# MOSS

## EN BY I ENDRING

## STEDS- OG MULIGHETSANALYSE

RAMBØLL dark

JUNI 2014

# INNHOLD

2 INNHOLD
3 BAKGRUNN
5 REGIONALT PERSPEKTIV
7 METODE OG MÅLSETTINGER

**REGISTRERING OG STEDSANALYSE**
11 SENTRUMSFUNKSJONER I MOSS
13 PRIMÆRE STRUKTURER: RV19 OG JERNBANE
15 SENTRUMSAKSEN
17 BYSTRUKTUR OG TOPOGRAFI
19 BLÅGRØNN STRUKTUR
21 REKREASJON OG AKTIVITET
23 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ
27 OMRÅDER MED SÆRLIG ENDRINGSPOTENSIALE

**MULIGHETSANALYSE**
31 OMRÅDER MED SÆRLIG BYMESSIG POTENSIAL
33 3 SENTRALE HOVEDFORBINDELSER
35 REKREATIVT NETTVERK
37 PROGRAMMERING OG ROLLER
39 FØRINGER FOR NY BEBYGGELSE
41 1. LANDSKAP OG TERRENG
43 2. SKALA OG HIERARKI
45 3. OMRÅDER MED VIKTIGE KULTURMILJØ
45 4. TRANSFORMASJONSOMRÅDER
47 5. SENTRALE BYROM

**SENTRUMSKJERNEN**
51 SENTRUMSKJERNEN
53 NY BEBYGGELSE I SENTRUMSKJERNEN

**VERKET**
57 VERKET

**SJØSIDEN**
61 SJØSIDEN

**OPPSUMMERING**
67 HOVEDFUNN OG ANBEFALINGER

**TID OG FASER**
73 UTVIKLING OVER TID
75 MULIGE UTVIKLINGSFASER

**Rapporten er utarbeidet av:**

Kristian Ribe (fagansvarlig)

Inger-Sofie Sæther (fagansvarlig)

Anniken Reinertsen (DARK arkitekter)

Karin Margrethe Holen

Med bidrag fra:

Smári Stav

Frank Båtbukt

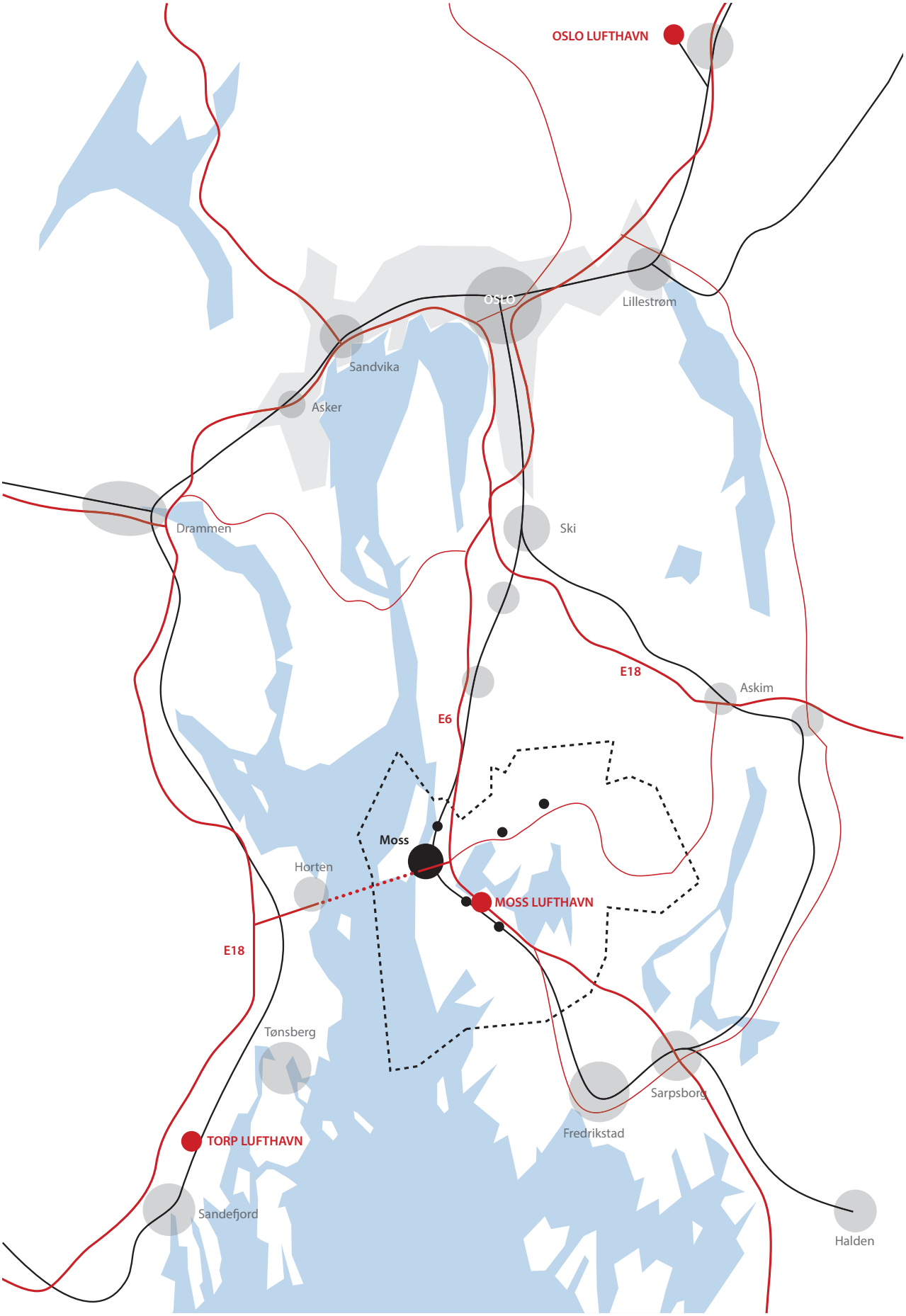
Alv Skogstad Aamo (DARK arkitekter)

# BAKGRUNN

Steds- og mulighetsanalysen for Moss sentrum er utarbeidet i 2013/2014 av Rambøll Norge AS i samarbeid med Dark Arkitekter AS. Rapporten er en del av Rambølls rammeavtale med Mosseregionen. Steds- og mulighetsanalysen skal gi kunnskap for å forstå stedets historie, nåsituasjon og fremtidsmuligheter, og være et viktig faglig innspill til etterfølgende planutarbeidelse – sentrumsplanen (kommunedelplan Moss sentrum), områderegulering Moss havn og områderegulering Verket. Analysene skal identifisere særtrekk og identitet, kvaliteter og attraktivitet ved Moss.

Illustrasjoner og beskrivelse fra Verket er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra Høegh Eiendom. Materialet er ikke endret i denne rapporten. Illustrasjoner og beskrivelse av Sjøsiden er utarbeidet av Rambøll, Dark arkitekter og Vismo på oppdrag fra Moss kommune, Jernbaneverket og ROM Eiendom. Materialet er utarbeidet ifm denne rapporten.

.




**Oversiktskart**
Viser byens plassering i Mosseregionen og langs Oslofjorden.

# REGIONALT PERSPEKTIV

Østfold er landets sjette mest folkerike fylke, selv om det er det tredje minste. Nesten 75% av befolkningen på ca 270.000 i Østfold bor i de 6 bykommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Halden, Moss, Askim og Mysen. På tross av dette bor om lag 40% av befolkningen spredt. Tettstedsarealet pr. innbygger, som i 2007 var ca 692 m2, stiger fremdeles svakt i fylket som helhet. Østfolds befolkning har vokst i hele etterkrigstiden, og veksten har vært særlig høy etter årtusenskiftet. Økningen det siste tiåret har i hovedsak kommet på grunn av innflytting. Befolkningsprognosene tilsier en befolkningsøkning på litt over 40%, eller 100.000 nye innbyggere, innen 2050.

