Vel, Mosseskogen Vel, samt flere andre organisasjoner sine arbeidsgrupper (som jobbet med å bevare Mosseskogen og å gjøre kvalitetene kjent), gjorde kommunen oppmerksom på dette misforholdet.

Forslaget til arealplan i forrige kommuneplan fra administrasjonen ble utarbeidet, dessverre likevel med fylkeskommunens kart som forslag. Dette ble deretter vedtatt i kommuneplanrulleringen.

Nå er det på ny en kommuneplanrulling og vi foreslår på det sterkeste at man i Mosseskogen tar bort den delen som denne gang er foreslått til fremtidig utbyggingsreserve ved Kilsbakken. Basert på at området syd (og nord) for Kilsbakken, da blir bygget ut, før langt mindre sårbare og planlagte utbyggings-områder på Kambo er igangsatt. Dette er stikk i strid med hva man tidligere ble lovet, den gang kommunen beholdt fylkeskommunens "fremtidig utbygging" på tidligere kommuneplan-kart (i strid med politisk vedtak om bevaring like før.)

Det er ulogisk med et så ødeleggende og unødvendig inngrep i det viktige og sårbare område, som det her spekuleres i å få til en utbygging på.

Til områdets innbyggere sin store forundring (og helt på tvers av faglige anbefalinger), fikk man i området nord for Kilsbakken lov til å bygge i et av byens viktigste naturområder for truede fuglearter, og fornminneansamlinger. Folk er fremdeles meget frustrert over at denne typen tillatelser kan gis av våre politikere, på tross av for eksempel BioFokus rapporten og ikke minst fornminnene som ble presentert politikerne i forkant. Dette var et stort inngrep mot innbyggernes bokvaliteter, ikke gjenta denne feilen med noe som kan bli langt verre.

Det er helt nødvendig for å beholde helheten i dette sårbare området, og vil være enormt viktig for innbyggernes ve og vel. Det argumentet i seg selv burde være nok.

Men vi henviser også til de rapporter som er utarbeidet for området på geologi, kultur og histore (Landskapshistoreie og Kulturminner, 2008), naturtypekvaliteter (Biofokus 2008) og på Biologi rapport (Ingar Båtvik 2008), og til boka: Mosseskogen – Kambo fra 2017.

Her vil man kunne få en grei oversikt over mye av de grunnleggende verdier i Mosseskogen, innen flere fagfelt.

Det bør søkes om et statlig vern av området, for å sikre dette for fremtidige generasjoner. Mosseskogen, Mossesundet og Nordre Jeløy som et sammenhengende naturareal er unikt i landssammenheng, vi i Moss må forsøke å bevare dette landskapsbildet og de fantastiske kvalitetene området inneholder.

Mossemarka

Mossemarka er en av kommunens viktigste friluftsområder sommer som vinter. Det ligger to serveringssteder og tre gapahuker her. Det er mange turstier og skiløyper som er godt merket og skiltet som er i hyppig bruk av folk fra Moss, Vestby og Våler. Kraftig flatehogst truer naturmangfoldet og har en negativ innvirkning på friluftslivet.

Kommunen opprettet 01.07.1954 servitutter på eiendommene i Mossemarka til fordel for kommunens innbyggere gjeldende i 99 år. Ishavet naturvernområde ble etablert i 1981. Vestby kommune har vedtatt å ytterligere styrke verne i servituttet i den største eiendommen i Mossemarka, Ødemørk, ved å vedta frivillig vern. Fylkesmannen ønsker å utvide dette verneområdet til også å omfatte deler av eiendommer i Moss kommune. Kommunen bør arbeide aktivt for at et slikt vern blir en realitet.

Markagrenser

Langsiktig utbygging bør reguleres av klare markagrenser som i Oslo-området. Dette gjør det enklere å planlegge og reduserer arbeidsmengde på teknisk etat. Det er bedre å bruke ressurser på langsiktig planlegging enn behandling av søknader om dispensasjoner fra gjeldende regler.

Flere LNF-områder og bruk av markagrense bør være klare mål i arealplanen.

Konklusjon

Arealpresset er stort og konstant mot flere verdifulle områder i Nye Moss. Områder som Larkollen, Årefjorden, Fuglevik, Feste, nordre Jeløy, Mosseskogen og Mossemarka er områder lokalbefolkningen og våre politikere ønsker å verne. Dette må gjøres nå ellers går resterende naturområder og dyrkbar mark tapt. Det er på høy tid å få lagt inn **markagrenser** med samme vern som vi finner i Osloområdet.

Vi er kritiske til at det ikke samarbeides mellom nabokommuner om viktige arealkrevende tiltak, med blant annet henblikk på næringsparken i østlige Mossemarka. Et samarbeid om boområder og befolkningsøkning hadde også en vært en fordel for regionen.

Vi minner om at utbygginger reduserer habitatkvaliteten for naturmangfoldet. Videre reduserer habitatødeleggelser artenes leveområder og størrelsen på populasjonene.

Kommunene har en viktig rolle i å ivareta nasjonale og regionale jordvern hensyn, da kommunene har hovedansvaret for arealforvaltningen lokalt.

Vi oppfordrer Moss nye kommune til å vedta **klimakrise** slik flere andre kommuner allerede har gjort. Da må kommunen forplikte seg til en grønn klimastrategi hvor det skal være en bærekraftig og klimasmart politikk. Klimarisikoverktøy kan omsette vedtak til praktisk politikk og gode løsninger.

Vi ber om at Moss kommune leser og følger opp innholdet av vår dokument som her beskrevet. Vi ønsker også at kommunen inngår samarbeid med oss om Jeløya, Mosseskogen og Mossemarka. Vi har som grasrot-organisasjon, meget god innsikt i de lokale forhold og klarer å gi kommunen den nødvendige innsikt dere evt. måtte mangle om friluftsliv og biomangfold. Vi er som man kanskje husker fra møtet med kommunen i august, positivt innstilt til et mest mulig konstruktivt samarbeid når målet er å legge til rette for bedre vilkår for natur- og miljøvern i framtiden.

Med vennlig hilsen

Kristian Østbye, leder Naturvernforbundet Follo-Moss

Erik Kolderup styremedlem repr. Moss

Kjersti Nygaard styremedlem repr. Moss

Gry Langseth styremedlem repr. Moss

Per Ola Fenre styremedlem repr. Moss

Kopi til:

Naturvernforbundets hovedorganisasjon

Moss Avis

Fylkesmannen i Østfold

Fra: Per Ola Fenre <pofenr@online.no>
Dato: 27. juni 2019 kl. 11:32:08 CEST
Til: Bente Hedum <Bente.Hedum@moss.kommune.no>
Kopi: Hans Reidar Ness
<Hans.Reidar.Ness@moss.kommune.no>, Knut Bjørndalen
<knut.bjorndalen@moss.kommune.no>
Emne: Fwd: INVITASJON - TIL LANGSIKTIG
BESKYTTELSE AV NORDRE JELØY

Videresendt melding:

Fra: Per Ola Fenre <pofenr@online.no>
Emne: INVITASJON - TIL LANGSIKTIG
BESKYTTELSE AV NORDRE JELØY
Dato: 27. juni 2019 kl. 11:08:12 CEST
Til: bente.hedum@moss.kommune.no
Kopi:

Hei!

Som dere vil se er denne e-posten også stilet til de politiske partiene samt lokal presse i Moss. Før vi formidler denne invitasjonen til dem ønsker vi kontakt og tilbakemeldinger fra dere.

Vi håper og tror på god kontakt!

Med vennlig hilsen
Per Ola Fenre
styremedlem
Naturvernforbundet Follo-Moss



Naturvernforbundet

Follo - Moss

Moss, 25.6.2019

Moss kommune

v/

Rådmann Bente Hedum

Rådmann Nye Moss Hans Reidar Ness

Miljøvernssjef Knut Bjørndalen,

Kommuneplanlegger Terje Pettersen

Byantikvar Berit Kolden

Skogbrukssjef Harald Urstad

Samtlige politiske partier i Moss

Lokal presse

OM LANGSIKTIG BESKYTTELSE AV NORDRE JELØY SOM NATUR- OG FRILUFTSLIVSOMRÅDE, SAMT MULIG KOMMUNALT VERN AV BØKE/LERKESKOGEN NORDVEST FOR ROSNESTANGEN

– EN INVITASJON TIL GLEDE FOR HELE MOSS!

Naturvernforbundet Follo-Moss ser at presset på naturområdene på Nordre Jeløy er stort. Det har over lang tid foregått en gradvis tilegnelse av skog og mark til boligformål/hytteutbygging i dette svært verdifulle og sårbare området av stor biologisk, rekreasjonsmessig og kulturhistorisk betydning. Vi har derfor med stor glede sett at det fremlagte forslag til kommuneplan inneholder en "markagrense".

Allikevel vet vi at slike grenser i en kommuneplan ikke gir et sterkt vern over tid. Vi vil påstå at Nordre Jeløy trenger et sterkere vern enn det som er foreslått, for å forhindre at dette ennå relativt uberørte og naturmessig spesielle området i vår kommune ikke fortsatt gradvis blir utbygd skritt for skritt.

Vi ønsker en åpen og direkte dialog i en samarbeidende ånd for å finne løsninger. Vi er også opptatt av at det må bli en større forståelse for hvilke unike naturverdier vi som lokalsamfunn forvalter, ikke bare for Moss og vårt omland, men faktisk i nasjonal sammenheng. Men vi tenker ikke bare beskyttelse av naturverdier. Skal disse naturverdiene få en varig beskyttelse må folk oppleve dem og bli glad i området. Vi mener derfor at det også ligger et viktig potensial i å utvikle Nordre Jeløy som en mer profilert friluftslivsarena og bymark. Dette vil kunne bidra enda sterkere til å løfte Moss til en fremtidsrettet by til stor glede for kommende generasjoner, og styrke kommunens omdømme blant egne og alle fremtidige innbyggere og besøkende.

I tillegg til den generelle arealforvaltningen av Nordre Jeløy er vi også opptatt av to helt spesielle mindre områder. De skiller seg så særegent ut at vi mener de må tas inn i Kommuneplanen som områder som skal reguleres til kommunalt vern etter PBL.



OPPSUMMERT HVORFOR

1. Store deler av Nordre Jeløy har unike muligheter for rekreasjon, tur- og friluftsliv i et meget vakkert landskap. Det er ikke uten grunn at Jeløya kalles Oslofjordens perle!
2. Bynære friluftsområder av en viss størrelse er en verdi som bare vil få økende betydning i all fremtid.
3. Nordre Jeløy har et unikt bredt biologisk og geologisk mangfold på et lite areal. Dette er også i årevis bekreftet gjennom utallige ekskursjoner av botanikere, biologer og geologer og studentekskursjoner fra NMBU. Områdets unike biologiske verdi ble nylig også fremhevet av det biologiske fagmiljøet "Biofokus" som et område av nasjonal betydning å ta vare på som arealer som en ikke klarer å dekke inn gjennom de løpende frivillig skogsvernprosessene.
4. I tillegg til den store bredden i mangfoldet er det også en rekke forekomster av sjeldne vekster og arter av både flora og fauna. Mange av dem er på den nasjonale rødlistens høyeste kategorier.
5. **Spesialområde 1 for kommunalt vern;** Området med bøke- og lerkeskogen nord for Rosnestangen og Sandgropa ble plantet på 1800-tallet som et arboreaktig område, og har idag en soleklar biologisk og kulturhistorisk betydning. I vårt møte med godt over hundre mossinger i gågata under mossedagene kan vi bekrefte en utbredt bekymring for selve bøkeskogen og opplevelsen av at denne delen av vår felles historie og kulturarv IKKE blir ivaretatt. Selve forvaltningen av skogen og de omkringliggende områdene oppleves som tilfeldig og lite skånsom. Det er et faktum at det sørøstre hjørnet av skogen er blottlagt av nylig hogst med påfølgende vindeksponering/vindfelling. Generasjoner av mossinger har et forhold til dette området/skogen på en måte som går rett inn i og krysser grensene mellom kulturminne, naturvern og helt personlige opplevelser.
6. Vi understreker bøkeskogenes unike egenart, og i tillegg til en skog i Nordhordland er 'vår skog' verdens nordligste i sitt slag. DE FLESTE AV DEM ER FREDET, mens i Moss hugges det. I 2017 ble dette området foreslått å inngå i frivilligvern-ordningen av Fylkesmannen i Østfold på grunn av dets unike kvaliteter, men grunneieren MALLIN EIENDOM avslo. Dette var for dem uinteressant og uaktuelt. I Moss avis oppgir de våren 2019 at de ikke kan noe om skogsdrift, og har kjøpt dette området kun for senere en gang å bygge det ut med boliger. Hogsten i fjor virker nesten som en provokasjon etter Fylkesmannens forslag om et frivillig vern. *Vi mener derfor at kommunen nå må gripe inn med kommunalt reguleringsvern og utvikling av en langsiktig skjøtselplan av området.*
7. **Spesialområde 2 for kommunalt vern:** I skogen rundt Munkesteinen er det oppdaget et helt spesielt botanisk område for bare noen få år siden. Her er det på et relativt lite område funnet en rekke rødlistede arter, flere av dem med nasjonal betydning og i klassen "Sterkt Truet" (EN) og "Kritisk truet" (CR). *Vi mener derfor at kommunen bør, på bakgrunn av de unike botaniske verdiene som er avdekket, fremme et kommunalt reguleringsvern med en utvikling av en langsiktig skjøtselplan av området.*
8. **MOSSINGENE VIL TA VARE PÅ DETTE!**



OPPSUMMERT HVORDAN

Naturvernforbundet Follo-Moss ser for seg flere alternative muligheter:

1. Først bør det legges inn avsetting av områder i kommuneplanen for et oppfølgende **Reguleringsvern** etter PBL § 12.5.5 for de to nevnte spesialområdene i den nye Kommuneplanen for Nye Moss kommune. Kommunen vil da kunne få utarbeidet - av f.eks. skogbrukssjef Urstad / miljøvernsjef Bjørndalen m.fl. - en faglig basert verne- og skjøtselsplan for å bevare og fornye det spesielle ved disse to områdene.
2. Det bør utvikles et **kommunalt vern gjennom Plan- og bygningsloven** som er sterkere enn den grensen som er trukket i det foreslåtte kartet. Vi mener det må kunne utvikles en reguleringszone innen kategorien LNF som gir Nordre Jeløy et vern mer likt det som ligger i Oslomarkaloven. Dette gir et sterkt utbyggingsvern, men samtidig rom for skogsdrift og stor grad av tilrettelegging for friluftsliv. Denne modellen har den fordel at det gir en lokal forvaltning.
3. **Landskapsvernområde** slik som på Søndre Jeløy. Erfaringene med Søndre Jeløy landskapsvernområde er gode. Prosessen involverer staten og gir et sterkere vern enn PBL-vern. Forslaget vil antakelig måtte fremmes av kommunen. Erstatning til grunneiere håndteres av staten. Den lokale forvaltningen svekkes ved at Fylkesmannen vil bli forvaltningsorgan, men dette gir også kommunen mulighet til å forhandle med staten om å overta forvalteransvaret.

HVA NÅ? INVITASJON!

På denne bakgrunnen inviterer Naturvernforbundet Follo-Moss herved vår kommunes aktuelle administrative ledere, samtlige politiske partier i Moss og lokal presse til et dialogmøte. Vi møter gjerne kommunen på forhånd, så kan vi utarbeide et felles møteprogram - for best mulig å belyse - og fra vår synsvinkel forhåpentlig bekrefte - behovet for bedre beskyttelse av Nordre Jeløy.

Vi tenker at det er viktig og påkrevet at dette skjer nå i august - både i forbindelse med høringen av den nye kommuneplanen og fordi politikerne bør få anledning til å diskutere dette i valgkampen. Møtet bør etter vår mening være et åpent møte som annonseres, og Bylab ville være et egnet lokale for et slikt møte.

Et kjernesporsmål her bør være:

"Hvem skal definere forvaltningen av VÅR FELLES ARV?"

Vi vil foreslå et kveldsmøte en av følgende dager i august; 20./21./22.8.

Håper på en rask tilbakemelding slik at vi kan forberede noen faglige innslag på kultur/natur/friluftsliv.

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet Follo-Moss

v/Kristian Vahl Østbye (leder) Gry Langseth Per Ola Fenre (styremedlemmer)

kristian.ostbye@bym.oslo.kommune.no g.c.langseth@admin.uio.no pofenr@online.no

Naturvernforbundet Follo-Moss er en nylig sammenslutning av tidligere lokallag i Vestby og Moss, og dekker nå kommunene Frogn, Vestby, Moss, Rygge og Våler.

998636779
Besteforeldrenes klimaaksjon Moss og omegn
Pb 38
1561 Larkollen
Norway
torgeirlds@gmail.com

944383476
MOSS KOMMUNE
Postboks 175
1501 MOSS

Dato:18.9.2019

Høringsuttalelse til kommuneplanen "Moss 2030"

Viser til kommuneplanen vedtatt av Fellesemnda i juni 2019, høringsfrist 1. oktober 2019



Moss kommune
Rådhuset, Kirkegata 15
Postboks 175, 1501 Moss

Høringsuttalelse til kommuneplanen «Moss 2030»

Innledning

Vi viser til høringsutkast til Kommuneplan for nye Moss, vedtatt av fellesnemnda i juni 2019, med høringsfrist 1. oktober 2019. Det er fremlagt både en samfunnsdel og en arealdel for planutkastet. Besteforeldrenes klimaaksjon Moss og omegn (BKA) vurderer planen under ett og disponerer vår uttalelse tilnærmet etter de «8 Klimavettregler», utarbeidet av Klimavalgalliansen (www.klimavalgalliansen.no).

Generelt synes vi det er meget positivt at Parisavtalen og FN's bærekraftsmål legges til grunn for planarbeidet. I de ulike plandelene er det også nedfelt mange gode målsettinger, men målene er i stor grad generelle. På intensjonsnivå er mao planen god og treffer mange, viktige og vesentlige utviklingsområder for kommunen.

BKA er inneforstått med at et overordnet, langsiktig plandokument ikke kan romme i detalj alle tiltak.

- Vi savner imidlertid en større grad av konkretisering av mål, tiltak og konsekvenser slik at folk bedre kan forstå hvordan gjennomføringen vil påvirke hverdagslivet vårt.
- Plandokumentet må også være en del av et holdningsarbeid som bidrar til en høyere grad av kriseforståelse og derved bereder grunnen for at vi alle må være innstilt på også å gi avkall på noe for å kunne gjenvinne den tryggheten i hverdagen som nå er sterkt truet.

Klimasmart planlegging

- BKA foreslår at det lages et eget klimabudsjett, som legges fram sammen med det ordinære kommunebudsjettet. Her kan reduksjon av klimagassutslipp for planperioden tallfestes. Kommunens klimagassutslipp må reduseres raskt for å nå bærekraftsmålene.
- Kommunens klimabudsjett bør, i tillegg til konkrete utslippsmål, si noe om kostnader ved aktuelle tiltak og hvem som skal ha ansvar for gjennomføring av nødvendige tiltak.

Med utgangspunkt i kjente tall for kommunens klimagassutslipp innen transportsektoren, landbruk, skipsfart, m.m., kan en tallfeste mengden CO2 ekvivalenter som kan tillates å bli sluppet ut, og en kan tallfeste nødvendig mengde reduksjon av disse ekvivalentene for årene framover.

- Det bør settes mer konkrete mål og tiltak i planen i forhold til infrastruktur for vei, bane og sjøtransport.
- Hvordan ønsker kommunen helt konkret å tilpasse framtidig byggevirksomhet til forventede klimaendringer, med fare for oversvømmelse, flom, overvannsproblematikk ved store nedbørmengder, rasfare, strømaybrudd, tørke, økt brannfare osv (tiltak, kostnad, hvem gjør hva?).

Grønn transport

«Innen 2030 er transporten i Moss fossilfri» - en verdig målsetting! Overgang til fossilfri transport krever mer infrastruktur for lading av elbiler. Vi minner om at alt nybilsalg skal være fossilfritt fra 2025.

- Hvordan kan det fra kommunalt hold tilrettelegges for elektrifisering av ferger og utbygging av landstrøm på havna?
- Konkretisering av mål, tiltak, kostnad og ansvar savnes.

BJA ønsker en klimasmart og kompakt havn, slik det foreslås i Kommuneplanens høringsutkast.

- Vi mener at havna ikke bør bli noe større enn den er i dag. Utvidelse av havna skaper økt trafikk. Havgrunnene utenfor havna bør ikke sprenges, - ikke bare for å unngå forurensing og hindre adgang for enda større skip enn i dag, men også av hensyn til bevaring av truede dyre- og plantearter i havet og vern av yngel plasser.

Trafikken på Rv19, fra fergene, må ikke gå i dagen gjennom sentrum. Ved å føre fergetrafikken bort fra sentrum, i tunnel til E6, vil dette skape muligheter for en bedre, lokal trafikkavvikling og en reduksjon av CO2 utslipp i Moss.

- Planens intensjon (Samfunnsdel, areal og transport) om; «...Veksten i persontransporten tas gjennom gange, sykkel og kollektiv.....» bør konkretisere hvordan kommunen kan bidra til fortlgang når fylkeskommunale veier og busselskap berøres.
- Sammenknytning av den nye kommunen med kollektivtransport fra Kambo i nord til Larkollen i sør, på kvelder og i helger, er en forutsetning for klimanøytral transport i tråd med intensjonserklæringen.
- Opprettholdelse av lokalsentrene Vang og Larkollen med skoler og barnehager er også et klimatiltak som reduserer transportbehov. Bussrutekart på side 18 i Arealplan viser ikke lokalbusslinjer lenger enn Ekholt og Bredsand.
- Skal «nye Moss» bli den klimanøytrale helhet man ønsker seg i plandokumentene, må busstilbudet binde hele kommunen sammen med adekvat hyppighet, 7 dager i uken, slik det faktisk var på overgangen mellom 70 og 80 tallet.
- Plan for utbygging av sentrumsnære kollektivfelt for buss bør fremgå av en slik 10 årsplan. Det samme gjelder gang- og sykkelstinet langs fylkesvei sørover i den nye, sammenslåtte kommunen.

Miljøvennlig energi og bygg

Fortetting av framtidig utbygging av boliger rundt knutepunkt er meget bra i forhold til å bevare naturen og redusere bilkjøring og klimautslipp fra privatbiler. Men det er viktig å legge til rette for grønne lunger, små og store nabolagsparker og samtidig planlegge for hvordan eldre og uføre skal kunne benytte seg av naturområdene.

- Det må stilles strenge krav til støydemping og klimasmarte hus ved utbygginger nær de større knutepunktene, spesielt i området rundt jernbanestasjonen og havna.
- forhold til formuleringer som; «...Vi påvirker og tilrettelegger slik at miljøvennlige og bærekraftige løsninger er det foretrukne valg i alle byggeprosjekter....» savner BJA forpliktende beskrivelser som «Passivhusstandard» og/eller «Plusshusstandard» knyttet til fremtidige, kommunale byggeprosjekter.
- Vi etterlyser også en forpliktende plan for solcellepaneler på eksisterende kommunale tak.

I forbindelse med fortetting og gjenbruk av allerede bebygde områder, bør det inn i planen at kommunen ønsker å stimulere til og honorere initiativ for å bygge kollektive bofelleskap ut fra ideen om at både mennesker, miljø og natur kan vinne på å dele. Det handler bla om å begrense fotavtrykk, og vinne både miljøkvaliteter og livskvaliteter. En utfordring i samfunnet i dag er at mange sitter i egne og ofte store hjem, men er ensomme, og det tærer på helse og livskvalitet. Denne bygningstype må inn i boligbyggeprogrammet. Et eksempel på et slikt prosjekt er «Vindmøllebakken» i Stavanger.

Miljøsertifisering og grønt forbruk

Det er mange gode forslag til tiltak om gjenbruk og tilrettelegging for gjenbruk.

- «Skattkammeret» som låner ut sportsutstyr, utlån av elsykler på biblioteket er gode ordninger som bør stimuleres/utvides.
- Vi ønsker en beskrivelse av konkrete mål og tiltak for utvikling av sirkulærøkonomi og delingsøkonomi (reduert forbruk), og hvordan kommunen kan bidra med drahjelp og støtte til dette. Tilrettelegging for bildelingsordninger for folk uansett boform og bosted, kan være et eksempel.

Rimelige, kommunale lån for huseiere som ønsker å energiøkonomisere, for eksempel ved legging av solcellepanel på tak, er et aktuelt tiltak slik vi ser det.

Det er positivt at det legges opp til halvårlige miljøfestivaler for bruktmarked og salg av klimavennlige produkter. Reparasjonsguiden bør deles ut til alle husstander.

Grønt næringsliv og grønne jobber

Arbeidslivet i Moss har lenge vært i omstilling og endring (jfr. Samfunnsdel om arbeidsliv). I følge forslag i kommuneplanen Moss skal ha bærekraftig næringsliv (hovedmål for verdiskaping og kompetanse (jfr. Samfunnsdel om arbeidsliv).

- Vi etterlyser konkrete mål og tiltak for etablering av nye grønne arbeidsplasser og miljøvennlig næringsliv i Moss.
- Det legges opp til sterk vekst (bl.a. handel) på Høyda. I den forbindelse må det utvikles bedre kollektive løsninger på transport til de nye handelsområdene.
- Det må stilles krav for å gjøre eksisterende næringsliv grønnere og mer miljøvennlig, bla med å bidra med oppfølging og teknologiutvikling for utslipp. I den sammenheng kan nevnes Rockwool, Moss havn, Aker Kværner, Wärtsila, Fiskå Mølle, Lantmännen Cerealia, Rygge militære flyplass ved Forsvaret mfl.
- Det må sies nei til gjenåpning av Rygge sivile lufthavn.
- Moss må bruke eierskap i MOVAR til å bidra til materialgjenvinning framfor forbrenning.

Klimavennlig mat

Vi savner mer oppmerksomhet på kosthold og matsvinn i kommuneplanen og hvordan kommunen kan bidra i den sammenheng utover gratis frokost i Mosseskolene. Vi viser til Asker kommune som har vært opptatt av innbyggernes matsvinn og har iverksatt tiltak som har ført til at matsvinnet er redusert. «Too good to go» er et eksempel på privat initiativ med samme formål og som nå omfatter 1695 spisesteder og butikker.

- Kosthold og matsvinn i skole, SFO, barnehage må gis oppmerksomhet med tanke på økt kompetanse, økonomisk støtteordninger og forsøksvirksomhet.
- Det må etableres bedre systemer for sortering av matavfall i alle husstander.

Naturvern hensyn

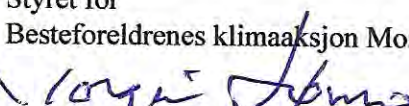
Planens beskrivelse av behov for vern er bra. BKA vil peke på følgende aktuelle områder som har behov for vern mot nedbygging av natur i Moss:

- Nordre Jeløy må vernes mot videre utbygging og Søndre Jeløy må sikres som et viktig og særegent kulturlandskap. Mosseskogen mellom Røysåsen og Kambo må bevares som naturområde. Det er flott at Trolldalsbekken skal tilbakeføres, men vi etterlyser tidspunkt for ferdigstillelse.
- Når det gjelder Mossemarka, bør denne beskyttes ved at det settes markagrenser. Det samme behovet gjør seg gjeldende i den sydlige delen av nye Moss. I «gamle Rygge» har vi også et særdeles verneverdig kulturlandskap med tilhørende skogsområder, som må vernes med markagrenser.
- Kommunen bør sette krav om bedre bevaring/mindre nedbygging av natur overfor private utbyggere, for eksempel beskytte edeltreskogen mot videre hogst og påvirke eierne til å sette Skysskafferbekken på Rosnes i stand.
- Utvidelse av Næringsparken ved Skolt, for deponi av steinmasser bør revurderes og legges innenfor tidligere gitte arealrammer, slik at voller ikke legges ut i naturen utenfor. Den bevaringsverdige Postveien gjennom området må sikres mot erosjon og utglidning av masse. Vannprøver må tas jevnlig i Vansjø der det er fare for avrenning fra sprengningsarbeider og deponi. Krav må stilles til næringsdrivende om sikring av pukkverk og deponi. Vansjø er et viktig rekreasjonsområde og kommunens drikkevannskilde. Gode naturopplevelser for innbyggerne og turister bør sikres gjennom å bevare eksisterende skog mellom innsjøen og næringsparken.

Moss 17. september 2019

Vennlig hilsen

Styret for
Besteforeldrenes klimaaksjon Moss og omegn


Torgeir Lømo
styreleder

Liss Fjeld	Turid Thorsby Jansen	Liv-Irene Aas	Kjell Kåsin	Wenche Lyngholm	Eva Braseth
(sign)	(sign)	(sign)	(sign)	(sign)	(sign)

Fra: finn-erling kristoffersen <finn.erling@hotmail.com>
Sendt: tirsdag 1. oktober 2019 22:22
Til: Post@rygge.kommune.no; Mottak Post
Kopi: solvi
Emne: Høringsuttalelse Rygge Bondelag
Vedlegg: Utkast fra Rygge Bondelag (1).pdf

Hei. Her kommer høringsuttalelse fra Rygge Bondelag

Mvh Finn-Erling Kristoffersen
Leder Rygge Bondelag

Utkast fra Rygge Bondelag

Arealbudsjett

- Vi krever at arealbudsjett blir med i kommuneplan
Hva kan man ta ut og hva kan man forvente?
- Vi krever at det ikke skal skje utbygging av dyrket- og dyrkbar mark.
Vil ha klar en markagrense i Rygge/Halmstad. Forslag er at jernbanelinjen er markagrensa.
- Klare grenser til friluftsområder.
- Lille Rygge skal ikke omreguleres til boligutbygging.
- Stiller oss positive til at det er lagt 143 dekar tilbake til LNF-området, er det flere arealer som kan legges tilbake?

Boligutbygging

- Vi stiller spørsmål ved bygningstyper av boliger i forhold til aldersgrupper.
Den eldre befolkningsgruppen er og vil i fremtiden være voksne, og denne gruppen vil sannsynlig velge å bo i leilighetskompleks/seniorboliger.
Mulig større behov for rekkehus eller bygge i høyden.
- Følge FNs bærekraftmål om å bygge så tett som mulig og nær infrastruktur.
Unngå dyrket mark.

Dyrket mark

- Ytterlige arealer av dyrket mark og dyrkbar mark tas ut av kommuneplanen, med begrunnelse i at Bane NOR bruker av kommunens arealpott på 3,1 kvm. km.

Mvh Rygge Bondelag

Fra: Fred Willy Iversen <wiiv@online.no>
Sendt: mandag 30. september 2019 23:48
Til: Mottak Post; Vidar Holthe
Emne: Høringsuttalelse til kommuneplan samferdsel og arealdel i Nye Moss
kommune 2019 - 2030
Vedlegg: Kommuneplan i nye Moss kommune.odt

Hei

Vedlagt oversendes uttalelse om kommuneplan 2019 - 2030 fra Moss og Omegn Jeger og Fiskerforening på vegne av styreleder Vidar Holthe som ikke hadde anledning på grunn av sykdom å sende den selv.

Hilsen Fred W Iversen

Rådgiver for Moss og Omegn Jeger og Fiskerforenings styre.

Nye Moss kommune
post@moss.kommune.no

Moss 30/9-19

Høringsuttalelse til kommuneplanens samfunnsdel og arealdel i Nye Moss kommune 2019- 2030.

Moss og Omegn Jeger og Fiskerforening med sine ca 520 medlemmer hvorav ca 75 under 26 år er en aktiv bruker av Mossemarka, Vansjø og kommunens langstrakte kystlinje. Vi takker for muligheten til å uttale oss og kommer med følgende innspill:

Mossemarka/ Markagrense.

Som aktiv bruker av Mossemarka til leirdueskyting, opplæring av ungdom til forståelse av hvor viktig naturens økologiske forutsetninger er for menneskeheten, opplæring av å bruke naturen på en bærekraftig måte slik at mangfoldet kan beholdes. Utnytte områder til sopp og nyttevekst sanking. Lære om dyr og fugleliv. Lære om hvordan en skal finne frem til bestemte mål gjennom bruk av kart og kompas m.m.

Derfor er det viktig å bevare et sammenhengende skogsområde avgrenset av E6 i vest og gamle riksvei 120 i sør og øst, med tilgrensende områder i Vestby kommune sikres som et sammenhengende markaområde.

Området er i dag lagt ut som LNF(R) område med særlige restriksjoner. Kommuneplanen vil være en god anledning til å vedta at dette område legges ut som byens markaområde med egen markagrense. Slik vi har forstått nasjonale myndigheters mål er at alle byer skal gjøre vedtak om egne markaområder / grenser. Ikke minst vil det være en god anledning til å etablere et samarbeid med Vestby kommune om at tilgrensende arealer med Vestby kommunes skog Ødemørk kan inngå. Vi er kjent med at det arbeides i Vestby kommune med en plan om frivillig vern av betydelige tilstøtende arealer.

Fiske og fritidsmuligheter i den nye kommunen.

Moss og Omegn Jeger og Fiskerforenings medlemmer er aktive brukere av de herlige fiskemuligheter som Vansjø og den langstrakte kystlinjen gir oss muligheten til.

Vi kan også nevne vårt arbeide med og restaurere Gunnarsbybekken, Evjeåa, Kureåa og andre bekker til bedre oppvekstvilkår for Sjørørretten må fortsette.

Det er viktig for byens befolkning at det sikres at allmenheten har tilgang til fiske i Vansjø og langs sjøen.

Veier og stier med tilgang til fiske, bade og fritidsmuligheter må legges tilrette for handikappede i en slik plan.

Med hilsen

Moss og Omegn Jeger og Fiskerforening.

Vidar Holthe (s)
Leder.

Fra: Jonathan Parker <jpa@Arkitektteam.no>
Sendt: søndag 29. september 2019 23:01
Til: Mottak Post
Emne: VS: BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019
Vedlegg: SV: 18/7470-124 Svar på bekymringsmeldinger fra BBM knyttet til risiko og sikkerhet, samt plan- og bygningsloven; Brev til JGD 050219.pdf; Innspill til kommuneplanen for Nye Moss 300919.pdf

Hei

Vedlagt oversendes BBMs innspill til kommuneplanen.

Mvh

Jonathan Parker. Leder Bedre Byutvikling Moss
Bråtengata 22 1515 Moss
tlf 69275277 mob 93098114



BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

Forslag til slagord for kommuneplanen

«Hvert sted sitt særpreg» Vi mener at tettstedenes og naturområdenes egenart må ivaretas og rendyrkes, slik at det fantastiske ved Nye Moss blir bevart.

Forslag: Sluttbehandling av plan foreslås utsatt til sommer 2020

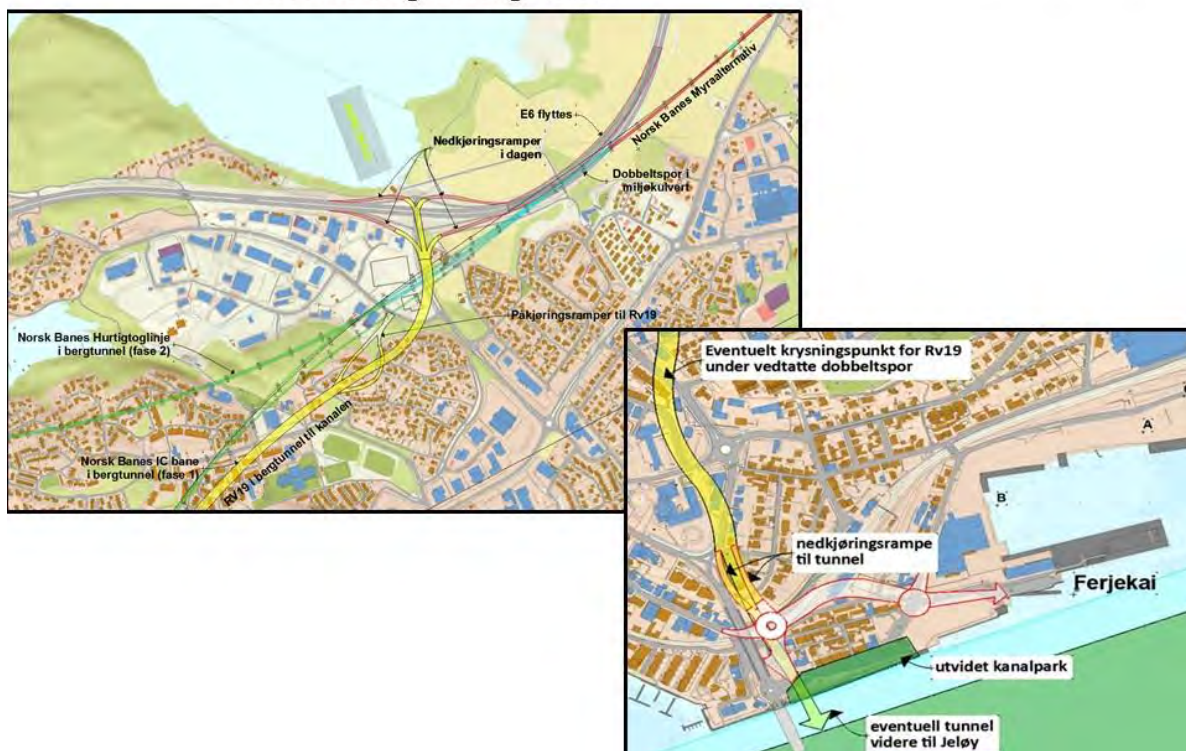
Bystyrets erkjennelse av natur- og klimakrisen kommer i etterkant av kommuneplanarbeidene. Vi mener at kommuneplanen må revurderes i henhold til denne erkjennelsen. En utsettelse gjør det mulig for administrasjonen å sørge for beregninger av planforslagenes livsløpskonsekvenser for klima og natur og foreslår bedre løsninger. Dette innebærer at sluttbehandlingen av planen bør utsettes til tidligst sommer 2020. Samferdselstiltakene får livsløpskonsekvenser som bør vurderes på nytt:

1. Samferdsel:

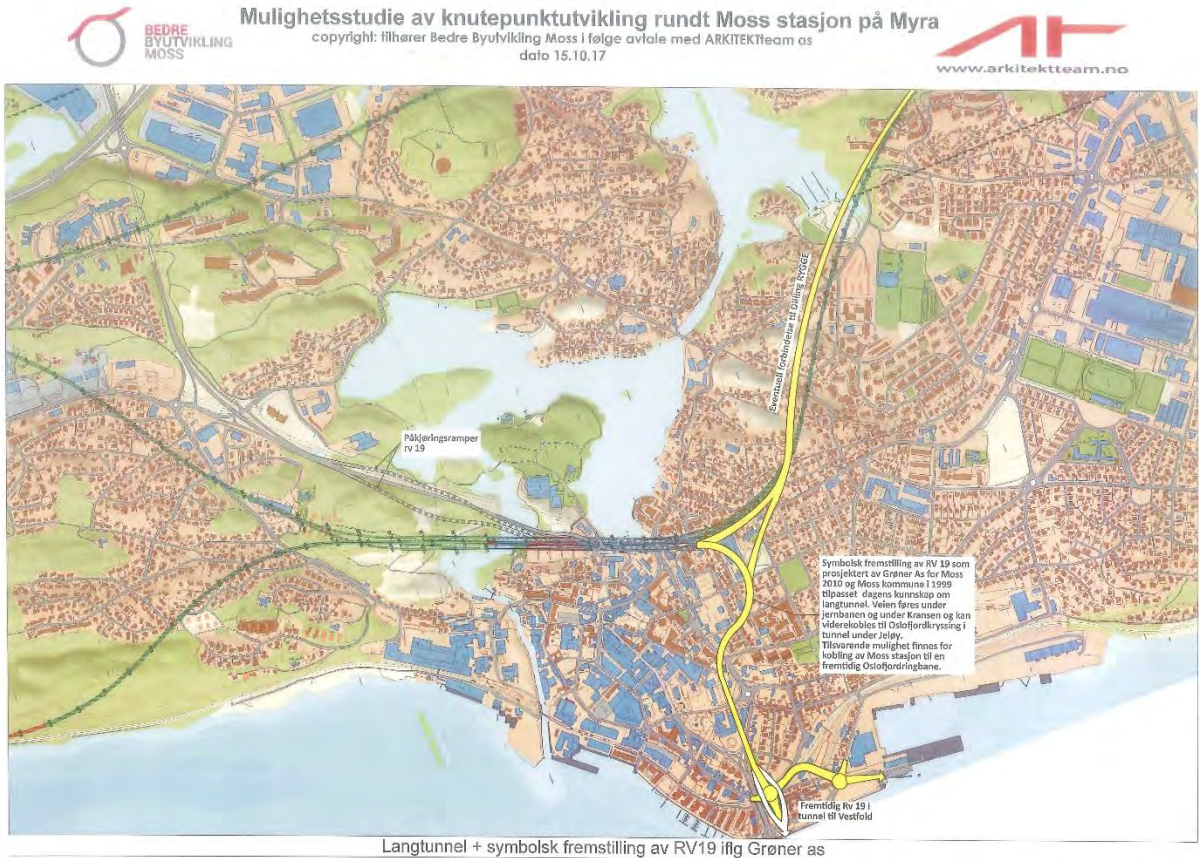
- a) **RV19:** Utsettelse av kommuneplanbehandlingen til etter sluttbehandling av planprogram for Rv19 vil bidra til at kommuneplanen speiler flertallets ønske om plassering av fergeleie og stamvei. Dette vil forsterke kommunens påvirkningsmulighet ovenfor Staten vegvesen i prosessen videre. RV 19 i tunnel fra E6 til fergeleiet må samordnes med dobbeltsporet og bygges samtidig med den. Dette er særlig viktig for å sikre en god og klimatilpasset forbindelse til Moss sentrum og Jeløy. Vi viser til vedlagte forslag a1 som krysser under vedtatte dobbeltspor ved Høienhald og a2 som er tilpasset Myraalternativet.