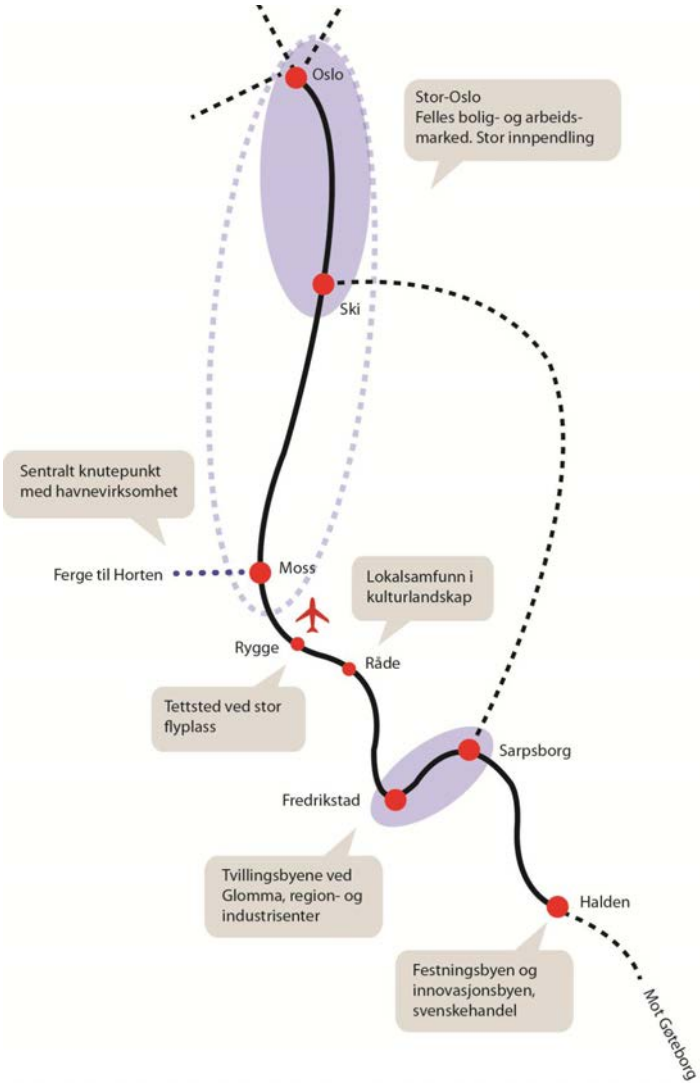
### Regionale planer

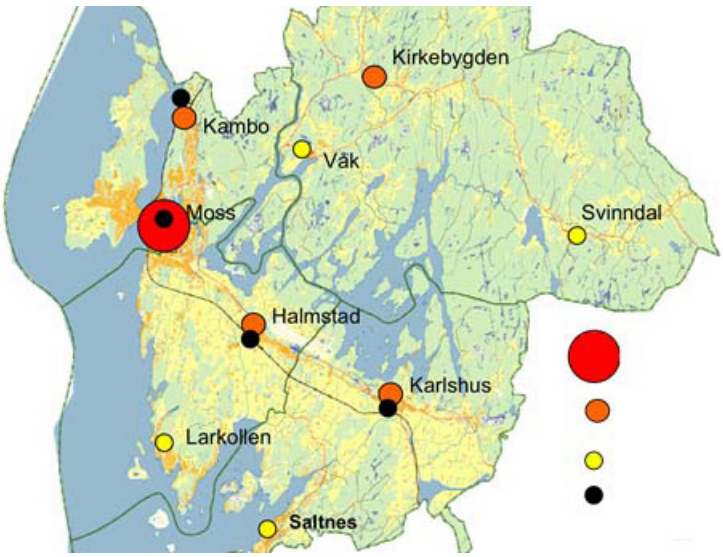
Østfold fylkeskommune har utarbeidet en fylkesplan for Østfold, «Østfold mot 2050», som blant annet omhandler arealbruksstrategi og transportstrategi for fylket.

Planen peker på tre prioriterte oppfølgingsområder, hvorav to av disse omhandler Fortetting, byutvikling og vern i tillegg til Transport og fysisk aktivitet.

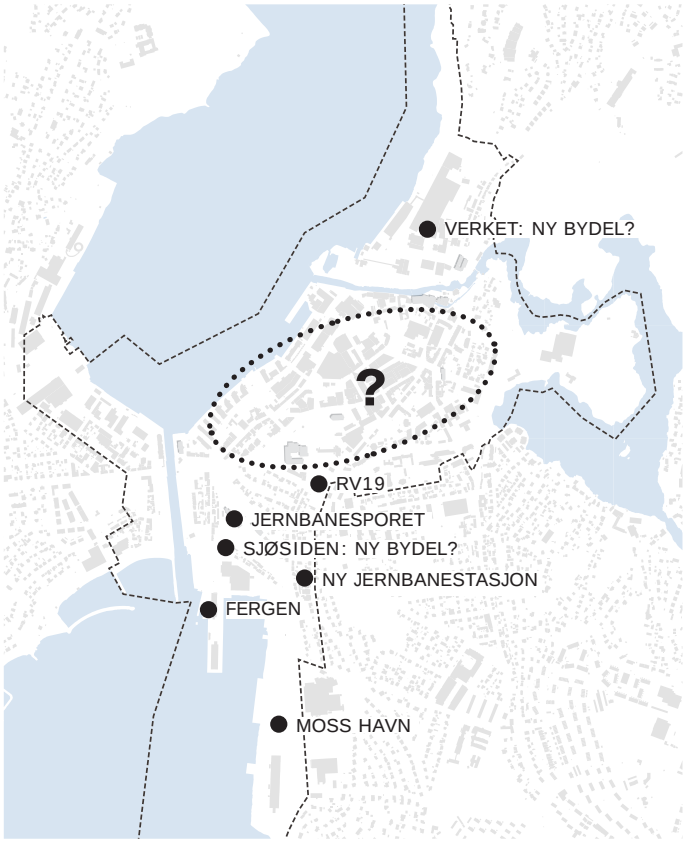
I fylkesdelplanen for Mosseregionen (vedtatt 2006) er det vedtatt en senterstruktur.

Det sentrale byområdet i Moss og nordre del av Rygge (Høyden Varnaveien) er definert som by- og regionsenter og skal være lokaliseringssted for felles, regionale institusjoner og servicetilbud. Flest mulig skal ha tilgang til disse via kollektive transportmidler. Karlshus, Halmstad, Våk, Kirkebygden, Kambo er definert som områdesentere og skal betjene innbyggerne med lokale institusjoner og servicetilbud.

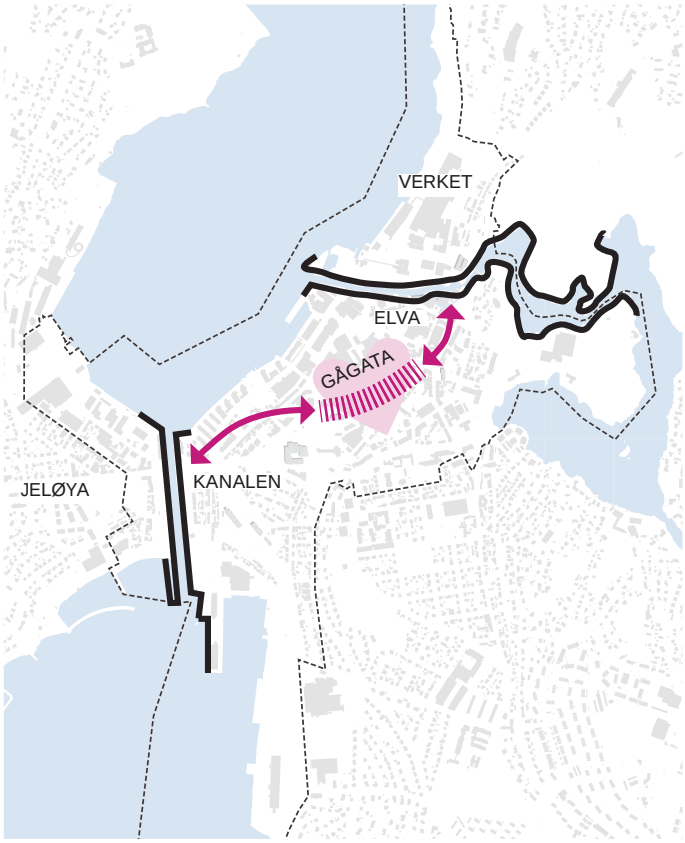



**Illustrasjoner over:**
Vurdering av stasjons- og knutepunktutvikling. Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo - Halden. Norconsult, 09.01.2012