BBMs forslag til Rv19 fra Kanalen til Årvoll. Kan samordnes med Myraalternativet og vedtatte dobbeltspor. Tilknytning til E6 ved Årvoll og til fergeleiet

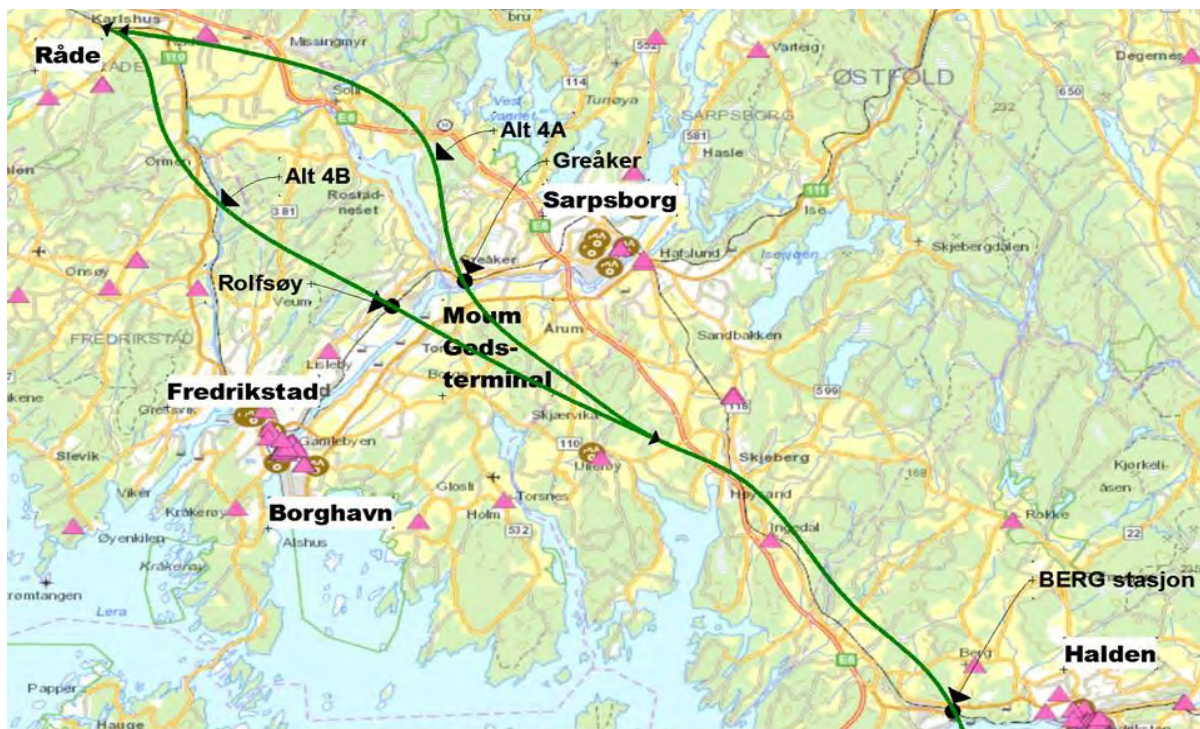


BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019



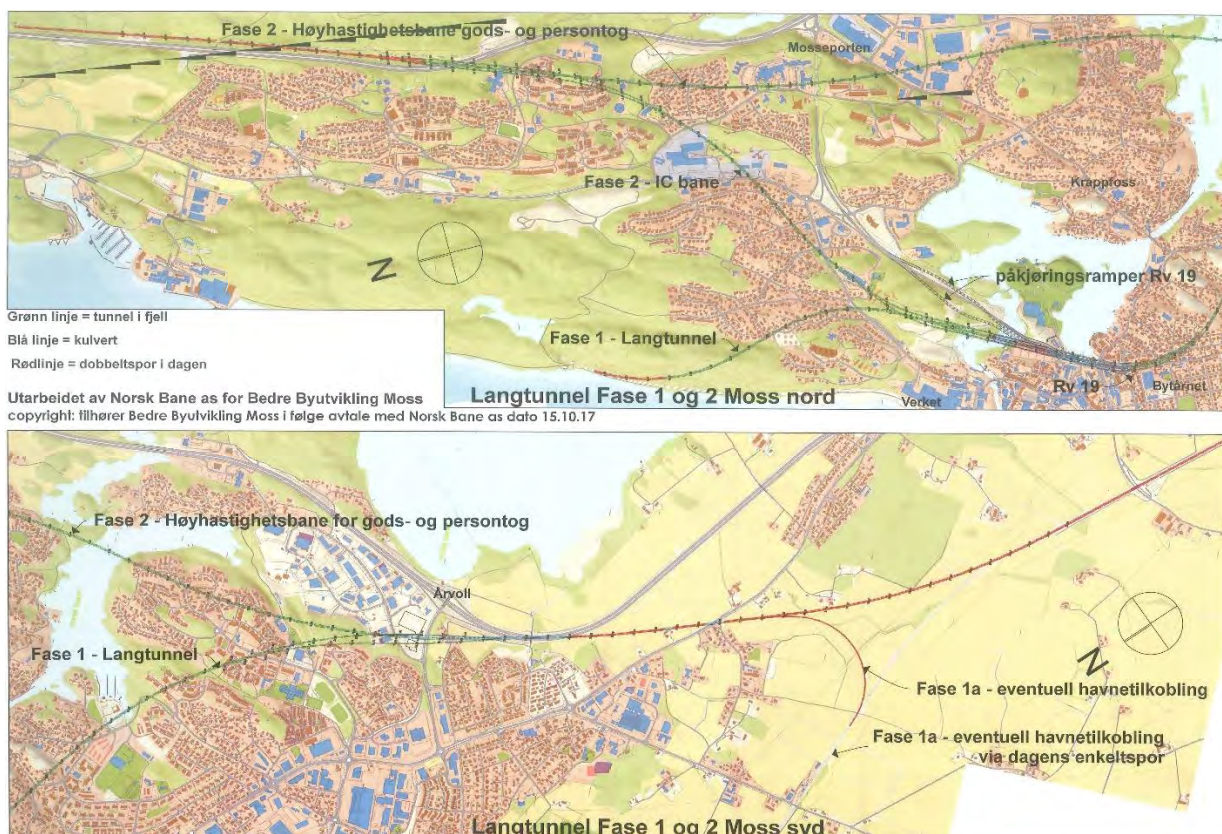
- b) **Transportkorridor til EU:** En utsettelse vil muliggjøre tilrettelegging av kommuneplanen for forslaget til trasé for transportkorridoren mellom Oslo og Gøteborg via Uddevalla som nå utredes av Sarpsborg og 12 Bohuslän-kommuner ved hjelp av EU midler. For å ivareta initiativtakernes hovedmålsetting - om å binde sammen havnene og vekstsentrene på begge sider av grensen - må banen passere gjennom Moss. Et tilsvarende forslag er beskrevet i detalj av BBM i vedlagte brev til Statsråd Jon Georg Daler 05.02.19. Det viser et forslag som kan kobles til fremtidig godsterminal for Borg havn på Moum og redusere CO2 utslipp innenfor transportsektoren med 4,3 millioner tonn per år - uten forsinkelser eller økte kostnader. CO2 reduksjonen kan sammenlignes med anslaget for IC-banen i NTP 2018 som er på kun 16000 tonn. BBM mener at Norsk Banes forslag til høyhastighet- og godstogsbane (fase 2 i utredning av Myraalternativet illustrert nedenfor) bør legges til grunn for transportkorridoren. Traséen er foreslått i bergtunnel under tettbebyggelse i Moss og kan kobles til en eventuell stasjon på Myra eller Mosseporten og til et logistiksenter øst for E6.

BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019



IC banen gjennom Østfold - Alt 4A og 4B med stasjonsalternativer på Greåker eller Rolvsøy og Berg (Halden)

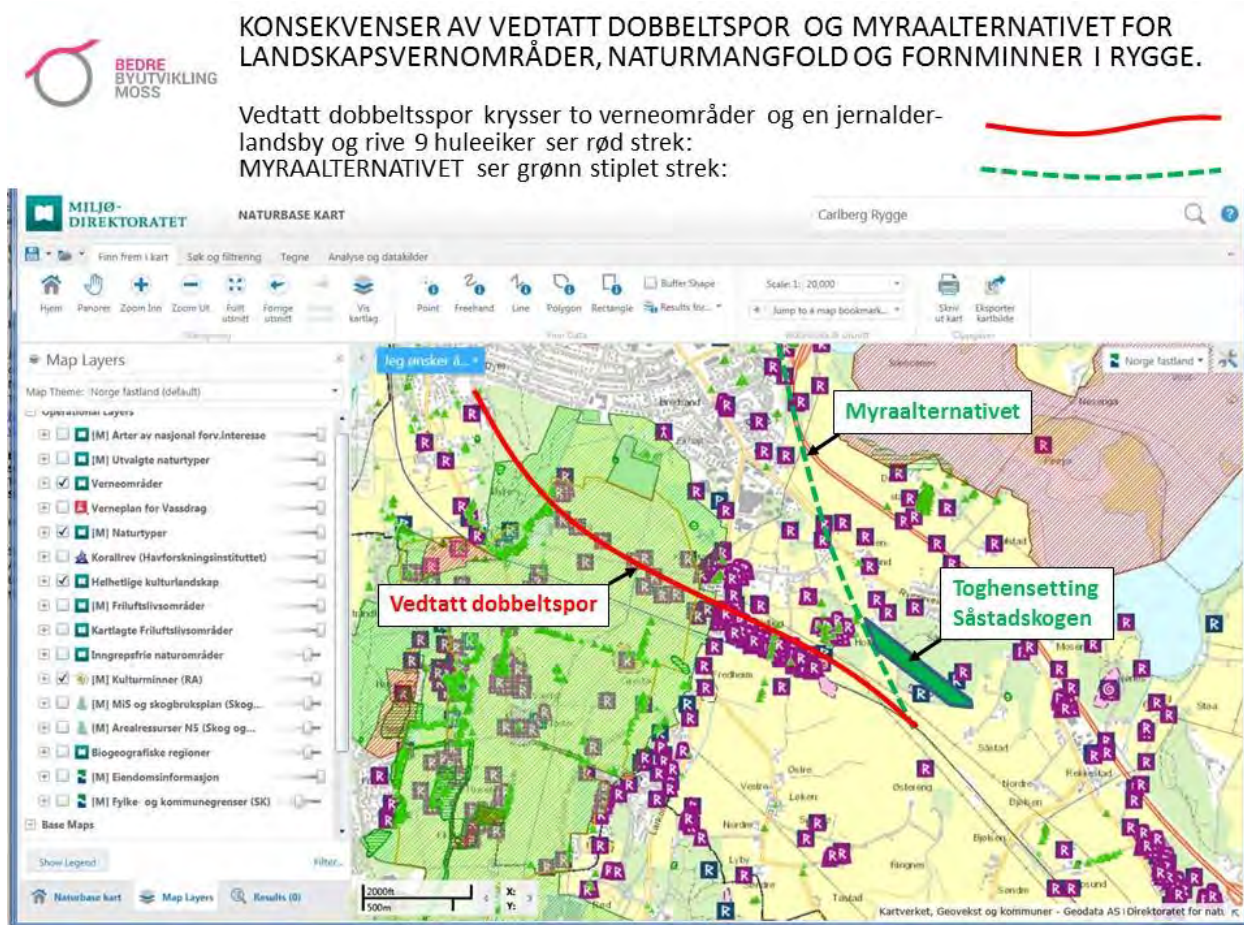
Figur 1 BBMs forslag til Transportkorridor gjennom Østfold



Figur 2 BBMs Myraalternativ fase 1 og fase 2

BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

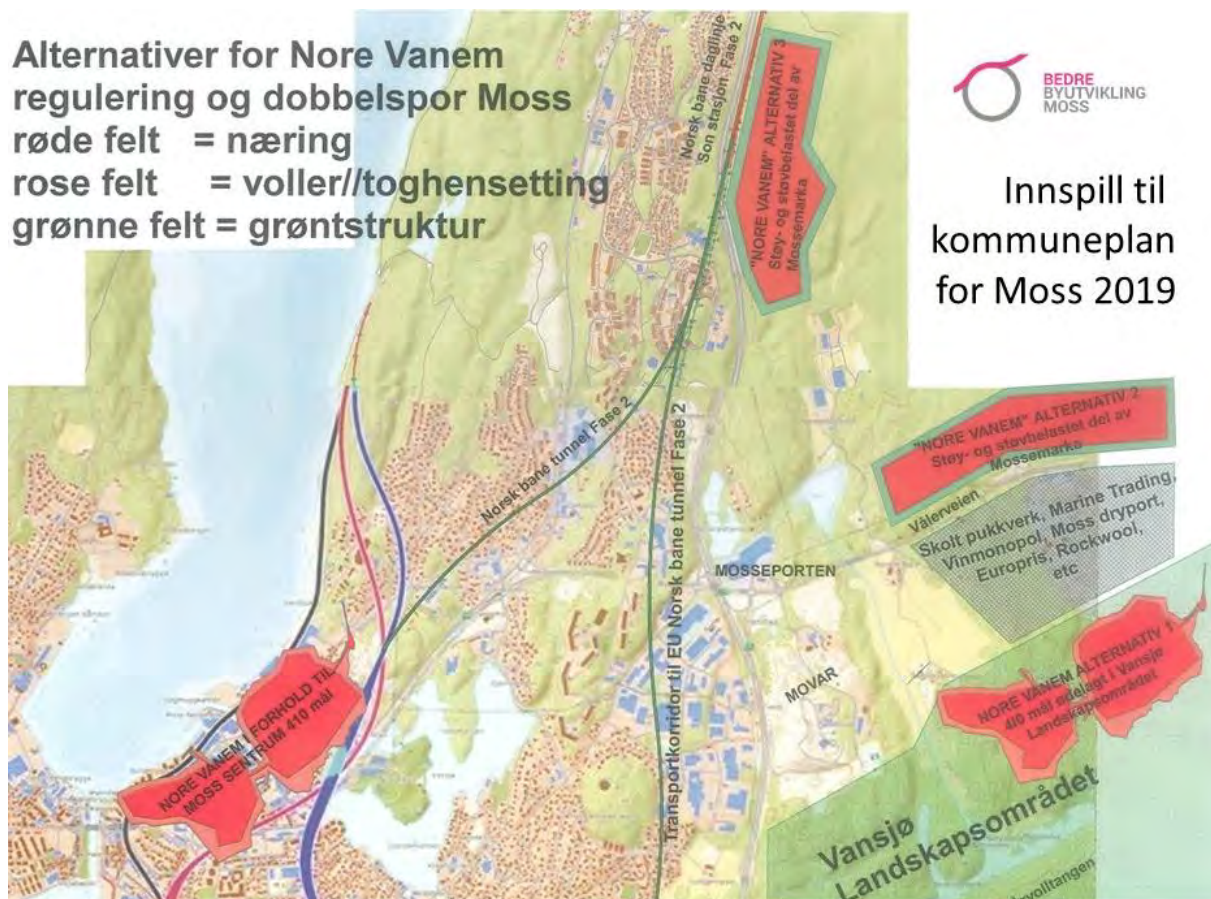
- c) **Moss havn:** Mange forhold er endret etter at områdereguleringen for Moss havn ble vedtatt i 2015. Vi viser til utfordringene med å sikre en havnevei, flytte fergeleie og fylle ut i Værlebukta. Økonomisk har snittresultatet for Moss havn vært under tre millioner kroner i flere år. Dette er ca. 10% av snittresultatet for Borg havn i den samme perioden og speiler utfordringene som Moss havn har. Moss havn har forsøkt å løse utfordringene ved å opprette en dryport på Vanem, uten at tiltaket er i tråd med vedtatt områderegulering. BBM mener at tiden fram til sluttbehandling av kommuneplanen sommer 2020 bør benyttes til å vurdere fremtiden for Moss havn på nytt. Mye tyder på at den fremtidige transportkorridoren til EU vil sikre intermodal og klimavennlig logistikk på Borg havn og svekke Moss havns konkurranseevne ytterligere. Havnas økonomi og sannsynlig driftsvilkår etter traséen for transportkorridoren er fastlagt og planprogram for Rv19 er slutført, bør være en del av vurderingen.
- d) **Togparkering:** Kommuneplanen bør inneholde et forslag til togparkering i Såstadskogen. Vedlagte tegninger viser et forslag som er optimalt for BaneNOR fordi den er billig, ligger syd for endestasjonen for lokaltogene og medfører minimal tomkjøring gjennom tettbebygget strøk. Alle skoger har noe for seg, men ifølge Miljøverndirektoratets naturdatabase finnes ikke sjeldne arter eller kulturminner i veien for BBMs forslag.



- e) **Alternativplassering av deponi, «miljøpark» og logistiksenteret på Nore-Vanem:** Kommuneplanen bør sørge for miljøvennlig alternativ ved å vurdere flytting inntil den

BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

fremtidige transportkorridor (se vedlagt tegning og punkt 2. over). Dette vil sikre en rask og miljøvennlig forbindelse til alle vekstområder med tilknytning til det internasjonale jernbanenettet og redusere behovet for miljøfiendtlig transport på vei. Ifølge Miljødirektoratet er godstransport på bane fem ganger mer miljøvennlig enn gods på skip og 10 ganger mer miljøvennlig enn gods på vei. En godsterminal like ved transportkorridoren til EU vil gi en mye større fordel for klima og næringer i Moss enn Moss havn.



2. Byutvikling

Moss og Rygge kan by på mange opplevelser og mange sentra. Vi er så heldige at Nye Moss knyttes sammen av IC banen og 3 stasjoner innenfor den nye kommunegrensen. Kommuneplanen bør tilrettelegge for likeverdig knutepunktutvikling på Kambo, Moss og Rygge for å sikre maksimal bruk av nullutslipp for kollektivtransport på bane og størst mulig avlastning av dagens arealkrevende og forurensende veinett. Vi foreslår at Moss stasjon flyttes til Myra som er lett tilgjengelig for biler og busser, og innen gang- eller sykkelavstand for en stor andel av dagens befolkning. En stasjon på Myra åpner for byutvikling ved Vansjø's bynære strandsone. Samtidig tilrettelegges for planlagt og fremtidig byutvikling på havna, Moss sentrum og Verket. Mossekysten utvikles og bevares uten store veier, stor havn eller jernbaneskinner. Biltrafikken legges i tunnel under kanalen, og Jeløy får en hevebru for gang- og sykkel over kanalen.

BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

Oppmuntring til vekst rundt alle tre stasjonene vil redusere presset på Moss sentrum og øker sannsynlighet for at disse stasjonene beholdes på sikt.

Nåværende og fremtidige sentra på Halmstad, Høyda, Moss Sentrum, Verket, Kambo og Mosseporten har helt forskjellige egenskaper og knyttes sammen av både IC banen, og et gatenett bestående av Ryggeveien, Klostergata, Kongensgate, Osloveien og innfartsveien. Vi ser videre utviklingsmulighetene for disse sentraene, men forutsetter at Nye Moss må prioritere tiltak for å få bort trafikken. BBM mener at kommuneplanen bør åpne for tiltak som gjør tettstedene og bydelene mer selvberget i forhold til hverdagsbehov slik at bilbruken reduseres.

3. Satsingsområder

Nye Moss bør samarbeide med skolene for å få toveis kommunikasjon med elevene om kommunens utvikling. Vi savner ungdommens bidrag til den offentlige debatten og etterspør flere møteplasser for generasjonene. Fremtidens Moss hører barna til. Nye Moss skal bli kjent for kultur, grønt miljø, bærekraftig landbruk, strender og småbåtliv med seiling etc. I tettbebygget strøk satses på grønne lunger og grønne tak og vegger til blomster, insekter, grønnsaker og trær. På strendene ønsker vi stupetårn, sklier og andre aktivitets- og samlingspunkter. Knutepunktutvikling med høy tomteutnyttelse tillates kun rundt stasjonene. Dette innebærer at resten av Nye Moss kan (og bør) beholde og forsterke sitt særpreg. Nye Moss vil satse på opprettelse av et høyskoletilbud og fortsette med å være i front med kultur og ny fremtidsrettet og grønn industri.

4. Sentraenes særpreg

Vi ønsker oppliving av alle sentraene i Nye Moss med økt bruk av skolene til rimelige kultur- og fritidsaktiviteter for alle aldersgrupper. Høyda har god biltilgjengelighet og mye luft mellom bygningene. Dette kan videreutvikles med gode og solrike parker og utearealer og bedre buss-, gang- og sykkelnettverk. Moss sentrum har mistet mange arbeidsplasser og må satse på bruk av eksisterende bygningsmasse til nye formål. Vi foreslår en satsing på kulturbygg, spesialbutikker, barnehager, restauranter, tjenestetilbud og kulturskole med økt satsing på enda bedre fellesfasiliteter på utearealer. Ellers satses på skoler, boliger og også bo- og service institusjoner for den økende eldre befolkningen. Universell utforming av bygg og uterom bør prioriteres høyt i Nye Moss.

5. Innspill til Kommuneplanens helhetlige ROS analyse.

Vi viser til vedlagte epost til kommunen datert 03.09.19. Henvendelsen handlet om kommunens endelige svar (18/7470-124) på BBMs mange bekymringsmeldinger knyttet til risiko og sikkerhet i anleggsperioden for dobbeltspor. Vi savner fortsatt svar på spørsmålene i denne eposten og ber om at den medtas som en del av BBMs høringsinnspill til kommuneplanen. BBMs hovedbekymring er at foreliggende helhetlige ROS analyse – utarbeidet av Norconsult - ikke nevner risiko knyttet til anleggsarbeidene,

BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

ikke drøfter mulige forebyggende tiltak og ikke kommer med forslag til økt beredskap i tilfelle en ulykke inntreffer. Vi har også stilt spørsmål om Norconsult er inhabil pga tidligere rolle som uavhengig kvalitetssikringsselskap for rapporten om områdestabilitet som ble sterkt kritisert av Veritas i kvalitetssikringsrapporten april 2017.

6. Konkrete forslag på medvirkningsprinsipper for kommunal saksbehandling i neste valgperiode

BBM vil at «Osloprinsippene» benyttes i Moss:

- a) Byutviklingen må bevare levende nabolag og sikre riktig mangfold blant nye boliger. Boliger skapes og bevares for innbyggere, ikke utbyggere.
- b) Byutvikling skal tilpasses eksisterende bomiljø. Fortetting skal skje i samråd med nåværende beboere, i harmoni med eksisterende bebyggelse, og med faglig vektlegging av stedets egenart og historie.
- c) Byutvikling skal være velfunderte prosesser som gis tilstrekkelig med tid. Det nære samarbeidet mellom reguleringsmyndighet og utbygger skal balanseres gjennom transparens (gjennomsiktighet), medvirkning og sunne styringsprinsipper.
- d) Medvirkningsprosessene skal starte før planleggings-, konsekvensutrednings- og reguleringsarbeid gjøres kjent, og før oppstartsmøte avholdes.
- e) Full konsekvensutredning skal utføres før det tas beslutninger om større endringer.

Hvis kommunen adopterer disse prinsippene, innebærer det en tidsriktig forbedring i forhold til dagens praksis.

Til tross for at vi har Ungdommens bystyre i Moss savnes engasjement fra ungdommen. BBM vil forbedre ungdommens representasjon ved at Moss sitt ungdomsbystyre tilpasses Espoo varianten i Finland.

«I Espoo i Finland blir ungdomsrådet valgt av byens ungdommer I alt 30 representanter i alderen 13-18 år blir valgt inn for to år om gangen. Ungdomsrådet har forslagsrett til bystyret i Espoo, og representanter for ungdomsrådet kan være med i saksbehandlingen av de forslagene de sender inn. Sakene som blir diskutert i ungdomsrådet kan mellom annet komme fra en såkalt «Idefabrikk» som fins på internett (<http://aloitekanava.fi/espoo/>). På Espoo sine hjemmesider nevnes det at det har vært diskutert mer enn 100 forslag i ungdomsrådet sine første leveår.»

I tillegg foreslås:

OPPRETTELSE AV NÆRMILJØUTVALG



BBMs innspill til kommuneplan for Moss 2019

- f) I hver skolekrets opprettes nærmiljøutvalg med råderett over eget budsjett, med forslagsrett til bystyret og mulighet til å fremme egne forslag der. Utvalgets mandat er å behandle innkomne saker, plansaker etc. og videreformidler vedtak til relevant kommunal instans.
- g) Nærmiljøutvalgene skal være satt sammen slik at de besitter viktig kunnskap om eget området/befolkning.
- h) Vi tenker at barn skal være representert både som elever på skolen og som brukere av frivillige organisasjoner (idrett, kultur, sjakk etc), i tillegg kommer foreldre eller foresatte på skolene, og representanter fra de frivillige organisasjoner. Slik vil barna få støtte fra voksne som forstår dem og er opptatte av deres ve og vel.
- i) Nærmiljøutvalget organiseres av kommunens medvirkningskoordinator og kan danne egne arbeidsutvalg ved behov. Utvalget kan stille grunngitte spørsmål til administrasjonen. Utvalget kan også tilknytte seg rådgivere ved behov.
- j) Utvalget møtes tre ganger hvert halvår. Flere møter kan holdes ved behov.

Vedlegg Begrunnelse for forslag om medvirkning

Her er det Regjeringen sier om Innbyggermedvirkning – demokratiets grunnstein.

«- Beslutninger blir bedre

- Gjør de folkevalgte bedre i stand til å være gode representanter for innbyggerne

- De som blir berørt blir hørt.

- Øker innbyggernes tillit til de folkevalgte.

- Gjør det enklere å gjennomføre vedtatte tiltak.

- Gir læring for både politikere og innbyggere».

REGJERINGEN.NO (Lokaldemokrativeileder)

«Når flere kommuner slår seg sammen, må en ny kommune utvikles. I denne prosessen er det viktig at kommunen diskuterer hvordan lokaldemokratiet skal fungere.»

BBM mener at flere typer medvirkningstiltak, som åpne informasjons møter, kan bidra til å belyse sakene bedre, men at tiltaket svekkes av at ingen ser hva som blir av innkomne forslag. Politikerne er skeptiske til å miste makt og frykter at innspillene bare er til fordel for de som bråker mest fra før. De beste løsningene er de som er permanente og institusjonaliserte i motsetning til det vi kan kalle «symbol-medvirkning» (eks. gjestebudet her i Moss).

Att

Transport- og kommunikasjonskomitéen på Stortinget
v/leder Helge Orten

Jon Georg Dale
Samferdselsdepartementet
Akersgata 59 Oslo

Dato 05.02.19

sted: Moss

**FORSLAG OM FORSTERKET IC-BANE SOM FREMTIDSRETTET
TRANSPORTKORRIDOR FRA SKI TIL GØTEBORG - FORESPØRSEL OM MØTE**

På vegne av Aksjon Rett Linje (ARL) og Bedre Byutvikling Moss (BBM) bes om et møte snarest angående ovennevnte sak. Vi viser også til BBMs brev til samferdselsdepartementet 28.12.18. (vedlagt)

Brevet hadde fokus på muligheten til å koble en stasjon på Myra i Moss til en fremtidig øst-vest fastforbindelse for vei og bane til Vestfold som foreslått av Sweco i KVVUen for Oslofjordforbindelsen. Dette brevet handler om rollen til IC-banen gjennom Moss i en fremtidsrettet transportkorridor fra Oslo til Gøteborg. En kobling av transportkorridorene øst-vest og nord-syd via Moss åpner for en enorm reduksjon i CO2 utslipp og en effektivisering av banenettet i Norge samtidig som Oslotunnelen avlastes.

Avtalen som ble inngått mellom Norge og Sverige i 2014 bygde på en transportkorridor fra Oslo til Gøteborg via Kornsjø og Mellerud. En så for seg at IC-banen ikke kunne ta tilstrekkelig gods og la til grunn en opprustning av Østre linje til dette formålet. Det viser seg nå at dette ikke er hensiktsmessig. Verken Vestre linje eller Østre linje gir en snarvei fra Mellerud til Oslo og noen har derfor forestilt seg en fremtidig høyhastighetsbane i rett linje mellom Østre og Vestre linje. Skissen nedenfor viser at en slik bane fra Oslo til Mellerud og videre til Gøteborg gir en trase på 281 kilometer og går utenom befolkningssentra i begge land. En rett linje fra Oslo via Moss og videre til Gøteborg via Bohuslän (Alt 4) er akkurat like lang, men vil betjene en mye større befolkning.



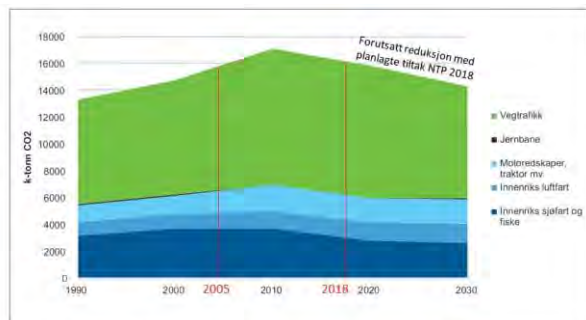
Nedenfor vises planlagte trase sammenlignet med en skematisk presentasjon av alt. 4 via Bohuslän. Alt. 4 er ca 50 km kortere enn planlagte trase. Mesteparten av denne gevinsten oppnås mellom Oslo og Svinesund.



Regjeringsplattformen 2019 inkluderer punkter som krever at vi stiller mye høyere krav til måloppnåelsen for Østfoldbanen, blant annet:

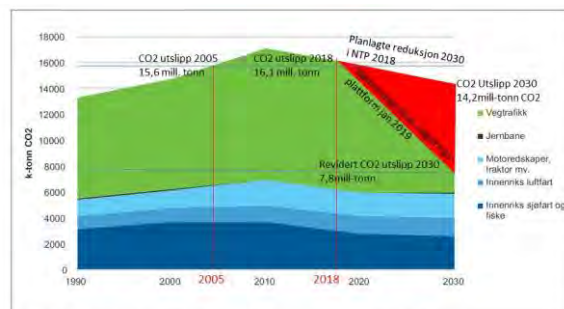
1. Halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 sammenlignet med 2005.

Diagrammene nedenfor viser at en halvering av transportutslippene innen 2030 innebærer ytterligere reduksjon av transportutslippene med 6,4 millioner tonn CO₂. Et aktuelt tiltak må være mye større overføring av gods og personer fra vei/fly til bane/kjøl.



Figur 11.3 Historisk og fremskrevne utslipp fra transportsektoren 1990–2030

Det er lagt til grunn at andelen elbiler vil øke til 50 pst. av nybilsalget i 2030. Salget av hybridbiler anslås å komme opp i rundt 20 pst. av nybilsalget på midten av 2020-tallet og vil bli liggende på dette nivået. Andelen nye diesel og bensinbiler vil avta fra rundt 80 pst. i 2016 til under 30 pst. av salget av nye personbiler i 2030. NTP 2018-2030



Figur 11.3 Historisk og fremskrevne utslipp fra transportsektoren 1990–2030

NTP 2018-2030
Regjeringsplattform halvering av utslipp fra 2005 nivå innen 2030 betyr ytterligere reduksjon med 6,4 mill. tonn CO₂
Rødfelt viser nødvendig reduksjon i forhold til NTP 2018 for å oppnå regjeringsplattformens klimamål

Hvordan kan dette skje?

Ifølge regjeringsplattformen 2019 vil regjeringen:

2. Igangsette strekningsvise høyhastighetsutredninger for jernbane
3. Ta initiativ til en skandinavisk jernbanestudie i samarbeid med Sverige og Danmark.

Banestrekningen som vil ha størst effekt i så måte, er Østfoldbanen videre til utlandet. Hvis vi kan få supplert den slik at den blir en hybrid lyntog/gods/IC-bane som går i noenlunde rett linje til Göteborg er mye oppnådd. Godsporforbindelser til havnene på Borg, Uddevalla og Göteborg er også viktige. Med enklere geotekniske forhold, kortere trase og en statlig regulering (som anbefalt av Riksrevisjon for store jernbanetiltak) vil man kunne gjennomføre dette raskt. Slik kan CO₂-utslipp reduseres med 220.000 tonn CO₂ ved at antall tunge lastebiler over Svinesund halveres innen 2030 (beregning kan ettersendes). For å oppnå dette foreslår vi bygging av en kombinert IC-bane/ lyntogspor/godsspor i to faser (se prinsippdiagram nedenfor):

- Fase 1 = 2 lyntogspor fra Ski til Moss og 2 IC spor og 1 lyntogspor/godsspor fra Moss til Göteborg. (Ferdigstilles 2030)
- Fase 2 = 2 IC spor og 2 lyntogspor/godsspor Oslo Göteborg.

Prinsippskissen nedenfor viser at det rødgrønne stiplede sporet vil kunne fungere som forbikjøringsspor for lyntog- godstoglinjen inntil fase 2 er ferdigstilt. IC bane vil kunne frikobles fra lyntogsporet ved behov, og vil fungere som tilbringertjenester mellom småbystasjonene og navstasjoner på høyhastighetsbanen. Vi forutsetter at:

- Myraalternativets fase 2, høyhastighetsbane fra Såstad til Ski, bygges ut med to nye lyntog- godstogspor samtidig med banen sydover.
- Vestre- og Østre linje utbedres og kobles sammen i en ringbane med en navstasjon plassert mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Slik kan en større andel av Østfold befolkningen få vesentlig redusert reisetid.
- Det gis mulighet for knutepunktutvikling rundt eksisterende stasjoner i alle Østfoldbyene samt på Myra i Moss og ved den nye navstasjonen.
- Befolkningen i Halden, Sarpsborg, Fredrikstad og Moss vil få tilgang til høyhastighetstog som ikke trenger å stoppe i Råde, Rygge, Kambo, Son etc,

Forsterket IC-bane med ett høyhastighetsspor og forbikjøringsvekslinger - prinsipper

fig 1 - Bruk av kombinasjon IC-bane (grønn), hybridbane (grønn/rød) og lyntogbane (rød) til å løse utfordring med forbikjørende/motkommende lyntog/godstog. Fase 2 lyntogbane vist rødstiplet

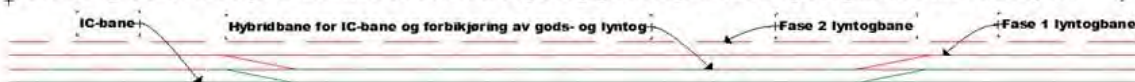


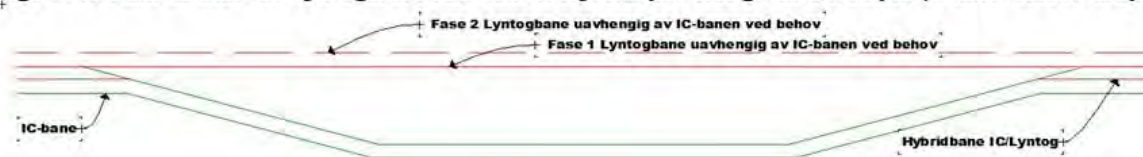
fig. 2 - IC-bane stasjon som tilbringertjeneste til lyntogperrong. Fase 2 med to lyntogbaner og en tredje perrong vist rødstiplet



fig. 3 - IC-bane stasjon på sidespor. Hybridspor vist grønn/rødstiplet, fase 2 vist rødstiplet)



fig. 4 - IC-bane adskilt fra lyntogbane ved behov. Hybridspor vist grønn/rødstiplet, fase 2 vist rødstiplet



Dette forslaget innfrir transportkomiteens forventninger til IC-banen i 2008. sitat; «*Flertallet mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk.*» Hele ordlyden er tatt med i vedlegg 1.

Foreslått hybridbane mellom Oslo - Göteborg og Oslo - København vil kunne konkurrere med vei og fly allerede når Femern tunnel fra Danmark til Tyskland ferdigstilles i 2029. En slik bane med hyppigere tog og hastigheter på opptil 330 km/t vil redusere CO2 utslipp med ytterligere 220.000 tonn pga. kortere reisetid og økt konkurranse for persontransport i forhold til fly og bil. Samtidig vil denne hybridløsningen betjene en mye større befolkning og gi en direkte rask og pålitelig jernbaneforbindelse mellom lokale og internasjonale vekstregioner. En rask jernbaneforbindelse til Landvetter, Arlanda og Kastrup, blant annet med nattog, tilrettelegger for økt flysetegebyr for å forsterke overgangen fra fly til bane internasjonalt.

Når det gjelder finansiering vises til følgende mulighet for reduserte kostnader:

- En 50 km kortere bane som unngår kvikkleirefeltene i Moss, Råde, Fredrikstad Sarpsborg og Halden vil gi lavere kostnader per km spor.
- Redusert innløsning og rivning av eiendommer og infrastruktur i alle byene.
- Overføring av gods og personer fra vei til bane kan redusere kostnader knyttet til Rv19 i Moss, Rv109 mellom Sarpsborg og Fredrikstad, Rv111 - Rv20 fra Sarpsborg til E6 ved Kløfta (Gardemoen), og Rv120 fra Moss til E6 ved Lillestrøm.

Overskytende kostnader knyttet til høyhastighetsbane Ski/Såstad, opprusting og sammenkobling av Østre og Vestre linje og ett ekstra høyhastighetsspor forutsettes dekket med midler fra tiltakspakke 3. Vi regner med at det kan oppnås en CO2 reduksjon på anslagsvis 440.000 tonn CO2 innen 2030 og med økende effekt fram til 2050.

En av flere gode grunner til å erstatte dagens plan for IC-banen gjennom Nye Moss med Myraalternativet er at den bryter mange av Stortingets forutsetninger for IC-banen (se dokumentasjon i vedlegg 2 nedenfor). Vi mener at tilsvarende overtramp er i ferd med å skje videre gjennom Østfold.

Mvh

Jonathan Parker
Leder BBM

Gullborg Møller-Nielsen
Nestleder BBM

Rune Hagbartsen (BBM)

Wenche Christiansen (BBM)

John Bilek (BBM)

Per Gunnar Øien Jensen
Leder Aksjon Rett Linje (ARL)

Asgeir Nesøen (ARL)

Tor Birger Strøm (ARL)

Øivind Sund (ARL)

Ståle Solberg (ARL)

Per Ludvig Spydevold (ARL)

Vedlegg 1 Stortingets vedtak om høyhastighetstog i NTP (BBMs fremhevninger)

<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/innstillinger/stortinget/2008-2009/inns-200809-300.pdf>, kap 6.3.2.1.1 s. 68. Komiteens innstilling ble vedtatt som referatsak i Stortinget, jfr. www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Sak/?p=42502, nede til høyre under «debatt og vedtak»)

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at planen fastslår at høyhastighetsbaner skal utredes, og at dette er et omfattende arbeid. Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Utredningene vil vise om det er mulig å nå dette siktemålet.

Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som nå skal foretas, skal gi et godt beslutningsgrunnlag i god tid før behandlingen av Nasjonal transportplan om fire år. IC-satsingen som ligger i NTP-forslaget, kan bli første steg i en framtidig høyhastighetsbane."

"Flertallet gir sin tilslutning til den prosess og de strategivalg som Regjeringen beskriver for de utbyggingsprosjektene som er omtalt i NTP. For alle påfølgende utbyggingsprosjekt i InterCity-triangelet skal det gjøres en konkret vurdering av mulighetene for å tilpasse det aktuelle prosjektet slik at man får en hastighet på minimum 250 km/t, og også gjøres en vurdering av om det bør gjøres tilpasninger ved dagens utbygginger, som for eksempel vil gjøre det mulig på et senere tidspunkt å bygge nye spor der man går utenom enkelte byer. Flertallet vil understreke viktigheten av at også regionale myndigheter trekkes inn i beslutninger om lokalisering av stasjoner og stoppesteder slik at også regionale hensyn kan tas med i betraktningen når ulike hensyn skal veges mot hverandre."