**PÅGÅENDE PLANER**
Pågående planer kan være sterke drivkrefter eller store usikkerhetsmomenter




**SENTRUMSKJERNEN SKAL STYRKES**
Sentrumsaksen og gågata skal styrkes og forbindes med Kanalen og Mosseelva

# METODE OG MÅLSETTINGER

### Muligheter for en by i endring

Av kommunene i Mosseregionen er Moss definert som regionsenter. Det betyr at Moss skal være lokaliseringssted for felles, regionale institusjoner og servicetilbud.

Moss har store kvaliteter som nærheten til sjøen, bynære rekreasjonsområder og et bysentrum med et mangfoldig industri-, handel- og kulturmiljø.

Byen står foran store endringer med tilgang på store utviklingsområder nord og syd for dagens sentrumskjerne: Peterson fabrikker er lagt ned, og Verket-området skal utvikles til nye, bymessige funksjoner. Jernbaneverket planlegger ny stasjon i Nyquistbyen – med antatt byggestart 2018.

Den planlagte utbyggingen av dobbelt spor i intercity-området vil redusere reisetiden med tog mellom Oslo og Moss. Dette vil gjøre Moss enda mer aktuell som pendleby. Den forestående utviklingen gir mulighet til å styrke Moss som regionsenter.

### Hva skjer med sentrumskjernen?

Moss ønsker å videreutvikle et attraktivt bysentrum – et bysentrum som er aktivt store deler av døgnet, både i ukedagene og i helgene. Et Moss sentrum som er et møtested for både beboere og besøkende.

Sentrale problemstillinger I arbeidet med steds- og mulighetsanalvysen er:

Hvordan knytte de nye utviklingsområdene på dagens sentrum og hvordan legge til rette for byliv og styrke sentrumskjernen.

### Metode

Steds- og mulighetsanalysen bygger på en omfattende registrering i GIS, fra ulike kilder. Dette registreringsarbeidet følger som vedlegg, og er en viktig kunnskapsbase for steds- og mulighets-analysen og etterfølgende arealplaner.

For å avdekke hva slags utfordringer og potensialer byen Moss  har i dag er det i første del av steds- og mulighetsanalysene utarbeidet kvalitative/konseptuelle registreringer. Dette er oppsummert som registrering og stedsanalyse.

For å møte utfordringene og utnytte potensialet som avdekkes foreslås det i mulighetsanalysenens første del en rollefordeling mellom sentrumskjernen og nye bytuviklingsområder, samt en sammenbinding av, sentrumskjernen og nye bytuviklingsområder.

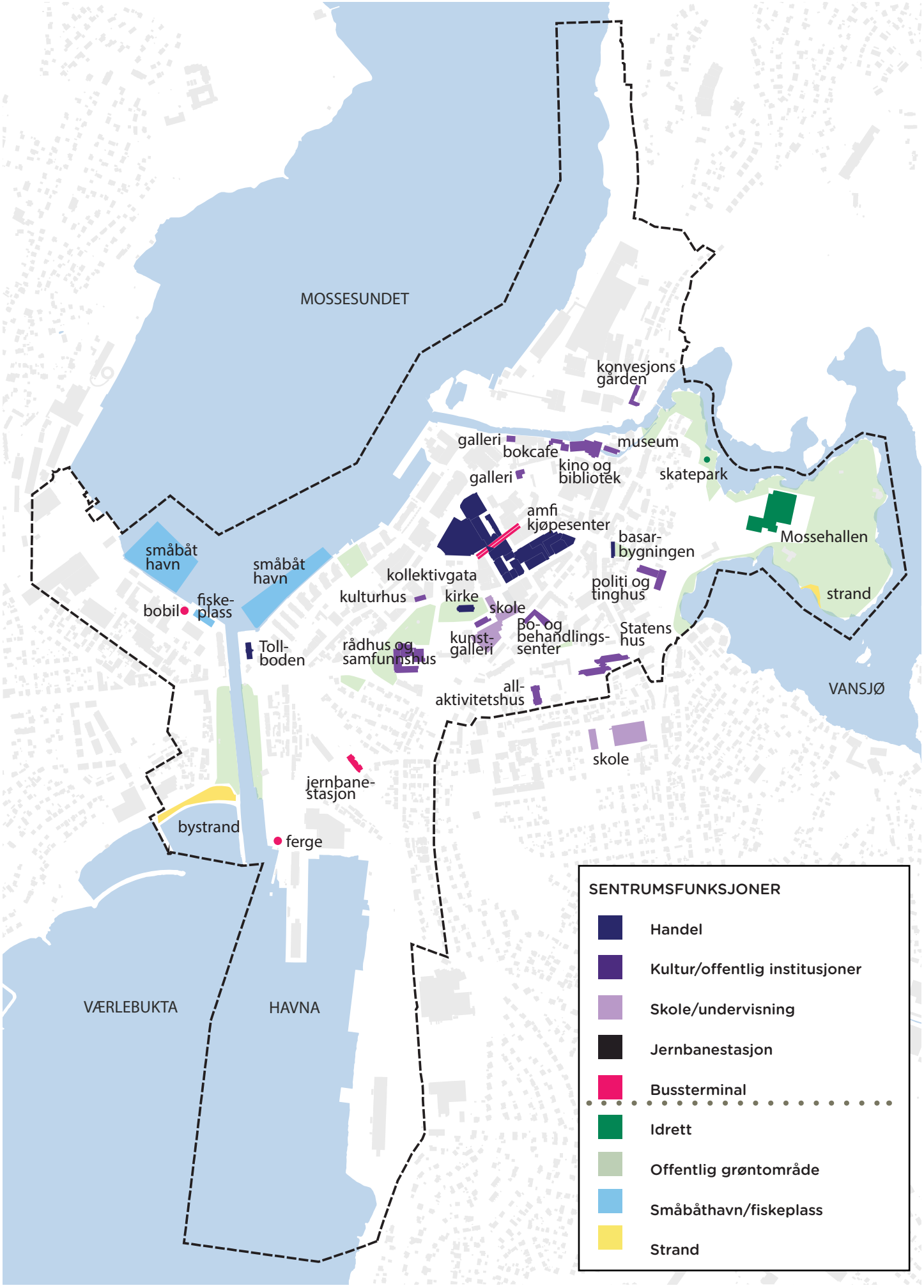
I den siste delen av mulighetsanalysen ses det nærmere på byutviklingspotensialet i sentrumskjernen i Moss og på Sjøsiden. For å få et innblikk i hvordan Moss kan utvikle seg i et langtidsperspektiv er utviklingen, sammen med utviklingen på Verket, visualisert i en felles 3D-modell.

### Prioriterte målsettinger for Moss

- Moss bysentrum skal være aktivt store deler av døgnet - både i ukedagene og i helgene
- Moss sentrum skal være et naturlig og enkelt tilgjengelig møtested for både beboere og besøkende
- Det skal bygges videre på eksisterende kvaliteter og historien skal være førende i fremtidig byutvikling
- Moss by skal forbindes bedre med omkringliggende  blågrønn struktur

# REGISTRERING OG STEDSANALYSE

Kvalitative/konseptuelle registreringer av dagens situasjon. Arkitektur, byrom og landskap kartlegges med bakgrunn bl.a i GIS-registreringer.