"Flertallet mener det er viktig å ha en grundig og bred prosess om hvordan fremtidens jernbane skal se ut. Flertallet er derfor svært fornøyd med at Samferdselsdepartementet har gjennomført en åpen utredningsprosess om høyhastighetsbaner der ulike fagmiljø fra inn og utland har blitt invitert til å gi bidrag. Flertallet mener det er konstruktivt at man underveis i prosessen også har lagt til rette for at uavhengige utredningsmiljø og interessegrupper har fått mulighet til å presentere sine syn både i form av kommentarer til de fremlagte utredningene og egne planer og vurderinger.

Flertallet konstaterer at det fortsatt gjøres til dels svært ulike vurderinger av blant annet miljøeffekter, kostnader og samfunnsmessig nytte av høyhastighetsprosjekter. Flertallet registrerer videre at det er svært stor forskjell mellom de ulike utbyggingskonseptene som foreslås, blant annet når det gjelder trasévalg, om det bør bygges ett eller to spor og driftskonsept. Flertallet deler derfor Regjeringens vurdering om at ytterligere utredninger er nødvendig for å få et mer omforent og faglig robust grunnlag for å fatte politiske beslutninger."

"Flertallet mener at et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk. Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner, noe som bør vurderes i de utredningene som skal foretas. Flertallet deler Regjeringens vurdering av at konseptet for høyhastighetsbaner må videreutvikles og tilpasses norske forhold. Flertallet mener Norge har et betydelig trafikkgrunnlag for høyhastighetstog. Markedsundersøkelsen som Urbanet Analyse nylig har utført på oppdrag fra Jernbaneverket, viser at høyhastighetstog har potensial til å overta 75–95 pst. av det store flymarkedet mellom Oslo og de andre største byene i Norge. Flertallet mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk. Før en beslutning om bygging av høyhastighetsbaner kan tas, vil det også være helt nødvendig å ha foretatt grunnleggende strekningsvise analyser som kan gi grunnlag for trasévalg."

"I tillegg mener flertallet det er behov for ytterligere analyser av ringvirkninger i form av regional utvikling og forstørring av arbeidsmarkeder samt klimapolitiske muligheter. I tillegg ønsker flertallet at det også utredes nærmere hvordan høyhastighetslinjer kan danne grunnstammen i et sammenhengende kollektivtilbud."

"Flertallet mener det må trekkes veksler både på det arbeidet som er utført i statlig regi og av eksterne jernbanefaglige miljøer, jf. utredninger som skjer i regi av eksempelvis Norsk Bane/Deutsche Bahn. Flertallet viser også til prosjektet Corridor and Innovation and Cooperation (CONICO North) som har hovedfokus på hvordan en høyhastighetstogsløsning mellom Oslo–Gøteborg og videre til kontinentet, kan bidra til regionutvikling, og til det konseptet Høyhastighetsringen AS og andre miljøer arbeider med."

"Flertallet er opptatt av at Samferdselsdepartementet tar stilling til hvilke utredninger som skal gjøres, og legges til grunn for den videre planleggingen blant annet hvilket arbeid som skal skje henholdsvis i regi av Jernbaneverket og eksterne jernbanefaglige miljøer."

"Flertallet viser til at Regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere hvordan ulike konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner eventuelt kan utvikles og tilpasses norske forhold. For å håndtere en så stor utbyggingsoppgave mener flertallet det også bør vurderes å etablere en egen prosjektorganisasjon for bygging av høyhastighetsbaner. Erfaringene med bygging av høyfartstog i andre land viser at det kan gi gode resultater og effektiv fremdrift."

Flertallet har merket seg at Regjeringen varsler en vurdering av kapasiteten i Oslotunnelen frem mot neste rullering av NTP. Flertallet vil peke på at en vesentlig økt kapasitet for jernbanen gjennom Oslo antakelig er en forutsetning for en eventuell bygging av høyhastighetsbaner i Norge, og mener en slik vurdering også må tas med i de videre utredninger av høyhastighetsbaner som skal foretas."

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at de utredningene som nå er utført av blant andre Jernbaneverket og Tyske VW 1 gruppen, Norsk Bane og DB International, og Høyhastighetsringen AS, gir et tydelig bilde av at høyhastighets jernbane vil være en framtidsrettet jernbanesatsing i Norge."

"Disse medlemmer mener at en slik satsing vil være miljøvennlig og gi unike mobilitetsforbedringer for folk og næringsliv, som i sin tur kan gi store samfunnsøkonomiske gevinster i et langt perspektiv. Disse medlemmer vil derfor allerede nå gå inn for at det bygges høyhastighetsjernbane i Sør-Norge, der driften er lønnsom."

"Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener investeringskostnadene må holdes utenfor en slik lønnsomhetsberegning.

Disse medlemmer mener derfor departementet snarest mulig må starte arbeidet med å utarbeide en konseptvalgsutredning og dernest en handlingsplan og endelig en prioritert utbyggingsplan for høyhastighetsjernbane i Sør-Norge.

Disse medlemmer mener at det på denne måten legges til rette for en forsvarlig prioritering og beslutningsgrunnlag."

Vedlegg 2

I 2012 inngikk Bane NOR en intensjonsavtale med Moss kommune for å sikre at kommunen samarbeidet om å sikre en stasjon og knutepunktutvikling i nærhet til selskapets egne eiendommer på Moss havn. Dette var 2 år før behandlingen av planprogrammet for reguleringsplanen skulle behandles. I denne perioden var Stortingets krav om 250 km/t gjennomkjøring av stasjoner på Vestfoldbanen kjent. Tidligere utredninger i Moss dokumenterte at BaneNORs trase via havna utelukket hastigheter over 80 km/t. Til tross for dette inngikk BaneNOR en avtale som utelukket utredning av alternative banetraseer utenom havna.

I 2013 unnlot BaneNOR å lage Kvalitetssikringsrapport 1 av IC-banen gjennom Moss da den skulle behandles som en del av IC-triangelen i 2013. IC-banen i Moss ble omtalt som referanseprosjekt i KS1 rapporten (dvs allerede utført). Slik kunne de unnlate å utrede alternativ plassering av stasjonen på Myra, anbefalt i (den eneste) konseptutredningen fra 1993. De slapp også å utrede en trase direkte fra Sandbukta til Såstad etter at to traseer som begge hadde endestasjon på Moss havn ble sammenslått til en trase.

I 2014 ble det øvd sterk press på kommunen om å ikke kreve utredning av alternativer i forbindelse med planprogrammet. De hevdet at kommunen ville havne bakerst i køen. **BaneNOR benektet Vegvesenets opplysninger om at banen ville hindre en RV19 i tunnel under sentrum som godkjent av regjeringen.**

I 2016 ble områdereguleringen lagt fram med påstand om at banen var samordnet med Rv19 i tråd med krav fra Stortinget. Det var også påstand om at reguleringsplanen tilrettela for en intermodal havn i Moss i tråd med Stortingets forventninger. Det viser seg nå at ingen av disse påstandene stemmer. Istedenfor for å flytte perrongen nærmere sentrum ble den flyttet 700 meter lengre fra sentrum. Løsningen gir ingen reduksjon i reisetid Oslo Moss. Istedenfor å rive 28 hus som oppgitt i KU fra 1993 medfører prosjektet rivning av 121 hus.

I april 2017 fikk BaneNOR en Kvalitetssikring 2 rapport fra Veritas som dokumentert at strekningen på 10 km ville koste 9,9 milliarder 2016 NOK. Dette blir den dyreste kilometerpris fram til nå og innebar en prisstigning på over 60% i løpet av 3 år. Rapporten inneholdt mange krav om behov for tilleggsprosjektering før totalentrepriiskonkurransen ble utlyst. Rapporten ble unntatt offentlighet fram til den 23 november 2017 (det vil si den samme dag som Regjeringen vedtok å inkludere prosjektet som salderingspost for budsjettet fra 2017). BaneNOR hadde ensidig redusert kostnadsrammen til 9,5 mrd NOK. **Saken ble sluttbehandlet i Stortinget før informasjonen i KS2 rapporten var kjent kort tid etter.**

I tillegg til at vedtatt trase gjennom Moss **måtte søke om dispensasjon for en hastighetsreduksjon til 80km/t gjennom stasjonsområdet er den også i strid med Stortingets forutsetning om å kunne tilkobles en senere høyhastighetsbane. Bane NOR innrømmer at det er umulig å koble stasjonen på havna til en fremtidig nordgående høyhastighetsbane.**

I ettertid viser det seg at BaneNORs Risiko og sårbarhetsanalyse fra 2016 underrapporterte de reelle farene knyttet til sitt prosjekt for å unngå krav om alternative utredninger. Dette går fram av en vurdering utført av en forsikringsmegler i forbindelse med utlysningen av forsikringsoppgaven. Her anbefales en forsikringsdekning på en milliard kroner som følge av skader på tredjepart for Bane NORs prosjekt Sandbukta-Moss-Såstad. Bane NOR har manipulert sin ROS-analyse for å få gjennom en reguleringsplan og at de skjuler farene denne

jernbanen kan medføre av skader i Moss. I 2016 opererte BaneNOR med et tall på 100 millioner kroner som et rent økonomisk skadetall, og at prosjektet ikke ville skape utfordringer for annen infrastruktur og miljøet. Nå ser vi helt andre økonomiske tall og mulige konsekvenser. I et notat utarbeidet av en forsikringsmegler i forkant av utlysningen blir det påpekt at et worst-case scenario som følge av skader på tredjepart bør ligge på et naturlig nivå på en milliard kroner. Her påpekes skadepotensialet som følge av rystelser, vibrasjoner, endring i grunnvannstand og utglidning av masser. Det vises til mulige skader på næringsbygg og boliger. Blant annet «henger» tre nye boligblokker ned mot den såkalte Sentrumskulverten. Det er også vurdert konsekvensen av et massivt brudd av vann fra Vansjø. Disse faremomentene er ikke berørt i Bane NORs ROS-analyse. Kommunen, Stortinget og Totalentreprenøren blir sittende igjen med helt feil risikobilde av prosjektet. **Dette betyr at kommunen og Stortinget er ført bak lyset når det gjelder konsekvensene av tiltaket.**

Bane NOR har ikke utført tilleggsprosjekteringen for å redusere risikoen som ble påkrevet i KS2 rapporten. Arbeidstilsynet har nå varslet et tilsyn på grunn av mistanke om brudd på Byggherreforskriftens §8. **Manglende tilleggsprosjektering innebærer at Totalentreprenørkonkurrentene inngir pris på et mangelfullt grunnlag og vil kunne komme med store tillegg og utsettelse i etter at Stortinget har gitt startsignal for prosjektet.**

En frivillig gruppe med navn Bedre Byutvikling Moss (BMM) har engasjert seg sterkt i motstanden mot den vedtatte jernbanetraseen Sandbukta-Moss-Såstad. BaneNORs prosjekt forutsetter en stasjon med utsikt til Færder ved Moss Havn, men BMM vil bruke byens beste sjøside til helt andre formål. De grasrotfinansierte en alternativ utredning fra Norsk Bane. Selskapet fant en helt annen trase og stasjonsplassering - det såkalte Myraalternativet. Stasjonsplassering er som anbefalt i KU fra 1993, men med tunnel videre direkte til Såstad og utenom Moss sentrum. På denne lenken vises Myraalternativet og gir en sammenligning av alternativene i tabellform:

<https://www.facebook.com/media/set/?set=oa.839365656235718&type=3>

Alternativet ble aldri utredet av Bane NOR.

En meningsmåling i Moss utført av Infact for BMM viser at over 60% av innbyggerne støtter forslaget om å utrede både alternativ trase og stasjon. Bare 15% var imot. Engasjementet mot den vedtatte traseen blir større og større etter hvert som det enorme skadepotensialet dette prosjektet medfører i anleggsperioden blir kjent.

Situasjonen som har oppstått i Moss har mye felles med andre byer. Hovedproblemet er feil og mangler i KS1-rapporten som ble behandlet av Stortinget i 2013. I tillegg nevnes en total mangel på fungerende kontrollorganer i forvaltningen som har kompetansen og ressurser til å behandle klager og å kvalitetssikre Bane NOR. Plan- og bygningslovens krav om medvirkning, konseptutredninger, konsekvensutredninger og ROS-analyser ser ikke ut til å gjelde for Bane NOR. Vi er vitne til en målforskyvning av jernbanens mål om effektiv og miljøriktig samferdsel på grunn av Bane NORs prioritering av lukrativ knutepunktutvikling foran en effektiv drift.

Vibeke Arnesen

Fra: Jonathan Parker <jpa@Arkitektteam.no>
Sendt: tirsdag 3. september 2019 11:54
Til: Bente Hedum; Hans Reidar Ness
Kopi: whekrist@online.no; gull-moe@online.no; John Bilek; floriensperr@yahoo.de; post@foei.no; pievreie@gmail.com; Mottak Post; Gøril Hjelseth; fmospostmottak@fylkesmannen.no
Emne: SV: 18/7470-124 Svar på bekymringsmeldinger fra BBM knyttet til risiko og sikkerhet, samt plan- og bygningsloven
Vedlegg: SV: Sprik mellom rapportene SMS 00-A-20101-01B og SMS 00-A-20100-01B opp mot det som står om vedlagte KS2 rapporten. Første epost med samme emne bes slettet.; Spørsmål om minimumskrav til en helhetlig ROS analyse i lys av påviste mangler i Bane NORs ROS analyse ; Svar på bekymringsmeldinger fra BBM knyttet til risiko og sikkerhet samt plan- og b(1).pdf

Att.

Bente Hedum

Hans Reidar Ness

Tusen takk for svar 03. september (kopi vedlagt).

Vi har følgende oppfølgingsspørsmål til deres svar på BBMs bekymringsmeldinger 1, 2 og 3 (heretter BM1, 2 og 3).

Spørsmål etter svar til BM1-18. Juli

BBM viser til nye opplysninger fra Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (16.august nedenfor) som vi oversendte til kommunen med BM3 den 21. august. Betyr kommunens svar at den helhetlige ROS analysen som er offentliggjort må bearbeides før kommuneplanbehandlingen etter valget? Vil den bearbeidede versjon foreligge i god tid før høringsfristen for kommuneplan 1. oktober?

Spørsmål etter svar til BM2 - 16. august.

- a) Svar mangler: **Vil kommunen vurdere habiliteten til Norconsult i lys av ny informasjon fra DSB sammen med BM1, 2 og 3?**
- b) Kommunen gjentar påstand om at det er kun tiltakshaver som kan få erstatningsansvar i tilfelle ras. Vi viser til dokumentasjon i BM3 om at kommunen kan påføres erstatningsansvar ved manglende oppfølging av PBLs §28-1. **Endrer dette kommunens behov for å vurdere oppgradering av forsikringer mot slike søksmål?**
- c) Svar mangler: I vedlagte epost 10. okt. 2018 – dvs for ett år siden - informerte NVE kommunen om paragrafer i PBL som forplikter kommunen til å kvalitetssikre tiltakshaverens prosjektering i rasutsatte områder. BBM har fulgt opp dette flere ganger i etterkant. PBLs §§28-1, 32-1 og 32-3 er ikke opphevet i forbindelse med Bane NORs bruk av unntaksbestemmelser §20-6. Denne saken har derfor ingen sammenheng med BBMs spørsmål til Sivilombudsmannen om hvorvidt dobbeltsportiltaket er lovlig igangsatt. **Vi ber derfor om en rask tilbakemelding på vårt spørsmål om kommunen vil vurdere bruken av PBLs §§28-1, 32-1 og 32-3. i lys av informasjon som framkommer av BM1, 2 og 3.**

Spørsmål etter svar til BM3 - 21. august.

I svaret antydes at denne bekymringsmelding ikke inneholder nye problemstillinger som krever svar. Dere avslutter brevet med «vi har ikke mer å tilføye utover svarene gitt ovenfor»

I tillegg til ny epost fra DSB nevnt under svar til BM1 og vedlagt nedenfor, viste vi til vedlagte epost fra kommunal og moderniseringsdepartement 16. august med lenke til et rundskriv fra oktober 2018. Vi siterte fem punkter og ba om

kommunens kommentar. Bemerk at samtlige av lovparagrafene som nevnes her gjelder også for anleggsarbeidene for dobbeltsporet. Vi har nå tilføyet seks konkrete spørsmål (noen med tilhørende begjæring om innsyn) som ønskes besvart.

Sitat 1

«2.1 Planer skal fremme hensynet til samfunnssikkerhet Hensynet til samfunnssikkerhet er systematisk innarbeidet i plan- og bygningsloven. Dette innebærer at hensynet skal ivaretas i regional og kommunal planlegging, og ved behandling av byggesøknader og dispensasjoner. Utviklingen av samfunnet påvirker risiko- og sårbarhetsbildet. I noen tilfeller kan ny utbygging være en direkte årsak til konsekvenser for liv og helse eller store materielle tap. Det er derfor et mål for planlegging etter plan- og bygningsloven § 3-1 første ledd bokstav h) å «fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.». Det er planmyndigheten som har ansvaret for å påse at samfunnssikkerhet ivaretas i planleggingen. **Kommunens rolle som planmyndighet etter plan- og bygningsloven må ses i sammenheng med kommunens ansvar som beredskapsmyndighet, jf. sivilbeskyttelsesloven med tilhørende forskrift om kommunal beredskapsplikt. Plikten som beredskapsmyndighet følges blant annet opp i plansystemet etter plan- og bygningsloven. Kommunen kan også komme i erstatningsansvar etter de alminnelige erstatningsregler, dersom den ikke følger opp sin plikt til å ivareta samfunnssikkerhet.** Alt farepotensiale skal følges opp gjennom utredning, planlegging og saksbehandling. Kommunen må basere seg på fagkyndige vurderinger i tillegg til erfaringsbasert kunnskap.»

BBM mener at Kvalitetssikringsrapporten må anses som en fagkyndig vurdering.

Sitat 2

«2.6 Kommunal planstrategi

Planstrategien bør beskrive utviklingstrekk, utfordringer og strategiske valg tilknyttet samfunnssikkerhet jf. plan- og bygningsloven § 10-1. I den kommunale planstrategien bør kommunen ta stilling til behovet for å revidere helhetlig ROS-analyse og overordnet beredskapsplan etter sivilbeskyttelsesloven med tilhørende forskrift. Kommunen kan i planstrategien også prioritere å utarbeide en egen kommunedelplan for samfunnssikkerhet. For eksempel kan helhetlig ROS-analyse utarbeides som en kommunedelplan. Plan for oppfølging kan utgjøre handlingsdel til en slik plan. **I den kommunale planstrategien bør kommunen ta stilling til hvilke gjeldende arealplaner som bør revideres ut fra hensynet til samfunnssikkerhet. Kunnskap om nye risiko- og sårbarhetsforhold, eller andre forhold som det tidligere ikke har vært tilstrekkelig kunnskap om, kan gi behov for å revidere planer. Særlig vil slik kunnskap kunne tilføres ved 5 Plan- og bygningsloven § 8-2. 6 Plan- og bygningsloven § 8-3, kommunens utarbeidelse og oppdatering av helhetlig ROS-analyse, jf. sivilbeskyttelsesloven og tilhørende forskrift om kommunal beredskapsplikt. Etter forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3 bokstav b) har kommunen plikt til å vurdere om forhold som er avdekket i helhetlig ROS-analyse bør integreres i planer og prosesser etter plan- og bygningsloven.»**

Informasjon innhentet i etterkant av områdereguleringen og klagebehandlingen må anses som «kunnskap om nye risiko og sårbarhetsforhold.... som kan gi behov for å revidere planer» .

Sitat 3

«3 Samfunnssikkerhet i byggesaksbehandlingen § 28-1. (gjelder) For grunn som ikke er tilstrekkelig sikker, skal kommunen om nødvendig nedlegge forbud mot opprettelse eller endring av eiendom eller oppføring av byggverk, eller stille særlige krav til byggegrunn, bebyggelse og uteareal.»

Dette betyr at PBLs §28-1 gir hjemmel til å stille nye krav til områdereguleringen.