MOSSESUNDET
konvesjons gården
galleri
bokcafe
museum
kino og bibliotek
galleri
skatepark
amfi kjøpesenter
basar-bygningen
Mossehallen
småbåt havn
småbåt havn
kollektivgata
politi og tinghus
strand
kulturhus
kirke
skole
bobil
fiske-plass
Bo- og behandlings-senter
Statens hus
kunst-galleri
Toll-boden
rådhus og samfunnshus
all-aktivitetshus
VANSJØ
skole
jernbane-stasjon
bystrand
ferge
VÆRLEBUKTA
HAVNA
SENTRUMSFUNKSJONER
Handel
Kultur/offentlig institusjoner
Skole/undervisning
Jernbanestasjon
Busstterminal
Idrett
Offentlig grøntområde
Småbåthavn/fiskeplass
Strand

# SENTRUMSFUNKSJONER I MOSS

### Hvordan definere sentrum?

Sentrum i en by kan defineres på ulike måter, f.eks. med utganspunkt i tetthet, historie, funksjoner og byform. For Moss sammenfaller sentrumskjernen i stor grad med disse kriteriene.

### Formelt sentrum og kulturkvartalet

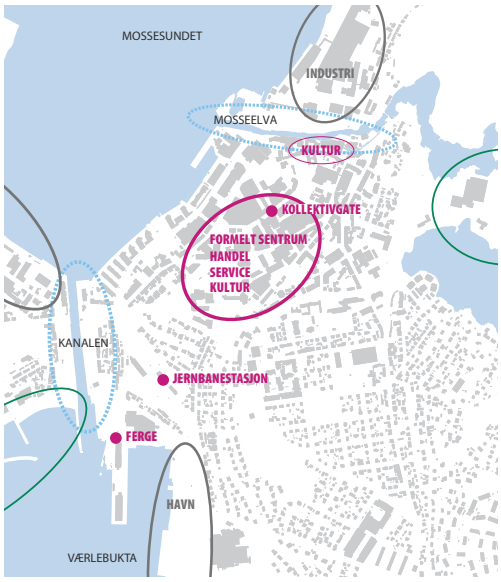
Kommunale og administrative funksjoner er lokalisert i området ved Rådhuset og Rådhusparken, med Kirkegata 14 er dette det aministrative tyngdepunktet i Moss. Her ligger også Kirkeparken videregående skole,  i tillegg er området en del av kulturkvartalet med Parkteatret i Moss.

### Handelssentrum

Sentrumsaksen med gågata i Dronningensgate og Ibsens gate ned til kjøpesenteret er det kommersielle sentrum i Moss.

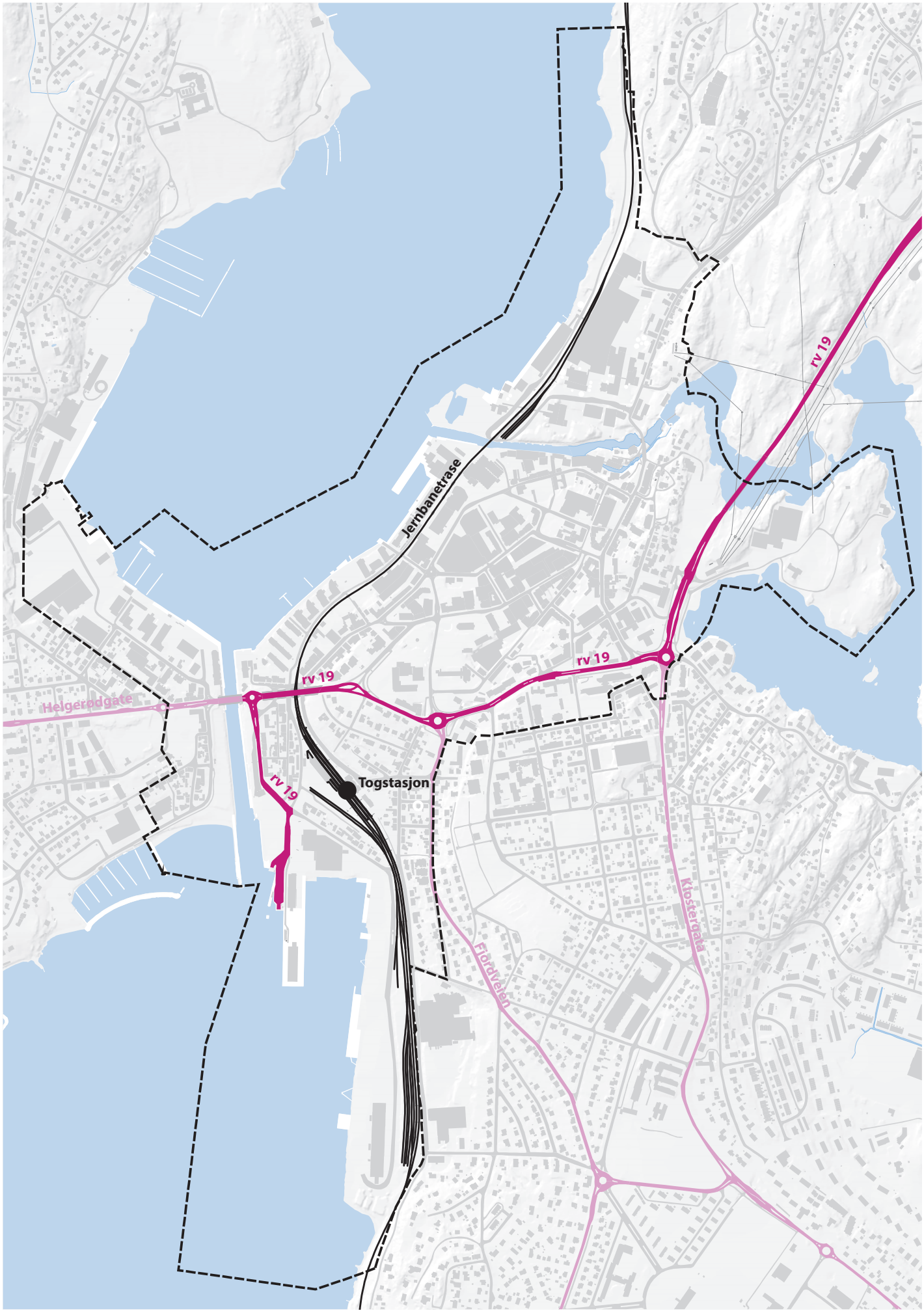
### Møllebyen

I tillegg til kulturkvartalet ligger det viktige kulturinstitusjoner i Møllebyen: Kino, bibliotek, by- og industrimuseum og gallerier.




**PROGRAMMERING**
Dagens sentrum.

**FUNKSJONER**
I forkant vises kirken. Kjøpesenteret til vestre i bildet.
Foto: T. Eriksen


Jernbanetrase
rv 19
rv 19
rv 19
rv 19
Helgerødgate
Togstasjon
Fjordveien
Klostergata

# PRIMÆRE STRUKTURER: RV19 OG JERNBANE

### Dagens situasjon

Moss sentrum preges av tung infrastruktur – vei og jernbane. Jernbanelinja gjennom Moss via Verket er en tydelig barriere mot sjøen for sentrumskjernen.

RV19 går gjennom Moss sentrum. Riksveien har både fergetrafikken til Horten, med en betydelig tungtrafikkandel, og en høy andel privatbiltrafikk til Jeløya.

### Framtidig situasjon

Jernbaneverket planlegger ny jernbane gjennom Moss sentrum, hvor dagens linje legges ned, og jernbanen ligger i tunell fra nord for Verket og til ny togstasjon i Nyquistbyen.