Sitat 4

«3.1.3 Adgang til å omgjøre tillatelser Dersom kommunen har innvilget tillatelse til tiltak, og det i etterkant viser seg at tillatelsen bygger på uriktige opplysninger og/eller at nye opplysninger avdekker at området er fareutsatt,

må kommunen vurdere om det er nødvendig å omgjøre tillatelsen etter forvaltningsloven § 35. Tillatelsen vil kunne omgjøres etter bestemmelsens første og andre ledd dersom den er ugyldig, for eksempel fordi den bygger på uriktige opplysninger.

Om de foreliggende omstendigheter ikke tilsier ugyldighet, vil vedtaket likevel kunne omgjøres etter forvaltningslovens § 35, tredje ledd.»

«Se bl.a. Rt-2015-257 hvor en kommune ble frifunnet for erstatningsansvar. Høyesterett la vekt på at det var tatt hensyn til kjent rasrisiko og at verken kommunen eller byggherren på tidspunkt for tillatelsene, hadde opplysninger om ras på det aktuelle området. *Se imidlertid også RG-2006-107. Kommune ble ilagt erstatningsansvar for en hytte som var totalødelagt av snøskred. Domstolen viste til at hytten ble godkjent på et tidspunkt hvor kommunen var i besittelse av et faresonekart for området, og retten mente derfor at kommunen burde foretatt nærmere undersøkelser.*»

Kommunen kan oppheve områdereguleringen etter forvaltningslovens §35 Kommunens eventuell passivitet kan også medføre erstatningsansvar.

Sitat 5.

«3.1.4 Plikt til å vurdere § 28-1 inntreffer ved søknad Byggningsmyndighetenes plikt til å vurdere plan- og bygningsloven § 28-1 gjelder ved behandling av søknad om tiltak.»

Som nevnt ovenfor mangler vedtatt områderegulering hensynssone og bestemmelser for det rasfarlige området ned mot Moss havn. Vi kan heller ikke se at det ble foretatt en vurdering av tiltaket opp mot §28-1 i saksutredningen for områdereguleringen.

BBM mener at disse punktene forsterker behovet for utdyping av svarene på BM1 og BM2. I tillegg er det viktig å svare på følgende nye problemstillinger.

1. KMD forsterker informasjon fra DSB om kommunens ansvar for helhetlig risikovurdering og beredskapsplanlegging i kommunens egen ROS analyse. Vil planen bearbeides i tide før høringsfristen. I motsatt fall vil BBMs bekymringsmeldinger og senere korrespondanse inngå som innspill til kommuneplanbehandlingen?
2. KMD nevner mulighet for oppheving av planer som ikke tar tilstrekkelig hensyn til risiko. BBM ber om kopi av kommunens eventuelle vurderinger av dette i forhold til dobbeltsportiltaket.
3. Det oppgis at «Informasjon innhentet i etterkant av områdereguleringen og klagebehandlingen må anses som «kunnskap om nye risiko og sårbarhetsforhold.... som kan gi behov for å revidere planer». BBM ber om kopi av kommunens eventuelle vurderinger av dette i forhold til dobbeltsportiltaket.
4. Kommunen har tidligere hevdet at den eneste måte å stoppe dobbeltsportiltaket er ved å innføre plan og byggeforbud. KMD dokumenterer at det er fullt mulig å benytte Fvl. §35 for å oppheve planen dersom den bygger på uriktige opplysninger. BBM ber om kopi av kommunens eventuelle vurderinger av dette spørsmålet.
5. Områdereguleringen mangler en hensynssone for kvikkleirerasfare i området fra Moss havn og opp til Melløs stadion. Dette er en vesentlig mangel. Vil kommunen forlange oppretting av dette før totalentreprenøren setter i gang?
6. Som kjent ble det aldri søkt om igangsetting av tiltaket. (se sitat 5). Vi spør derfor når kravene i PBLs §28-1 ble oppfylt? Vi ber om kopi av vurderingen. I motsatt fall bes om at kommunen sørger for at kvalitetssikring av BaneNORs geotekniske prosjektering igangsettes omgående.

Jonathan Parker. For styret Bedre Byutvikling Moss
Bråtengata 22 1515 Moss
tlf 69275277 mob 93098114



Fra: elisabeth.longva@dsb.no

Sendt: 16. august 2019 10:22

Til: Jonathan Parker <jpa@Arkitektteam.no>

Kopi: Marit.Endresen@dsb.no; Harald.Rasmussen@dsb.no; Gunnbjorg.Kindem@dsb.no; Ann.Midtgaard@dsb.no

Emne: SV: Spørsmål om minimumskrav til en helhetlig ROS analyse i lys av påviste mangler i Bane NORs ROS analyse (synliggjort i KS2 rapport fra Veritas april 2017 og i spriket mellom Bane NORs ROS analyse, og dokumentasjonen i konkurransegrunnlaget for forsikri

Heil!

DSB viser til e-post 18. juli 2019 og tidligere telefonsamtale om samme sak.

Bedre Byutvikling Moss ønsker en tilbakemelding fra DSB på følgende:

"Feil eller mangler i kommunens ROS analyse kan gjøre den uegnet som grunnlag for vurdering av mange forhold i en kommuneplan. Vi mener derfor at det haster med en tilbakemelding fra DSB om minimumskravene som stilles til en helhetlig ROS analyse".

En helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (helhetlig ROS) for en kommune har et annet utgangspunkt og formål enn BaneNORs analyser. Helhetlig ROS er forankret i sivilbeskyttelsesloven, mens BaneNORs analyse er forankret i plan og bygningsloven. Det er ingen automatisk kobling mellom helhetlig ROS og kommuneplaner etter plan- og bygningsloven, men kommunen skal iht. forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3 vurdere forhold som bør integreres i planer og prosesser etter lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven). Kommunen kan med andre ord oppfordre BaneNOR om å utrede særlige risikoforhold på bakgrunn av helhetlig ROS, men dette er opp til kommunen selv å vurdere.

Iht. forskrift om kommunal beredskapsplikt § 2 skal helhetlig ROS-analysen som et minimum omfatte:

- a) eksisterende og fremtidige risiko- og sårbarhetsfaktorer i kommunen.
- b) risiko og sårbarhet utenfor kommunens geografiske område som kan ha betydning for kommunen.
- c) hvordan ulike risiko- og sårbarhetsfaktorer kan påvirke hverandre.
- d) særlige utfordringer knyttet til kritiske samfunnsfunksjoner og tap av kritisk infrastruktur.
- e) kommunens evne til å opprettholde sin virksomhet når den utsettes for en uønsket hendelse og evnen til å gjenoppta sin virksomhet etter at hendelsen har inntruffet.
- f) behovet for befolkningsvarsling og evakuering.

Disse minimumskravene gjelder altså for helhetlig ROS og ikke for risiko- og sårbarhetsanalyser iht. plan- og bygningsloven.

Til orientering har DSB kun en veiledningsrolle overfor kommuner i deres oppfølging av samfunnssikkerhet og beredskap.

Vi anser denne saken nå som avsluttet fra vår side.

Vennlig hilsen

Elisabeth Longva

ELISABETH LONGVA
avdelingsdirektør
Samordning og beredskap

DIREKTORATET FOR SAMFUNNSSIKKERHET OG BEREDSKAP (DSB)

Rambergveien 9
2014, 3103 Tønsberg
E-post elisabeth.longva@dsb.no
postmottak@dsb.no
Telefon +47 33 41 27 38
Mobil +47 97 73 22 60
www.dsb.no

Et trygt og robust samfunn – der alle tar ansvar

Fra: Jonathan Parker

Sendt: 17. juli 2019 21:38

Til: postmottak@dsb.no

Kopi: 'postmottak@kmd.dep.no' <postmottak@kmd.dep.no>

Emne: Spørsmål om minimumskrav til en helhetlig ROS analyse i lys av påviste mangler i Bane NORs ROS analyse (synliggjort i KS2 rapport fra Veritas april 2017 og i spriket mellom Bane NORs ROS analyse, og dokumentasjonen i konkurransegrunnlaget for forsikri

Spørsmål om minimumskrav til en helhetlig ROS analyse i lys av påviste mangler i Bane NORs ROS analyse (synliggjort i KS2 rapport fra Veritas april 2017 og i spriket mellom Bane NORs ROS analyse, og dokumentasjonen i konkurransegrunnlaget for forsikringsoppgaven).

Vi vedlegger nedenfor Bedre Byutvikling Moss (BBM)s epost 9. aug. 2018 til kommunens seksjonsleder for [kommunalavdeling plan, miljø og teknisk](#) ang ovennevnte sak. Det går fram av eposten at vi ikke nådde fram med våre forsøk på å påvirke Bane NOR til å oppdatere egen ROS analyse. Eposten inkluderte mange vedlegg som dokumenterte spriket mellom Bane NORs ROS analyse sammenlignet med dokumenterte risiki knyttet til anleggsarbeidene for dobbeltsporet. I BBMs konklusjon står: «*Rasmussens manglende forståelse for problemstillingen gjør at vi foreslår at kommunens administrasjon vurderer konsekvensene av sprik mellom ROS analysen som ble vedlagt dobbeltsporreguleringen og de faktiske tallene som går fram av konkurransegrunnlaget for forsikringsoppgaven. Hensikten er å sørge for en oppdatert beredskapsplan for Nye MOSS som tar høyde for de reelle farene knyttet til dobbeltsporet i god tid før kommuneplanen behandles.*»

Svaret vi fikk fra kommunen var at Bane NORs bruk av PBLs unntaksparagraf §20-6 fritar kommunen for alt ansvar for oppfølging av ROS analysen og byggesaken forøvrig. Bane NOR har påtatt seg alt ansvar for byggesaken ifølge kommunen og PBLs §20-6 fratar kommunen myndighet til å pålegge Bane NOR noe i forhold til risiko og sikkerhet.

Vi har også forsøkt å få Norconsult (som er ansvarlige for utarbeidelse av kommunens helhetlige ROS analyse) til å sørge for komplettering og supplering av Bane NORs ROS analyse.

I vedlagte svar fra Norconsult 24. mai 2019 står: «Etter Norconsults oppfatning erstatter ikke kommunens helhetlige ROS-analyse, som er utarbeidet med grunnlag i sivilbeskyttelsesloven, ROS-analyser som er påkrevd utarbeidet etter plan- og bygningsloven. En ROS-analyse etter plan- og bygningsloven skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål. ROS-analyser som utarbeides etter plan- og bygningsloven §4-3 er et generelt krav hvor plikten til å utføre en slik analyse ligger på forslagstilleren. I den enkelte byggesak må i tillegg krav om sikker byggegrunn være oppfylt som en forutsetning for en byggetillatelse i tråd med plan- og bygningsloven §28-1. Denne bestemmelsen fungerer som en selvstendig avslagsgrunn for tillatelse, selv om man er innenfor et område som etter gjennomført ROS-analyse er åpnet for utbygging i arealplanleggingen.

I den helhetlige ROS-analysen fremstår skred, herunder kvikkleire, med forhøyet risiko (liv/helse) og vil dermed være en hendelse som den overordnede beredskapsplanen må ivareta. Dette på generelt grunnlag og ikke kun for et konkret utbyggingsprosjekt. Dersom det er uavklarte forhold knyttet til konkrete utbyggingsprosjekter må dette følges opp videre i henhold til plan- og bygningsloven med tilhørende forskrifter.

Dette er forhold som vi også omtaler i den helhetlige ROS-analysen som vi snart oversender kommunene.»

Her viser Norconsult uenighet med oppdragsgiver Moss kommunes påstand om at de ikke har ansvar for oppfølging av ROS analyser. Til tross for formuleringen om at: «*I den helhetlige ROS-analysen fremstår skred, herunder kvikkleire, med forhøyet risiko (liv/helse) og vil dermed være en hendelse som den overordnede beredskapsplanen må ivareta.*» mangler vedlagte helhetlige ROS analyse enhver referanse til mulige konsekvenser av tiltak på Moss havn. Dette er begrunnet med et avsnitt under pkt 1-3. Her legges til grunn at det er tiltakshaver alene som er ansvarlig for å levere en komplett ROS analyse.

Vi mener at Moss kommune og Norconsult ikke kan benytte PBLs §20-6 for å fraskrive seg ansvaret for å følge opp Forskriften om Kommunalberedskaps §2 siste ledd. Her står:

«Der det avdekkes behov for videre detaljanalyser skal (BBMs understreking) kommunen foreta ytterligere analyser eller oppfordre andre relevante aktører til å gjennomføre disse. Kommunen skal stimulere relevante aktører til å iverksette forebyggende og skadebegrensende tiltak.»

Norconsults helhetlige ROS analyse var fortsatt ikke behandlet politisk da den ble lagt ut til høring sammen med de øvrige kommuneplandokumenter. Feil eller mangler i kommunens ROS analyse kan gjøre den uegnet som grunnlag for vurdering av mange forhold i en kommuneplan. Vi mener derfor at det haster med en tilbakemelding fra DSB om minimumskravene som stilles til en helhetlig ROS analyse. Ta gjerne kontakt med undertegnede hvis det er spørsmål eller behov for tilleggsdokumentasjon.

Jonathan Parker. For styret i Bedre Byutvikling Moss
Bråtengata 22 1515 Moss
tlf 69275277 mob 93098114



Fra: Jonathan Parker

Sendt: 9. august 2018 19:09

Til: 'knut.bjorndalen@moss.kommune.no' <knut.bjorndalen@moss.kommune.no>

Kopi: 'Moss kommune' <post@moss.kommune.no>

Emne: VS: Sprik mellom Risiko og sårbarhetsanalysen og konkurransegrunnlaget for forsikringsoppgavens

Att

[Kommunalavdeling plan, miljø og teknisk - Miljø-seksjonen Seksjonsleder Knut Bjørndalen, Mobil 959 17 304](#)

Hei Knut

Jeg viser til hyggelig samtale i dag om ovennevnte.

Vedlagte powerpoint sammenligner «konsekvensene» oppgitt i vedlagte ROS analysen med tilsvarende av «worst case konsekvenser» oppgitt i vedlagte oppsummeringsnotat som grunnlag for innhenting av pris fra forsikringsselskapet. Flere vedlegg fra konkurransegrunnlaget kan oversendes ved behov.

Etter at jeg laget min powerpointgjennomgang stilte jeg følgende spørsmål til Prosjektleder Rasmussen:

«Informasjon som er lagt fram i konkurransegrunnlaget for forsikring av anlegget i anleggstiden gjør det opplagt at ROS analysen fra Juni 2016 må oppdateres i forhold til nye opplysninger om worst case skadeomfang. Vi begjærer innsyn i grunnlags data for den opprinnelige ROS analysen samt alle påfølgende revideringer og grunnlagsdokumenter som er gjennomført siden»

Rasmussen svarte slik:

«Som jeg nevnte på telefonen i går så er det dokumenter laget med ulike forutsetninger når det gjelder ROS analyse og kjøp av prosjektforsikringer. ROS analysen er laget med referanse til PBL som har følgende tekst:

§ 4-3.Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.

ROS analysen er ikke fokusert på byggherrens eventuelle økonomiske risiko, men det er det forsikringene skal dekke. ROS analysen vil derfor ikke bli oppdatert etter at reguleringsplanen er vedtatt. Risiko vil deretter bli håndtert i prosjektet med interne verktøy og analyser. Ser at du påpeker at noe av risikoene nevnt i ROS ikke er med i forsikringsforespørselen, men noe av disse gjelder f.eks trafikk, som allerede er dekket under andre forsikringsordninger.»

I nevnte telefonsamtale nektet Rasmussen at det finnes noe sammenheng mellom skadeomfanget som oppgis i en ROS analyse og forsikringssummene oppgitt i konkurransegrunnlaget. Han prøvde å illustrere dette med eksempel bilforsikring, men jeg skjønnte ikke hans poeng. Både bilforsikringen og BaneNORS forsikring skal dekke skader både til eget anlegg og til 3. part. Mener han at skader til 3. part ikke skal være med i ROS analysen?

Problemet med forsikringsnotatet er ikke at den tar for mye som Rasmussen hevder, men at den tar for lite. Tenk på alt som den ikke tar med. (skader og forsinkelse på eget anlegg, riving, anskaffelse av midlertidige næringslokaler og boliger, hotellopphold, tapt næringsomsetning og stopp av fergesamband pga stegning av Kransen i flere måneder, tap av liv eller helseskader, miljøskader, gjenkonstruksjon av skader på fredede bygg, trafikkulykker mm). I grunnlagsdokumentet fra BaneNOR er mange bygg som omtales som utsatt i ingeniørrapportene utelatt. De har heller ikke tatt med kostnadene knyttet til hendelsestyper 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 og 14 som er omtalt i ROS analysen og vedlagt powerpoint. Dette skyldes antagelig at ROS analysen ikke var vedlagt konkurransegrunnlaget. Rasmussen kunne ikke forklare hvorfor ROS analysen skulle operere med så små skadekonsekvenser sammenlignet med forsikringsbeløpene. Da jeg ba om å snakke med de som hadde laget analysen, fortalt Rasmussen at disse var eksterne og ukjente rådgivere med ukjent tilholdssted. I følge Rasmussen har ikke BaneNOR rutiner for beregning av worst case kostnader i form av økonomi, miljø, helse og sikkerhet og infrastruktur for ROS analyser. Ingen har sørget for vedlikehold av ROS analysen etter juni 2016 og det skal ikke skje videre ifølge ham.

BaneNOR bruker kun sine interne risikovurderinger (som unntas offentlighet).

Dette stemmer ikke med Direktoratet for sikkerhet og beredskaps veileder ser lenken:

<https://www.dsb.no/globalassets/dokumenter/veiledere-handboker-og-informasjonsmaterieell/veiledere/veileder-til-helhetlig-risiko-og-sarbarhetsanalyse-i-kommunen.pdf>

Påstandene stemmer ikke særlig bra med følgende lenker heller. Den første brukes innen Helse institusjoner, men er veldig god på prinsippene som gjelder og beskrivelse for å lage og bruke en ROS-analyser i virksomheten.

<http://www.helsebiblioteket.no/kvalitetsforbedring/metoder-og-verktoy/ros-analyse>

Sitater

«Hvorfor ROS-analyse

- *For å oppfylle en rekke lover og forskrifter som stiller krav om gjennomføring av risikoanalyser, både i forhold til beredskap og kartlegging av behov for forbedring. (Se også Forskrift om internkontroll i sosial- og helsetjenesten)*
- *For å styrke virksomhetens risikostyring. Det betyr å identifisere og analysere risiko.*
- *For å bevisstgjøre de ansatte om risiko og sårbarhet i egen virksomhet og motivere for nødvendig endring og forbedring.*
- *For å vurdere om ny teknologi eller teknikker skal tas i bruk, både i forhold til tekniske og menneskelige faktorer.*
- *For å redusere uønskede hendelser, dersom den følges opp av konkrete forebyggende tiltak»*

«Betraktninger

- **Forberedelser: En god forankring i ledelsen er avgjørende. Det er ledelsen som har ansvaret for kartleggingen av organisasjonens risiko og sårbarhet,**

og ledelsens engasjement vil være nødvendig for å gi kartleggingen legitimitet i resten av organisasjonen.

- *Ofte vil det være nødvendig med en person som kan gi veiledning og være pådriver i avdelingene. Dette behovet reduseres etter hvert som avdelingene blir kjent med verktøyet.*
- *ROS-analysen forutsetter regelmessig oppfølging. Nye faktorer som teknologi, endret ressursgrunnlag og nye oppgaver kan endre grunnlaget for analysen.»*

Den andre oppgir en flowchart som viser hvordan en ROS analyse utarbeides og behandles samt en liste av Norsk standarder som brukes i ulike risikovurderinger:

http://www.standard.no/Global/PDF/Kvalitet/Risiko_2010_juli_web.pdf

Jeg har sakset følgende NSer som Rasmussen burde ha hos seg. NS 3901 og NS 5815

Veiledning til NS 3901 Risikoanalyse av brann i byggverk - Risikoanalyse av brann i vegtunneler

Veiledning til NS 3901 Risikoanalyse av tunneler og underjordiske anlegg for t-bane og jernbane

NS 5815 Risikoanalyse av sikkerhets- og miljøaspekter ved utførelse av anleggsarbeid

ROS dokumentet skal være et levende dokument som vedlikeholdes og brukes både internt og eksternt inntil tiltaket er ferdigstilt. Rasmussen kunne ikke forklarer vitsen med en ROS analyse når kostnadene ikke hadde noe relevans til de faktiske forholdene. I følge ham er det noe som lages kun som pålagt vedlegg til områdereguleringen.

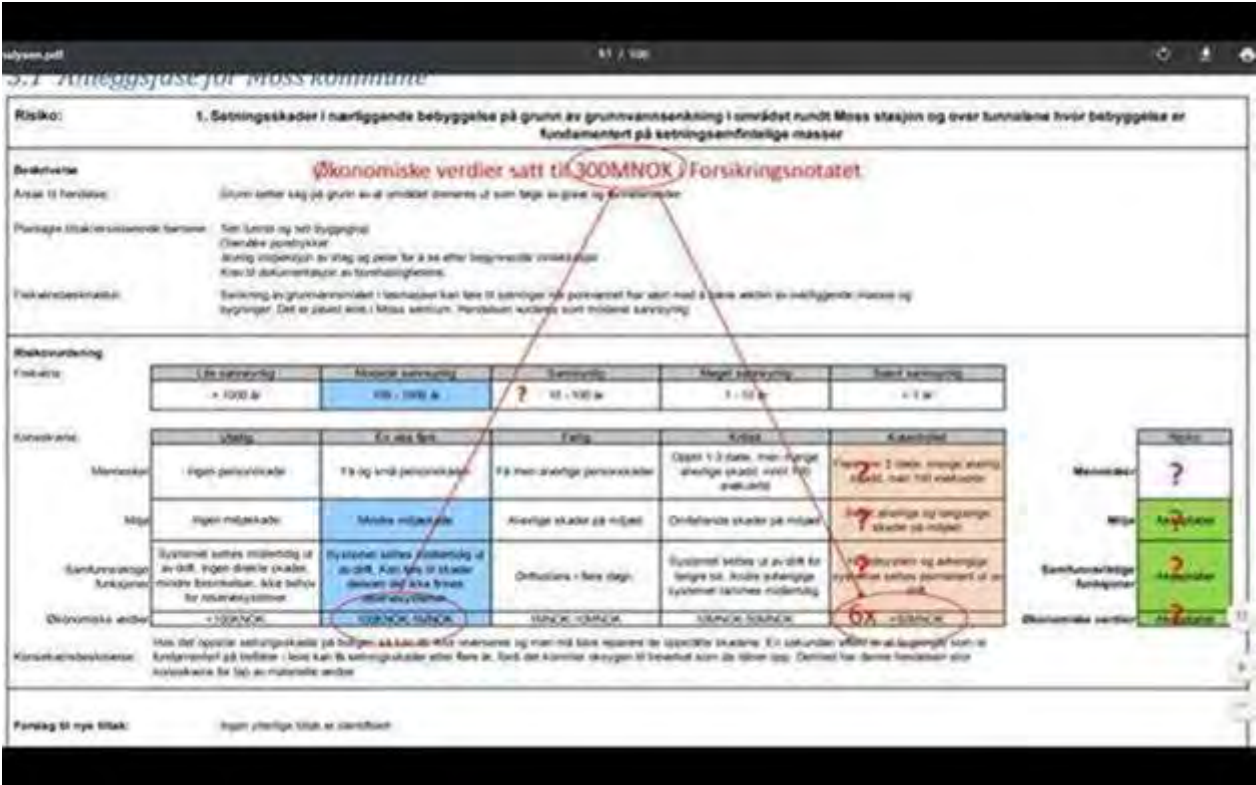
Vedlagte powerpoint kan oppsummeres med bilder 26, 27, 28 og 29 nedenfor slik:

De neste 8 bilder viser tabeller vedlagt den opprinnelig ROS-analysen. Her er 4 uakseptable konsekvenser vurdert hver for seg: 1. Menneske; 2. Miljø; 3. Samfunnsviktige funksjoner; 4. Økonomiske verdier.

Vi spør: Hvilke konsekvenser har den store økning i økonomisk omfang for de øvrige momentene som er listet her? Med andre ord: Når de økonomiske konsekvensene øker betraktelig, må dette få konsekvenser også på de tre andre områdene. **BBMs kommentarer er vist med rosa felt, rød skrift og røde sirkler.**

Konklusjonen er at de økte utgiftene og nye momentene beskrevet i forsikringsnotatet forplikter BaneNOR til å utarbeide en oppdatert ROS-analyse som viser de reelle farene som er knyttet til deres prosjekt.

Bildet nedenfor viser at de økonomiske skadene knyttet til setningsskader (hendelse 1 se feltene med blå skravur) må ganges med 300 (og kommer dermed inn i KATASTROFALT feltet med rosa skravur). Hvordan blir det da med helse og sikkerhet, miljø, og infrastruktur?



Bildet nedenfor viser at de økonomiske skadene knyttet til kollaps av byggegrop (hendelse 2 se feltene med blå skravur) må ganges med 30 (og kommer dermed inn i KATASTROFALT feltet med rosa skravur) Hvordan blir det da med helse og sikkerhet, miljø, og infrastruktur? Hvordan kan kollaps av byggegropen (eks. spuntveggen nedenfor Høyenhald terrasse) medfører bare «få og små personska-

analyse.pdf 12 / 100

Risiko: 2. Kollaps av byggegrop i Moss sentrum

Beskrivelse

Årsak til hendelse: Spurtvegg blir ikke lastet
Skader på spurtvegg i forbindelse med arbeid

Planlagte tiltak/eksponerte bærere: Dimensjoneres etter skulde laster
Overvåking av stabilitet ved hjelp av setringmålinger, poretrykmålinger og deformasjonsmålinger

Ervervsbeskrivelse: Det skal opprettes byggegrop ved stasjonsområdet ved Moss som kan komme under kote 0. Byggegrøp er ca 30m dyp. Den mest ugunstige hendelsen som moderat sannsynlig

Risikovurdering

Frihetstid:

Lite sannsynlig	Moderat sannsynlig	Sannsynlig	Høyt sannsynlig	Ekstremt sannsynlig
< 100 år	100 - 1000 år	10 - 100 år	1 - 10 år	< 1 år

Konsekvens:

Utenfor	En del av	Følg	Kritisk	Katastrofalt
Mennesker	Ingen personskade	Få og små personskader	Få men alvorlige personskader	Opptil 1-3 døde, men mange alvorlige skader, over 100 eksponerte
Miljø	Ingen miljøskade	Mindre miljøskade	Alvorlige skader på miljøet	Ekstremt alvorlige og langvarige skader på miljøet
Samfunnsvitenskapelige funksjoner	Systemet selvså moderat robust ut av drift. Ingen direkte skader, mindre brukstiden, ikke behov for reparasjoner	Systemet selvså moderat robust ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reparasjonsplaner	Systemet selvså robust ut av drift for lengre tid. Alvorlige skader, systemet selvså robust ut av drift	Systemet selvså robust ut av drift for lengre tid. Alvorlige skader, systemet selvså robust ut av drift
Økonomiske verdier	< 100MOK	100MOK - 1MOK	1MOK - 10MOK	10MOK - 100MOK

Konsekvensbeskrivelse: Hvis hendelsen inntreffer, så kan det betyde både store og langvarige skader på byggegropen.

Forslag til nye tiltak: Ingen ytterlige tiltak er identifisert

Økonomiske verdier satt til 300MOK i Forsikringsnotatet

Risiko:

Mennesker: 2
Miljø: 2
Samfunnsvitenskapelige funksjoner: 2
Økonomiske verdier: 2

Bildet nedenfor viser at de økonomiske skadene knyttet til kvikkleireskred (hendelse 3 se feltene med blå skravur) må ganges med 10 (og kommer dermed inn i KATASTROFALT feltet med rosa skravur). Hvordan blir det da med helse og sikkerhet, miljø, og infrastruktur? Hvordan kan kvikkleireras som gjør at hele Rockwool havner i Værlebukta medfører bare «få men alvorlige personskader» og «mindre miljøskader»?

analyse.pdf 12 / 100

Risiko: 3. Kvikkleireskred på anleggsområde der nye Moss stasjon skal etableres

Beskrivelse

Årsak til hendelse: Overvåking
Overvåking
Det skal etableres spurtvegger som skal fordele et kvikkleireskred ut av seg og gi grunn forutsetning. Dette er store produksjonsområder.

Planlagte tiltak/eksponerte bærere: Overvåking av stabilitet ved hjelp av setringmålinger, poretrykmålinger og deformasjonsmålinger
På området ved Rockwoolområdet skal det gis en stabiliseringsplan som skal sikre at byggingen er sikker. Ikke sikkerhet.

Ervervsbeskrivelse: Det er identifisert i de angitte områdene. Det er planlagt skader på anleggsområdet som skal sikre at det er moderat sannsynlig at det kan oppstå kvikkleireskred

Risikovurdering

Frihetstid:

Lite sannsynlig	Moderat sannsynlig	Sannsynlig	Høyt sannsynlig	Ekstremt sannsynlig
< 100 år	100 - 1000 år	10 - 100 år	1 - 10 år	< 1 år

Konsekvens:

Utenfor	En del av	Følg	Kritisk	Katastrofalt
Mennesker	Ingen personskade	Få og små personskader	Få men alvorlige personskader	Opptil 1-3 døde, men mange alvorlige skader, over 100 eksponerte
Miljø	Ingen miljøskade	Mindre miljøskade	Alvorlige skader på miljøet	Ekstremt alvorlige og langvarige skader på miljøet
Samfunnsvitenskapelige funksjoner	Systemet selvså moderat robust ut av drift. Ingen direkte skader, mindre brukstiden, ikke behov for reparasjoner	Systemet selvså moderat robust ut av drift. Kan føre til skader dersom det ikke finnes reparasjonsplaner	Systemet selvså robust ut av drift for lengre tid. Alvorlige skader, systemet selvså robust ut av drift	Systemet selvså robust ut av drift for lengre tid. Alvorlige skader, systemet selvså robust ut av drift
Økonomiske verdier	< 100MOK	100MOK - 1MOK	1MOK - 10MOK	10MOK - 100MOK

Konsekvensbeskrivelse: Hvis hendelsen inntreffer, så vil det føre til store skader og personskader. Det kan føre til store skader og personskader. Det kan føre til store skader og personskader.

Forslag til nye tiltak: Ingen ytterlige tiltak er identifisert

Økonomiske verdier satt til 500MOK i Forsikringsnotatet

Risiko:

Mennesker: 2
Miljø: 2
Samfunnsvitenskapelige funksjoner: 2
Økonomiske verdier: 2

Hva slags skader kan følge for økonomi, helse og sikkerhet, miljø, og infrastruktur med hendelse 15 (massiv lekkasje fra Vannsjø inn i tunnelen ved Myra eller med hendelse 16 (Kransen må stenges i flere måneder)?

Rasmussens manglende forståelse for problemstillingen gjør at jeg vil foreslå at **kommunens administrasjon vurderer konsekvensene av sprik mellom ROS analysen som ble vedlagt dobbeltsporreguleringen og de faktiske tallene som går fram av konkurransegrunnlaget for forsikringsoppgaven. Hensikten er å sørge for en oppdatert beredskapsplan for Nye MOSS som tar høyde for de reelle farene knyttet til dobbeltsporet i god tid før kommuneplanen behandles.**

Tar gjerne kontakt hvis det er spørsmål. BBM vil gjerne være med på et møte for å utdype dette.

Mvh

Jonathan Parker. Leder Bedre Byutvikling Moss
Bråtengata 22 1515 Moss
tlf 69275277 mob 93098114



Fra: Ernst Andersen <eteh@online.no>
Sendt: søndag 29. september 2019 10:57
Til: Mottak Post
Kopi: lars olav Brandsæter; Knut W Eriksen; Solveig og Arild Urdal
Emne: Innspill til kommuneplan fra "Mosseskogens venner"
Vedlegg: Kommunepl. innsp. fra Mosseskogens venner_29sept2019.docx

Hei

Vi er nå en selvstendig og nystartet forening. Navnet er «Mosseskogens Venner». Foreningen er en naturlig fortsettelse av det store arbeidet som de siste årene er nedlagt, for å opplyse innbyggere og beslutningstakere i det offentlige om Mosseskogens spesielle og mangetallige kvaliteter. Arbeidet pågår stadig, og vi så det nå hensiktsmessig å starte foreningen.

Foreningen er registrert i Brønnøysund.

Det sendes over nærmere detaljer til Moss kommune om ikke så lenge.

Foreningen håper på å kunne få være en kunnskaps-resurs til hjelp for kommunen vår, og også en naturlig instans for mottak av planer til uttalelse, hovedsakelig for området fra fossen og nordover i byen.

Mvh

Foreningen
Mosseskogens Venner

Moss kommune

postmottak@moss.kommune.no

HØRING AV KOMMUNEPLAN FOR NYE MOSS 2019 - 2030

**På vegne av nystartet forening, "MOSSESKOGENS VENNER",
fremmes med dette forslag om
følgende tiltak i kommuneplanen:**

- 1) Tilrettelegging/søke om et "statlig vern" av alt av resterende ubebyggt areal i Mosseskogen skogsområde (dette inkluderer området som er foreslått som "utbyggingsreserve" og ikke minst området inne i skogen som i dag er ulovlig utfyllt med steindeponi)
"Utbyggingsreserve syd for Kilsbakken" er nevnt sammen med forslaget om å bevare Mosseskogen og fremstår som meget urovekkende. Å bygge ut dette viktige kultur- og natur- området, ødelegger enormt mye for skogen som ligger inntil Kongeveiens østside. Dette fremstår derfor som veldig galt, vurdert ut ifra stedets kvaliteter og verdi-forringelsen det vil medføre for hele Mosseskogens verdi som rekreasjon og natur område.
Som "forslag", burde selvfølgelig dette potensielt enormt ødeleggende inngrepet vært presentert som et eget punkt i kommuneplanforslaget. Da ville det være enklere å "oppdage" for politikere generelt, og for innbyggere som er opptatt av å bevare vår natur og særegenhet i Moss kommune.
Sett sammen med utbyggingen nord for Kilsbakken, er dette en ulogisk forskuttering av boligbygging inne i Mosseskogen, før andre (og langt mer fornuftige) områder ble ferdig utbyggt på Kambo slik Moss kommune planla tidligere.
- 2) Opprydding etter mangeårig steindeponi inne i Mosseskogen
- 3) Avsetting og tilrettelegging av opprinnelig kommunal søppelplass areal i Trolldalen, til lek for barn og unge.
- 4) Innføring av minstevannføring i Mossefossen, samt å innføre bekkelukking i myrområder.

Mosseskogen.

Fra kommuneplanforslaget:

"Her ligger store deler av de ubebygde områdene mellom Osloveien og Molbekktjern innenfor langsiktig utbyggingsgrense. I kommuneplan fra 2011 er de i hovedsak avsatt med LNF, samt med en båndleggingssone om at de skal vurderes på ny ved kommuneplanens utløp. Området er i 2011-planen også vist med hensynssone 570 for Kulturmiljø. Her går kongeveien/pilgrimsleden, og det er mange registrerte kulturminner. Område er i tillegg et viktig tur- og friluftsområde for de omkringliggende boligområdene. Området var en gang tenkt som en tosidig utvikling langs Osloveien. Med økt fokusering på en areal- og transportutvikling som bygger opp under kollektiv, sykkel og gange, er det vurdert at det er

riktigere å satse på en videreutvikling av boligutbyggingen rundt kollektivknutepunktet på Kambo, Kambo stasjon. Dette kan i større grad skje gjennom transformasjon eller utvikling områder som allerede er avsatt til utbygging. Med bakgrunn i disse vurderingene tas store deler av Mosseskogen ut fra langsiktig utbyggingsområde, og kun et mindre areal sør for Kilsbakken foreslås opprettholdt. Innenfor planperioden har imidlertid kommunen godt med fortetnings- og transformasjonsområder, og arealet bør bli liggende som utbyggingsreserve.”

Vår kommentar:

Det ble for noen år tilbake gjort kommunalt vedtak om å bevare den delen av Mosseskogen, som fremdeles lå uberørt som et fantastisk friluftsområde.

Fylkeskommunen, (iflg dem selv), rakk den gang ikke å innarbeide vedtaket i sitt areal dokument, før sin egen utsending av fylkesplanen. Det medførte at arealkartet fra fylkeskommunen fremdeles lå inne med deler av Mosseskogen som fremtidig utbyggingsreserve, stikk i strid med kommunalt vedtak.

Kambo Vel, Mosseskogen Vel, samt flere andre organisasjoner sine arbeidsgrupper (som jobbet med å bevare Mosseskogen og å gjøre kvalitetene kjent), gjorde kommunen oppmerksom på dette misforholdet.

Forslaget til arealplan i forrige kommuneplan fra administrasjonen ble utarbeidet, dessverre likevel med fylkeskommunens kart som forslag. Dette ble deretter vedtatt i kommuneplanrulleringen.

Nå er det på ny en kommuneplanrullering og vi foreslår på det sterkeste at man i Mosseskogen tar bort den delen som denne gang er foreslått til fremtidig utbyggingsreserve ved Kilsbakken.

Basert på at området syd (og nord) for Kilsbakken, da blir bygget ut, før langt mindre sårbare og planlagte utbyggings-områder på Kambo er igangsatt. Dette er stikk i strid med hva man tidligere ble lovet, den gang kommunen beholdt fylkeskommunens ”fremtidig utbygging” på tidligere kommuneplan-kart (i strid med politisk vedtak om bevaring like før.)

Det er ulogisk med et så ødeleggende og unødvendig inngrep i det viktige og sårbare område, som det her spekuleres i å få til en utbygging på.

Til områdets innbyggere sin store forundring (og helt på tvers av faglige anbefalinger), fikk man i området nord for Kilsbakken lov til å bygge i et av byens viktigste naturområder for truede fuglearter, og fornminneansamlinger. Folk er fremdeles meget frustrert over at denne typen tillatelser kan gis av våre politikere, på tross av for eksempel BioFokus rapporten og ikke minst fornminnene som ble presentert politikerne i forkant. Dette var et stort inngrep mot innbyggernes bokvaliteter, ikke gjenta denne feilen med noe som kan bli langt verre.

Det er helt nødvendig for å beholde helheten i dette sårbare området, og vil være enormt viktig for innbyggernes ve og vel. Det argumentet i seg selv burde være nok.

Men vi henviser også til de rapporter som er utarbeidet for området på geologi, kultur og histore (Landskapshistoreie og Kulturminner, 2008), naturtypekvaliteter (Biofokus 2008) og på Biologi rapport (Ingar Båtvik 2008), og til boka: Mosseskogen – Kambo fra 2017.

Her vil man kunne få en grei oversikt over mye av de grunnleggende verdier i Mosseskogen, innen flere fagfelt.

Det bør søkes om et statlig vern av området, for å sikre dette for fremtidige generasjoner.

Mosseskogen, Mossesundet og Nordre Jeløy som et sammenhengende naturareal er unikt i landssammenheng, vi i Moss må forsøke å bevare dette landskapsbildet og de fantastiske kvalitetene området inneholder.

Tidligere kommunal søppelplass ved Trollaldalen.

Vårt innspill:

a) I dag er det fylt opp med et "berg" av løsmasser og sprengstein innover i skogen nord og vest for opprinnelig søppelplass. Dette må fjernes, og det må settes en tidsfrist for tilbakeføring til skogens naturlig tilstand. Skogområdet er meget viktig for befolkningen men sårbart ved sin unike beliggenhet som "nærskog" til boområder. Derfor kan ikke dette steindeponiet godtas på et slikt sted.

b) Selve Søppelplassen sitt areal foreslås deretter avsatt som friområde avsatt til barn og unge med tanke på lek og idrett.

Nærmere beskrivelse av dette arealet:

Plassen syd for innkjøringa fra Osloveien: Dette "platået" er i ferd med å gro igjen, spesielt mot Kambobekken. Her lå tidligere store deler av Søppelplassen.

Plassen Nord for innkjøringa: Dette er den yngste delen av søppelplassen. Her har det vært mye aktivitet etter nedleggelsen, og ulovlige deponier er også utført etter at søppelplassen ble nedlagt.

Det som virkelig er ille med siste stedet, er at det er utvidet en deponi-sone nord for søppelplassen (og noe på vestsiden). Her var det aldri søppelplass, men rent natur areal.

I dag er det fylt opp med et "berg" av hovedsakelig løsmasser og sprengstein innover i skogen. Dette må tas bort, og det må settes en tidsfrist for tilbakeføring til naturlig tilstand. Steinmassene, vokser innover mot Kongeveien og er direkte ødeleggende for området som natur og rekreasjonsområde.

Vi er kjent med TU-sak 034/19 som må nevnes i denne sammenheng:

034/19 Osloveien / Trollaldalen grunneiendom 3/1774 - sak om dispensasjon fra arealformål - mellomlagring av masser, i Teknisk Utvalg Moss kommune.