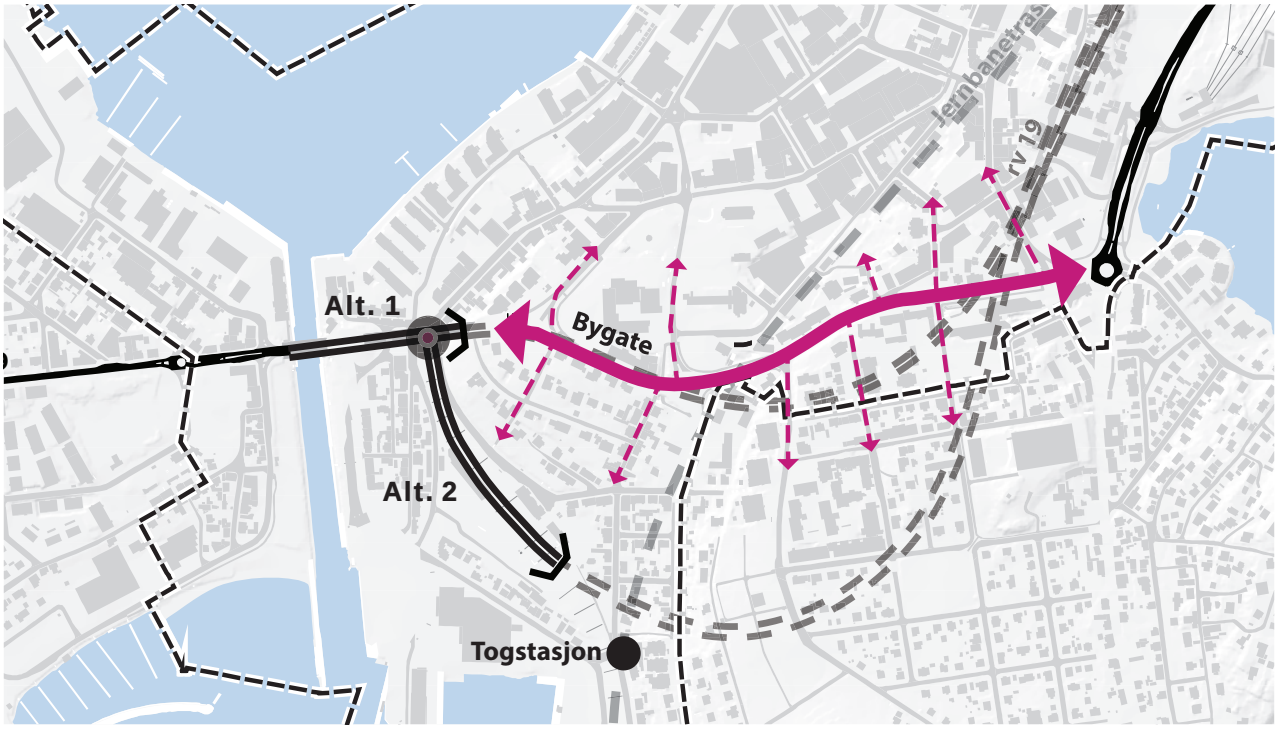
Statens vegvesen har utarbeidet en KVU for ny RV19 i tunell gjennom Moss sentrum. Moss kommune har påbegynt en KDP for RV19 (v/Rambøll). Det er to mulige løsninger; tunellportal ved Rådhusbrua eller i Nyquistbyen.

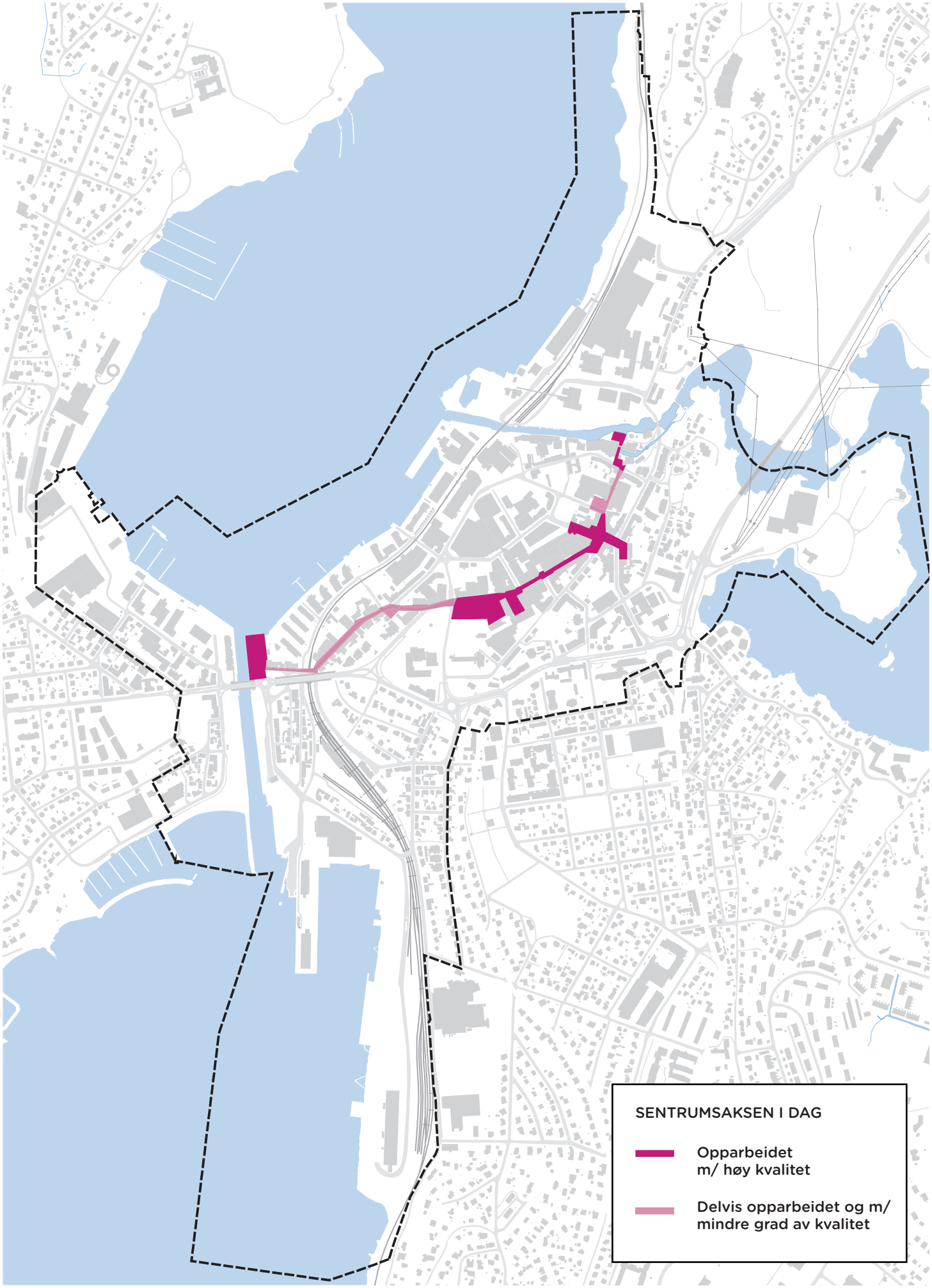
### Potensial

Jernbanen representerer et byutviklings-potensial med den nye stasjonen. Samtidig er den nedlagte jernbanelinja gjennom Moss sentrum er en unik kobling fra nord til syd gjennom sentrum av Moss.

Når RV19 legges i tunell under Moss sentrum, vil dagens trasé gjennom Moss kunne bli en ny bygate. Områdene på begge sider av veien kan knyttes bedre sammen.

**RV 19**
Oppleves i dag som en barriere i byen, når veien legges i tunnel kan byen knyttes bedre sammen på tvers.




SENTRUMSAKSEN I DAG
Opparbeidet m/ høy kvalitet
Delvis opparbeidet og m/ mindre grad av kvalitet

# SENTRUMSAKSEN

### Begrepet sentrumsaksen

Begrepet Sentrumsaksen har fulgt sentrumsplanen siden sentrumsplanarbeidet startet i 2000. I planbeskrivelsen for gjeldende sentrumsplan (2006) er aksen beskrevet på følgende måte:

"Sentrumsplanen beskriver en sentrumsakse fra Møllene til Kanalen. Sentrumsaksens betydning i det estetiske planarbeidet ligger i alle dens referanser til byens utvikling, den økonomiske veksten, næringslivets, handelens og transportmidlenes utvikling. Her er byens historie skrevet i byggeskikk og byromformingen.»

Sentrumsaksen består i hovedsak av gateløpene Møllegata, Dronningens gate og Storgata. De viktigste tverraksene som trekkes frem er Fleichers gate, Sundstredet/Kirkegata og Prinsens gate. Kommunen fremhevet de to viktigste romdannelser/plassene i Moss sentrum som Vincent Buddes plass og Kirkeparken/-torget som sentrale byrom av historisk betydning.

### Systematisk oppgradering av sentrum

Moss kommune har fulgt opp ideen om «sentrumsaksen» gjennom de siste tiårene, og har jobbet systematisk med oppgradering av byrom. Moss har med de siste tiårenes satsing fått en rekke gode uterom av høy kvalitet både langs sentrumsaksen og ellers i sentrum. Kommunen har lykkes i å skape uterom med en attraktiv materialbruk, utforming og offentlighet som tydeliggjør at dette er sentrum. Det foreløpig siste tilskuddet er oppgradering av Kirketorget som skal detaljprosjekteres i 2014 og planlegges bygget 2015.

### Videreutvikling?

En rekke byrom langs aksen er oppgradert, men likevel oppleves sentrumsaksen i liten grad som en sammenhengende struktur. Bør sentrumsaksen videreutvikles slik at den i sterkere grad oppleves som en forbindelse? «Aksen» er ingen rett linje som man lett opplever som en enhet, men knekker i ulike vinkler mellom målpunktene. Kan det gjøres grep som binder sammen alle leddene i aksen? Kan f.eks. gjentagelse og sammenheng av materialer i dekke, belysning, gatemøbler, vegetasjon eller lignende langs hele traseen betone forbindelsene mellom uterommene bedre?

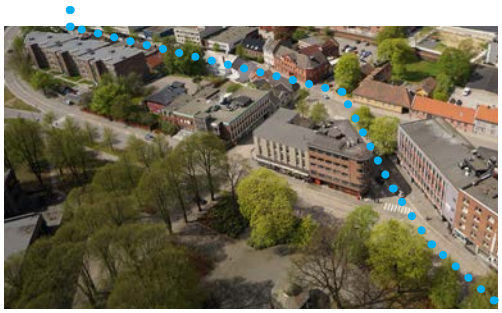
### Svak kobling mot Tollboden og via Møllergata

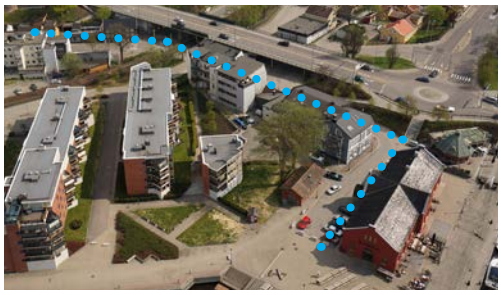
Sentrumsaksen er i dag tydelig i forløpet mellom Kirkeparken og Vincent Buddes plass. Fra krysset Kirkegaten x Dronningens gate til Tollboden er forløpet mindre tydelig.

Fra Vincent Buddes plass og videre via Møllergata til Møllebyen er det flere problematiske områder. Innkjøring til P-huset i krysset Gudes gate x Møllergata skaper en usikker og utydelig situasjon for fotgjengere. Gangbrua over Møllergata hindrer optimal visuell sammenheng mellom Gudes gate og Møllebyen.

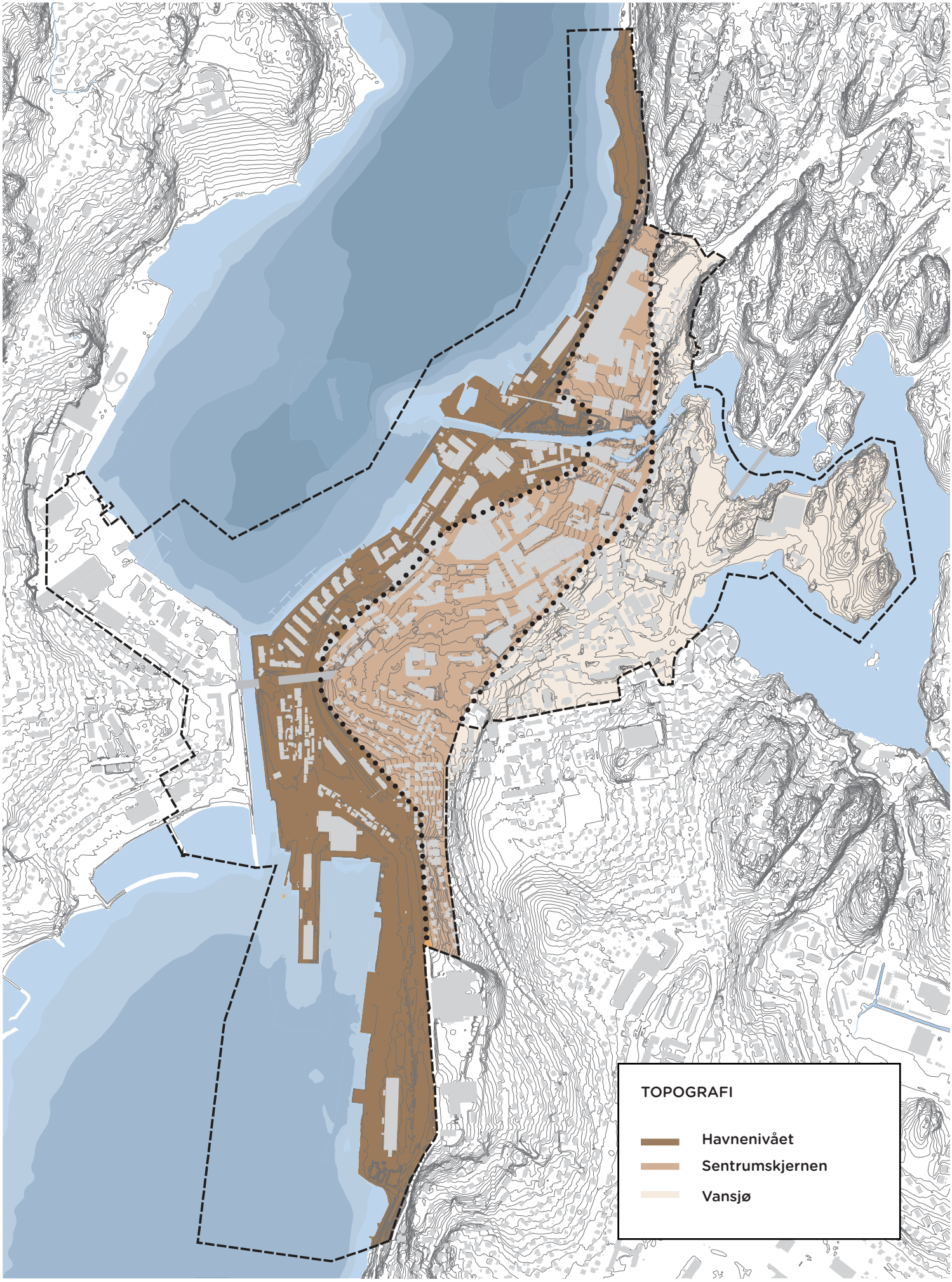
**GÅGATE**
Sentrumsaksen er en gågate gjennom Dronningens gate.
Foto: T. Eriksen

**KIRKEPARKEN**
Kirkeparken er ett av de sentrale byrom for sentrumsaksen og gågata.
Foto: T. Eriksen





**SENTRUMSAKSENS NEDRE DEL**
Sentrumsaksen er mindre tydelig som en fotgjengerprioritert gågate i området fra krysset Dronningensgate/Rådhusgata og ned til Kanalen.
Foto: T. Eriksen


TOPOGRAFI
Havnenivået
Sentrumskjernen
Vansjø

# BYSTRUKTUR OG TOPOGRAFI

### Bystruktur formet etter topografien

Bystrukturen i Moss er  tydelig formet etter topografien. Moss har tre tydelige nivåer:

- Vansjø
- sentrumskjernen
- havnenivået

De tre topografiske "områdene" sammenfaller også temmelig godt med funksjonsinndelingen I sentrum.