Her ble det lagt fram uriktige opplysninger, og vi antar saken ble utsatt og ikke er vedtatt. Det ble reagert fra mange hold, og bl.a. dokumentasjonen under ble oversendt for å bevise/dokumentere en korrekt historikk.



Som dokumentasjon på utvidelsene av løsmasser etter at søppelfyllingen ble lagt ned, legger vi ved et bildeeksempel fra kartprodusenten NIBIO, Kilden .

(Her kan hvem som helst gå inn på internett, og hente opp gamle flyfoto og sammenligne med dagens situasjon.)

Midtstreken (se bildet) skyves begge veier med musepeker. Dette gir et temmelig eksakt bilde av areal-endringene.)

Høyre side viser søppelplass etter nedleggelsen og kartet på venstre side viser dagens utvidelse.

Overvannshåndtering i Moss

(Det er en egen overvannsveileder til kommunene i MORSA området. Det er et godt dokument.)

Imidlertid savnes bedre fokus fra avrenning i myrsoner i skogareal. Det er også en viktig sak for avrenningshastighet etter nedbør, til vassdrag som utgjør en del av Morsa vassdraget. Vi foreslår at det innføres et krav om minimum 15 meter beplantningsområde mellom dyrka mark og vassdrag i hele nedbørsfeltet til Vansjø. Kravet vil da berøre områder utenfor kommunen, mens ”innføring” av 15 meters sone, vil kun gjelde innenfor kommuneplanens grenser. For øvrig vil det ha betydning hvem som er satt til å bestemme over vassdragsforvaltningen for Morsavassdraget (Vedtak om kantvegetasjonens bredde gir som kjent ikke grunnlag for krav om erstatning fra grunneier)

Dette tiltaket vil ha stor forurensningsgevinst i tillegg til å gi bedre forsinking av overvann ved nedbør. Vansjø har gitt oss mange og store utfordringer de siste årene, og å kunne holde Mossefossen åpen året rundt, alternativt garantert minstevannføring ville avhjelpe dette stort. Videre ville vi kunne konstruere hjelpetiltak for den lokale laksestammen, for ål og ørret. Som by-ikon for Moss by, er Mossefossen kanskje det viktigste vi kan by på. Mossefossen bør ha vannføring til enhver tid på året.

Ellers synes vi det er mange gode prioriterte føringer ved den foreslåtte kommuneplanen, her med følgende kommentarer:

- Om Kambo:

”Det skal satses videre på utvikling av den blå-grønne strukturen langs Trolldalsbekken, noe som blant annet vil kunne heve bokvaliteter, gi et forbedret rekreasjonstilbud og legge bedre til rette for grønn mobilitet i området. Satsning på Kambobekken med omliggende naturlig bekkeløp er et veldig bra og viktig tiltak. Både Kambo- og Trolldalsbekken videreutvikles med turveg samtidig som hensynet til biologisk mangfold ivaretas.

Viktige grønne lunger som Støkkåsen og Kulpe skal bevares, samtidig som det må etableres nye turveger.”

”Kambo skal utvikles som områdesenter med høy utnyttelse og målfunksjoner nært jernbanestasjonen”. Vi mener at ”en høy utnyttelsesgrad” ikke må gå på bekostning av områdets høyt skattede naturområder og den naturlige topografi.

(For eksempel hensyntagen til Støkkås, Mossesundet, etablerte boligområder og forholdet til fremtidens LNF soner.) På orienteringsmøter er fremtidens Kambo blitt sammenlignet med utviklingen av Kolbotn Stasjonsområde, en "steinørken med høyhus" har enkelte kommentert. Vi frykter dette scenario, som et meget skummelt utviklingsmål. Den overordnede visjonen for kommuneplanen "skapende, grønnere, varmere", må ikke neglisjeres på grunnlag av for høy utnyttelsesgrad og frislipp av økonomisk vinning/spekulasjon.

- Endringer i langsiktig utbyggingsgrense kan bli en viktig sak, og vi håper som nevnt over å få gjennomslag for at all resterende kultur, naturområde og rekreasjonsområde inne i Mosseskogen i sin helhet, tas ut som sammenhengende verneverdig areal. Ikke minst området syd for Kilsbakken, som i motsatt fall vil fremstå helt ødeleggende for området langs Kongeveien og skogen som helhet.
- Kommunen har utarbeidet kulturminneplan og prioriteringer i denne, ligger også til grunn for planforslaget. Dette er veldig fint, selv om det for eksempel i Mosseskogen er mye fornminner som enda ikke er offentlig registrert bl.a. flere ting i de nevnte fag-rapporter .
- Kystsonen:
Her håper vi følgende gode forslag blir et sterkt overordnet verktøy i videre arealforvaltning i Moss:
"Moss har en samlet kystlinje på over 100 km hvorav 48 km langs fastlandet og 53 km langs øyene.
Kystsonen er svært verdifull og attraktiv for rekreasjon og næringsvirksomhet, men er samtidig veldig sårbar. En forutsetning for kystsonens verdi er at den er ren, levende og mangfoldig. Sonen skal i størst mulig grad skjermes mot inngrep som kan forandre dets karakter skal holdes intakte og all utbygging utenfor sentrum må underordnes det helhetlige landskapsbildet."
- "Moss skal ivareta og videreutvikle grønnstrukturen i byer og tettsteder.
Grønnstrukturen har verdi for naturmangfold og nærturområde. I tillegg er den viktig forbindelseslinje mellom byggesonen og naturområder utenfor."
Flott: "nærskog" verdien er siste års store "aha" sak innen naturforskning.
Satsning på "skog og natur nær bo-stedet", viser at byen vår har forstått hvilken enorm resurs nærskogen utgjør for den oppvoksende slekt.

Litteratur

Aaraas, Julie, 2010. Kampen om Mosseskogen «Sense of place» som drivkraft for lokal mobilisering for bevaring av bynære friluftsområder, Masteroppgave, UMB (nå NMBU), 67 s.

Båtvik, Jan Ingar I., 2008. Biologisk inventering av Mosseskogen mellom Kambo og Moss by, Moss kommune. Rapport til Kambo vel.

Brandsæter, Lars Olav; Urdal, Solveig Haug; Westby, Bjørn; Eriksen, Knut Werner og Andersen, Ernst Skønberg, 2017. Mosseskogen – Kambo, fra Mossefossen til fylkesgrensa. Geologien – Fornminner – Naturen – Den verneverdige skogen – Stedshistorie – Rekreasjonsområdet. 368 s.

Jensen, Egil, 2008. Landskapshistorie og kulturminner – Mosseskogen. Rapport til Kambo vel.

Kambo vel, 1989. Kambo, i fortid, nåtid, framtid. 76 s.

Koppen, Gro, 2014. Opplevd tilgjengelighet og bruk av bynære friluftsområder. PhD avhandling, UMB (nå NMBU). Thesis number 2014:35, ISSN 1503-1667, ISBN 978-82-575-1202-6 ,

Røsok, Øystein, 2008. Naturtypelokaliteter i Mosseskogen, Moss kommune. Biofokus-rapport 2008.

Fra: bjorn@hmsnorge.no
Sendt: mandag 16. september 2019 16:24
Til: Mottak Post
Emne: Kommuneplab

Jeg har forsøkt å orientere meg i kommuneplanen – det er veldig mange ord. Det jeg imidlertid ikke fant som tema var kommunens forhold til sine ansatte. For oss innbyggere er administrasjonen av kommunen relatert til de ansatte av stor betydning. Arbeidsmiljø generelt, utvikling av ansattes kompetanse, inkluderende arbeidsliv for å forebygge sykefravær og frafall, er forhold som i stor grad innvirker på omgivelsene, altså innbygger trivsel, i betydelig grad. Men jeg fant ingen ting om dette i kommuneplanen.

Med vennlig hilsen
Bjørn Hellum

Telf.: 92218054
www.hmsnorge.no

Fra: Finn Grønseth <finn@enata.no>
Sendt: mandag 30. september 2019 22:36
Til: Mottak Post
Emne: Høring kommuneplan.

Hei!

Fra Høyda Utvikling skulle kommunen i kveld ha fått våre synspunkter til forslaget til ny kommuneplan.

Jeg har imidlertid fått et eller annet teknisk problem, som gjør at jeg ikke får sendt world dokumentet.

Jeg får hjelp til å fixe problemet i morgen, 1.oktober.

Håper det kan gis 1 dags utsettelse med å levere våre synspunkter?

På forhånd takk!

Mvh
Høyda Utvikling
Finn Grønseth
Tlf 917 24 514

Fra: Finn Grønseth <finn@enata.no>
Sendt: tirsdag 1. oktober 2019 22:06
Til: Mottak Post
Emne: Kommuneplan, høring
Vedlegg: image.pdf

Hei igjen!

Vi viser til gårsdagens melding om et teknisk problem som oppstod når våre synspunkter til ny kommuneplan skulle oversendes.

Nå er problemet løst og vedlagt ligger synspunkter og forslag fra Høyda Utvikling til forslaget om ny kommuneplan for Moss 2020-2031

Vi stiller gjerne til samtale eller utdyper det vi har skrevet, hvis ønskelig.

Lykke til med arbeidet!

Med vennlig hilsen
Høyda Utvikling
Finn Grønseth
Daglig leder

Til
Moss Kommune
Rådhuset
Moss

Moss, 30.september 2019

KOMMENTARER TIL FORSLAGET TIL KOMMUNEPLAN FOR NYE MOSS 2020-2031

Innledende kommentarer om Høyda

Næringsområdet på Høyda utgjør 650 mål. Grunneierforeningen Høyda Utvikling representerer p.t. 350 mål (55 %) av dette og tar mål av seg til å samle de fleste av de gjenværende gårdeierne i løpet av tiden som kommer.

Høyda Utvikling har med interesse lest forslaget til kommuneplan for nye Moss. Vi finner mange positive forslag. Vi er særlig glad for at Høyda er kvitt begrepet «avlastningsområde» og at området nå beskrives som bydelen Høyda. Dette er helt i tråd med det området i noen tid allerede har vært; en bydel hvor folk faktisk også går og sykler, ikke bare kjører bil. Høyda-området består av veletablerte boligområder som omkranser det sentrale næringsområdet. Høyda anses allerede i dag som en attraktiv bydel å bo i, med Ekholt, Øre og Melløs som største boligområder. Høyda ligger geografisk midt i den nye kommunen og vil bli en helt sentral bydel i Moss. Det er kort vei til E6 og meget gode bussforbindelser i nordover og sørover i fylket. Høyda har godt utvalg i handel og servicetilbud, god fremkommelighet for gående og syklende, og et generelt godt bomiljø. Høyda er den desidert største bydelen utenfor Moss sentrum, både i innbyggere, handelstilbud og areal.

Høyda er i transformasjon fra et blandet avlastningsområde med små-industri, handel og boliger, til en moderne bydel hvor industri og etter hvert storhandel viker for bolig, tjenesteyting og lokal handel. Det planlegges og bygges et stort antall nye boliger, som vil gi et betydelig økt innbyggertall i årene fremover. Med nylig ferdigstilte og planlagte prosjekter vil antall boenheter øke med minst 1500 på 10 år. Dette er et langt høyere antall enn det som i sin tid ble lagt inn det regionale boligbygge-programmet for 2014 -2031. Denne nye store innflyttingen stiller nye krav til kommunen og grunneiere.

Transformasjonsplaner med og utsikter stor befolkningsvekst gjelder ikke bare Høyda. Moss er virkelig på vei frem fra glemselen, både takket være offensive krefter i det offentlige og private, men også som følge av naturgitte forutsetninger. Moss er på vei inn i Stor-Oslo.

Vi har følgende konkrete forslag til endringer av kommuneplanen:

1. Befolkningsvekst

Oslos vekst kombinert med Moss beliggenhet og den nye jernbanen som kommer, gir grunnlag for en vekst langt over landsgjennomsnittet i Moss i de kommende årene. Dette potensialet *utløses* i stor grad gjennom realiseringen av eiendomsutviklingsprosjekter innen bolig og næring (ofte er det prosjektene som skaper etterspørselen, ikke omvendt). Med mindre Moss kommune ikke ønsker å være en vekstkommune, bør det legges til grunn en befolkningsvekst på 2 %.

Det bør stå i kommuneplanen at:

«Kommunen skal legge til grunn en befolkningsvekst på 2 % og legge til rette for dette i Moss, herunder spesielt i transformasjons- og utviklingsområdene Sentrum, Verket og Høyda.»

2. Posisjon

Moss kan ved aktiv handling og holdning forsterke denne trenden. I stedet for å være en passiv mottaker av befolkningsvekst, bør Moss ta en aktiv stilling til forholdet til Oslo.

Det har vært hevdet i en årrekke i Moss at pendlerstrømmen på stasjonen må snus, men dette er et forfeilet syn. Vi har mange fattige kommuner her i landet, men det har ingen sammenheng med pendlerstrøm. Snarere tvert imot, kommunenes skatteinntekter følger bosted og ikke arbeidssted. Den kommune som er mest attraktiv for personer med god inntekt å bosette seg i, får størst skatteinntekter. Økonomisk sett er derfor boattraktiviteten viktigere for kommune enn næringsattraktiviteten, selv om alt har en sammenheng og det ikke er enten eller.

Vi ser det slik at tiden er over for å være lillebror i Østfold. Det nye fylket er også en understreking av det. Fredrikstad- og Sarpsborg-området kommer i overskuelig fremtid til å være større og sterkere enn Moss. Derimot er avstanden fra Nedre Glomma for stor for å bli en reell del av Stor-Oslo de nærmeste 20-30 årene. Moss derimot bør vende seg mot Oslo og øke samvirket med hovedstaden.

Det bør stå i kommuneplanen at:

«Kommunen vil posisjonere seg som del av Oslo-regionen.»

3. Idrett

Muligheten for å opprettholde et godt tilbud til barn og unge gjennom hele året er avhengig av et gode idrettsanlegg. Melløs er et naturlig område for å utvikle idrett, spesielt innen fotball og friidrett men også innen andre grener. Moss Idrettslag er en av byens største idrettsforeninger, og kommunen har 3 godt drevne fotballmiljøer. Kommunen bør utpeke Melløs-området som en av de mest sentrale lokasjoner for utvikling av idrettstilbudet i kommunen, og legge en konkret strategiplan for å utvikle Melløs idrettspark og da spesielt rettet mot fotball og friidrett. Et hovedgrep for å lykkes med dette vil være en egen flerbrukshall. Her kan samarbeid med private næringsdrivende være aktuelt. På anleggssiden arbeides det allerede aktivt med å realisere en overbygget, helårs treningsbane for fotball. De tre fotballklubbene i kommunen er alle positive til et slikt grep.

Det bør stå i kommuneplanen at:

«Melløs idrettspark er et hovedområde for videreutvikling av idrettstilbudet i kommunen, og det skal utarbeide en konkret strategiplan for å videreutvikle idrettsparken, med en flerbrukshall som sentralt element.»

4. Helse

Lilleng Helsepark har potensiale til å kunne bli en drivende kraft som en av flere «nærings»-klynger i kommunen. Kommunen bør se svært positivt på dette, i likhet med all streben for å etablere annen næringsutvikling, og stille seg positiv til etablering av kommunale helserelaterte virksomheter i tilknytning til Lilleeng. Dette har ingenting å gjøre med diskusjonen om offentlige eller private omsorgstjenester men om å styrke en helseklynge i Moss, om ikke annet så av rene næringshensyn.

Lilleng Helsepark er unik, og Høyda kan med enkle grep bygge på dette og bli helsebydelen i Østfold. Den vil tiltrekke seg gode fagmiljøer og mange brukere fra et stort omland til beste for alle som driver i området.

Det bør stå nevnt i kommuneplanen at:

«Lilleeng Helsepark er et eksempel på en etablering med regionalt potensial for annet enn tradisjonell handel/næring/industri.»

5. Kommunedelplan

I kommunens kommentarer til arealdelen heter det (§9):

«Dagens kommunedelplan for Høyda er i utakt med ønsket utvikling, og videreføres ikke. For å se både den tekniske og den sosiale infrastrukturen i sammenheng bør det utvikles en ny kommunedelplan for de sentrale delene av Høyda.»

Vårt innspill til kommuneplanen:

Med bakgrunn i de mange store prosjektene som er under oppseiling ber vi kommunen om å forsere kommunedelplanarbeidet med sikte på endelig vedtak i 2020.

6. Kommuneplanens bestemmelser

§ 4.4 Overvann

I utkastet står det følgende setning: «Taknedløp tillates ikke ført til offentlig avløpsnett, herunder overvannsledninger.»

Vi er kjent med problematikken rundt overvann, men vi ser ikke helt behovet for å skille takflater fra f.eks. asfalterte flater. Det takvann som først slippes på gaten, havner likevel i offentlig overvannsnett. Gitt at det kreves både tilknytningsavgift og eiendomsskatt, som i prinsippet skal dekke kostnaden til nettopp kommunal infrastruktur, opplever vi at setningen er for absolutt og dessuten unødvendig. Vi oppfatter det som tilstrekkelig med de øvrige avsnittene i § 4.4.

Vårt innspill til kommuneplanen:

Ordene etter komma strykes.

§ 5 Rekkefølgebestemmelser.

Det listes opp en rekke tiltak som må være etablert før en planlagt utbygging kan finne sted. Formuleringen i paragrafen går etter vår oppfatning for langt og vil vanskelig la seg gjennomføre. Det er lang tradisjon for å akseptere formuleringen «være sikret etablert». Videre er «nødvendige samfunnstjenester» et svært vidt og subjektivt begrep. Det må nødvendigvis vurderes i hver enkelt sak om den kan gjennomføres eller må vente. Kommunen kan uansett legge slike kriterier til grunn i hver enkelt sak men bør ikke være forpliktet til det i kommuneplanen. Dette blir uansett skjønn.

Vårt innspill til kommuneplanen:

«Må være etablert» erstattes med «må være etablert, sikret eller planlagt etablert».

§7 Lokalisering av arbeidsplasser og offentlige virksomheter

«Nylokalisering av offentlige virksomheter eller besøksintensive virksomheter skal legges til Moss sentrum (våre uthevinger). Offentlige arbeidsplasser kan lokaliseres i områdesentrene når de skal dekke et mer lokalet behov.»

Som sentral bydel i nye Moss vil det være helt naturlig at deler av kommunen og andre off. virksomheter kan lokaliseres til Høyda for funksjoner som er til nytte for innbyggerne. Teksten i utkastet til kommuneplan går ganske langt i å *ekskudere* annet enn sentrum for etablering av offentlige virksomheter, uten hensyn til hvor den enkelte virksomhet selv best kan oppfylle sin funksjon. Vi synes dette er å gå vel langt. Det primære må være hensynet til virksomheten som skal utøves.

Høyda har kommet ufortjent uheldig ut i forhold til Sentrum og spesielt Verket i forbindelse med lokaliseringsspørsmål. Der det er 1.600 m å gå fra den nye togstasjonen til Verket, og «umulig» å kjøre, er det kun 1.800 m å gå til sentrum av Høyda, målt fra adkomsten midt på perrongen. Videre har Høyda svært gode bussforbindelser, trolig bedre enn både stasjonen, Verket og faktisk også enn sentrum, når «langbussene» medregnes.

Det har derfor ingen store realiteter bak seg at det skulle være mer klimavennlig, eller lettere for innbyggerne, å ta seg til f.eks. Verket enn til Høyda. Høyda ligger tvert imot trolig aller mest sentralt av alle bydeler i forhold til befolkningen i hele den nye kommunen.

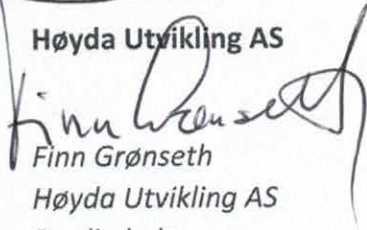
Setningen som i realiteten instruerer offentlige virksomheter til å lokalisere seg i sentrum bør endres. Den er for rigid og kan bli til utilsiktet hinder for en ellers fornuftig lokalisering for den enkelte virksomhet. Bestemmelsen er også helt unødvendig all den tid kommunen selv er beslutningstaker for hver av disse lokaliseringene.

Vårt innspill til kommuneplanen er:

Setningen endres fra «skal legges til» endres til «bør søkes lagt til».

Med vennlig hilsen

Høyda Utvikling AS



Finn Grønseth

Høyda Utvikling AS

Daglig leder

Espen Klevmark /s/
Høyda Utvikling
Styreleder