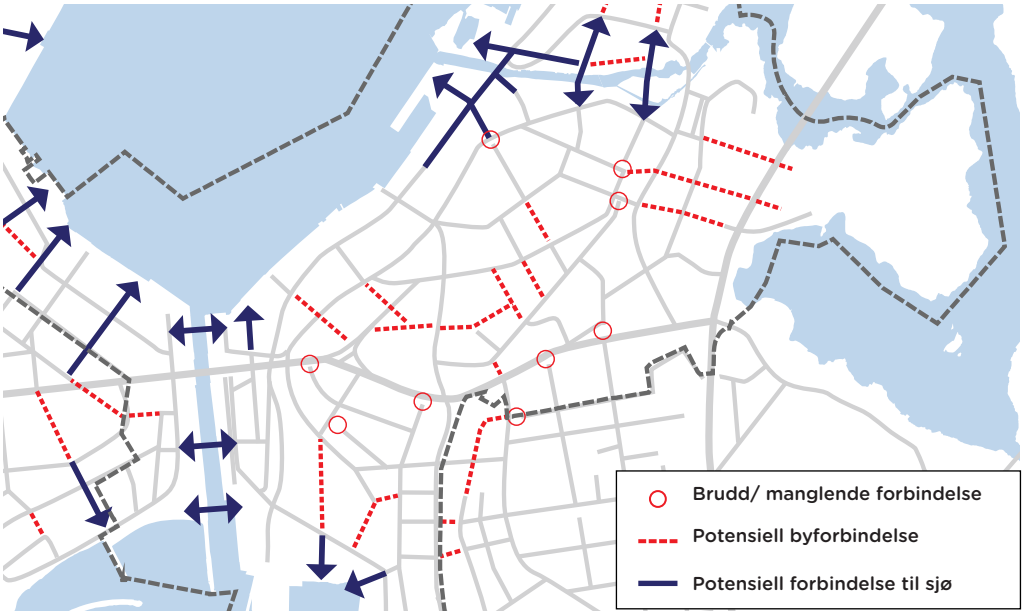
### Sammenfall funksjon/topografi

Sammen med RV19 og jernbanen, som begge tydelig deler byen, deler topografien tydelig Moss inn i ulike hvilke områder med ulike funksjoner. Typologiene, bygningstypene, følger også denne inndelingen. Sentrumsdannelsen er tydelig, også på kartet.

### Barrierer og orientering

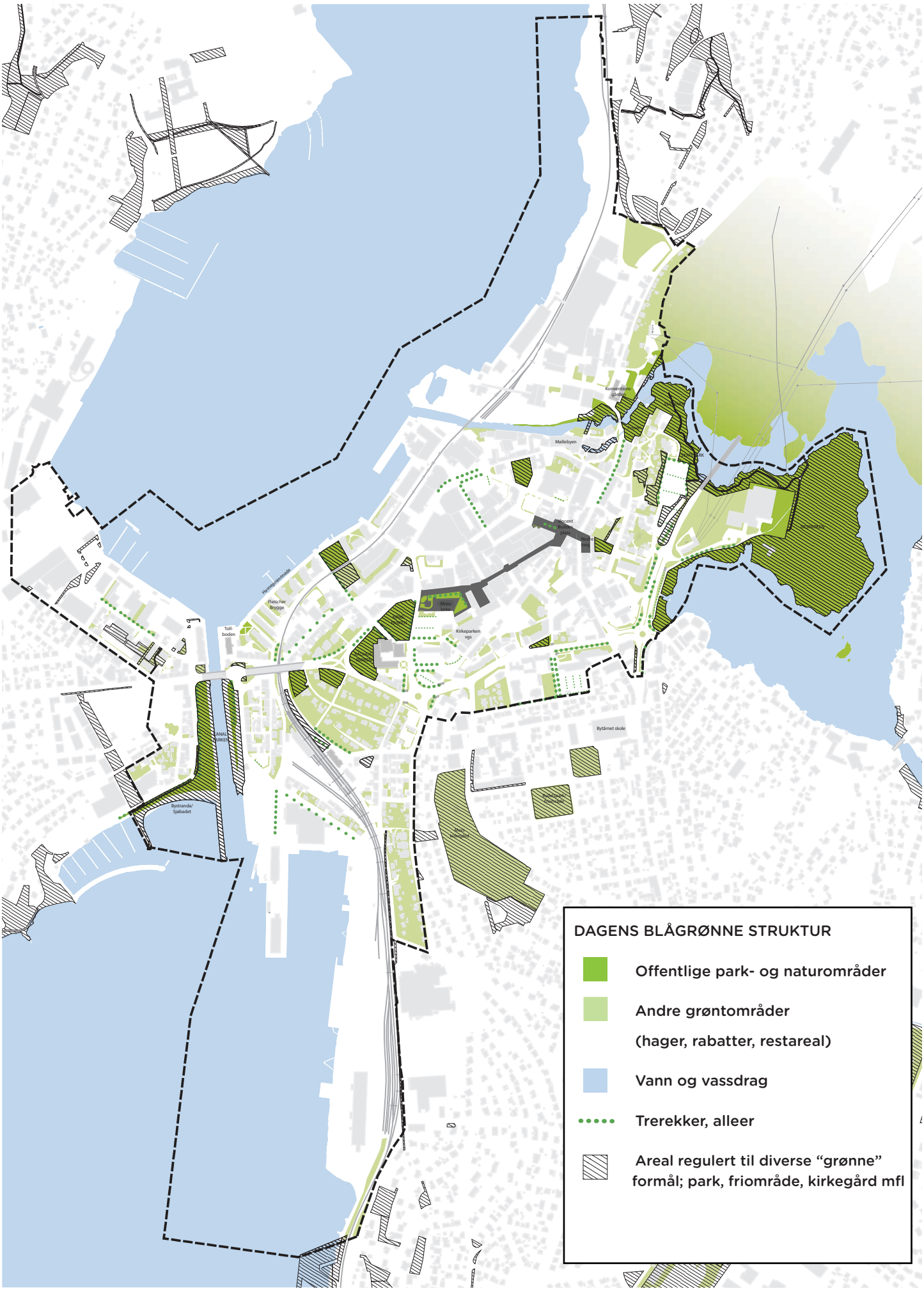
RV19 og jernbane er kraftige barrierer som har skapt dårlig sammenheng med den omkringgende byen og havna.

Sammen med en bystruktur formet etter topografien, gjør den avgrensende infrastukturen at Moss kan være vanskelig å orientere seg i, og at gatehierarkiet (hva som er hovedgater) kan være  vanskelig å oppfatte.




**BARRIERER**
Terrengforskjeller og infrastruktur har ført til flere manglende sammenhenger og brutte forbindelser i sentrum.

**TYDELIGE SKILLER**
RV19 og topografien danner tydelige skiller mellom ulike byområder og funksjoner i Moss.
Foto: T. Eriksen




*Registrering av grøntområder er gjort på bakgrunn av befaring, Ortofoto og StreetView/Google Maps.*

# BLÅGRØNN STRUKTUR

### En blågrågrønn by

Moss sentrum er, som mange byområder, preget av en fragmentert grønnstruktur. Det finnes større parker, men de inngår ikke i noen større sammenheng. Det grønne er til dels fraværende i sentrum – særlig områdene rundt gågata, kollektivgata Storgata og Lantmännen. Forbindelsen mellom Vansjø og fjorden, der det naturlig burde ha vært en frodig kantvegetasjon langs vassdraget, er et særlig uutnyttet potensial. Hagene tilknyttet sentrumsnære boligområder er viktige bidrag til grøntstrukturen, både med hensyn til størrelse og sammenheng, men mangler et offentlig, rekreativt potensiale.

Et særegent trekk ved Moss er det sterke innslaget av det blå og de mange forskjellige formene for vann i byen: Vansjø, elva, fossen, kanalen, fjorden og det åpne, store landskapsrommet i Værlebukta.

### Bærekraftig byutvikllng

I en velfungerende grønnstruktur fungerer parker og grøntområder bl.a. som:

- biotoper som sikrer biologisk mangfold
- resipienter for overflatevann (filtrerer og fordrøyer nedbør og reduserer flomtopper)
- områder som bidrar til å bedre luftkvaliteten
- områder for variert rekreasjon og aktivitet

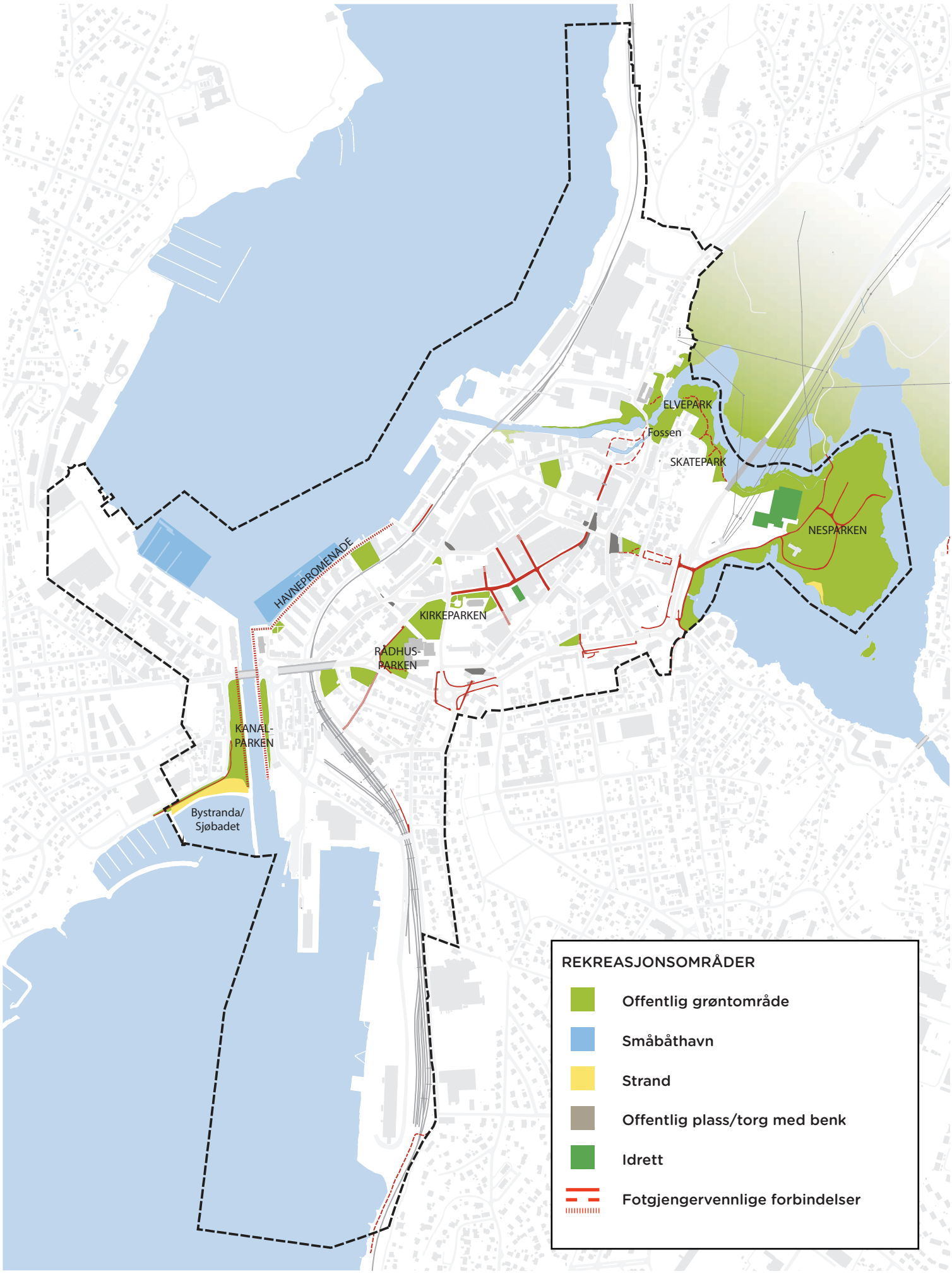
### Struktur og størrelse

Form, størrelse og sammenhengende strukturer påvirker områdets egnethet som habitat for å øke det genetiske mangfoldet. Sammenheng og størrelse påvirker også muligheten til å fungere som overvannshåndtering. Rekreasjonspotensialet er også avhengig av størrelse og variasjon. Større, sammenhengende grønne områder fungerer bedre enn små og fragmenterte.

Trerekker og alleer har også potensial for å kunne bidra i byform og orientering, vise viktige sammenhenger og bygge opp under hierarki i gatenettet. Registrering av eksisterende trerekker og alleer i Moss viser at de i liten grad bidrar til å binde sammen grøntområder (potensielle spredningskorridorer) eller bygger opp under et gatehierarki. Imidlertid kan eksisterende trestruktur videreutvikles for å kunne gjøre dette.

Det ligger et stort potensial i å videreutvikle dagens blågrønne struktur for å gjøre Moss en enda mer attraktiv by!

**MOSS**
Bildet viser Vansjø i forgrunnen, Jeløya og Værlebukta i bakgrunnen


ELVEPARK
Fossen
SKATEPARK
NESPARKEN
HAVNEPROMENADE
KIRKEPARKEN
RÅDHUS-
PARKEN
KANAL-
PARKEN
Bystranda/
Sjøbadet
REKREASJONSOMRÅDER
Offentlig grøntområde
Småbåthavn
Strand
Offentlig plass/torg med benk
Idrett
Fotgjengervennlige forbindelser

# REKREASJON OG AKTIVITET

### Aktivitet i sentrum

Det er mange rekreasjonsmuligheter i ytterkant av Moss sentrum. Mens byparkene Rådhus- og Kirkeparken er mer formelle byparker, egnet for de mer offentlige anledninger, har Nesparken, Bystranda og Skateparken gode kvaliteter knyttet til aktivitet og opphold. Flere småbåthavner tilbyr rekreasjonsmuligheter til vanns. Når Kirkeparken oppgraderes med aktivitetstilbud, vil dette være et svært viktig tilskudd til sentrum.

### Rekreasjon

Det er begrenset med tilrettelegging for opphold og aktiviteter langs kystlinjen og mulighet for å bevege seg i et sammenhengende forløp langs vannet og i grønne omgivelser.

For å oppnå et levende sentrum hele døgnet, alle ukedager, må byen tilrettelegges for bruk også når butikkene er stengt. En robust og sammenhengende blågrønn struktur med gode rekreasjonskvaliteter vil gjøre boliger i sentrum attraktive; områder for naturopplevelser, møteplasser og fysisk aktivitet.

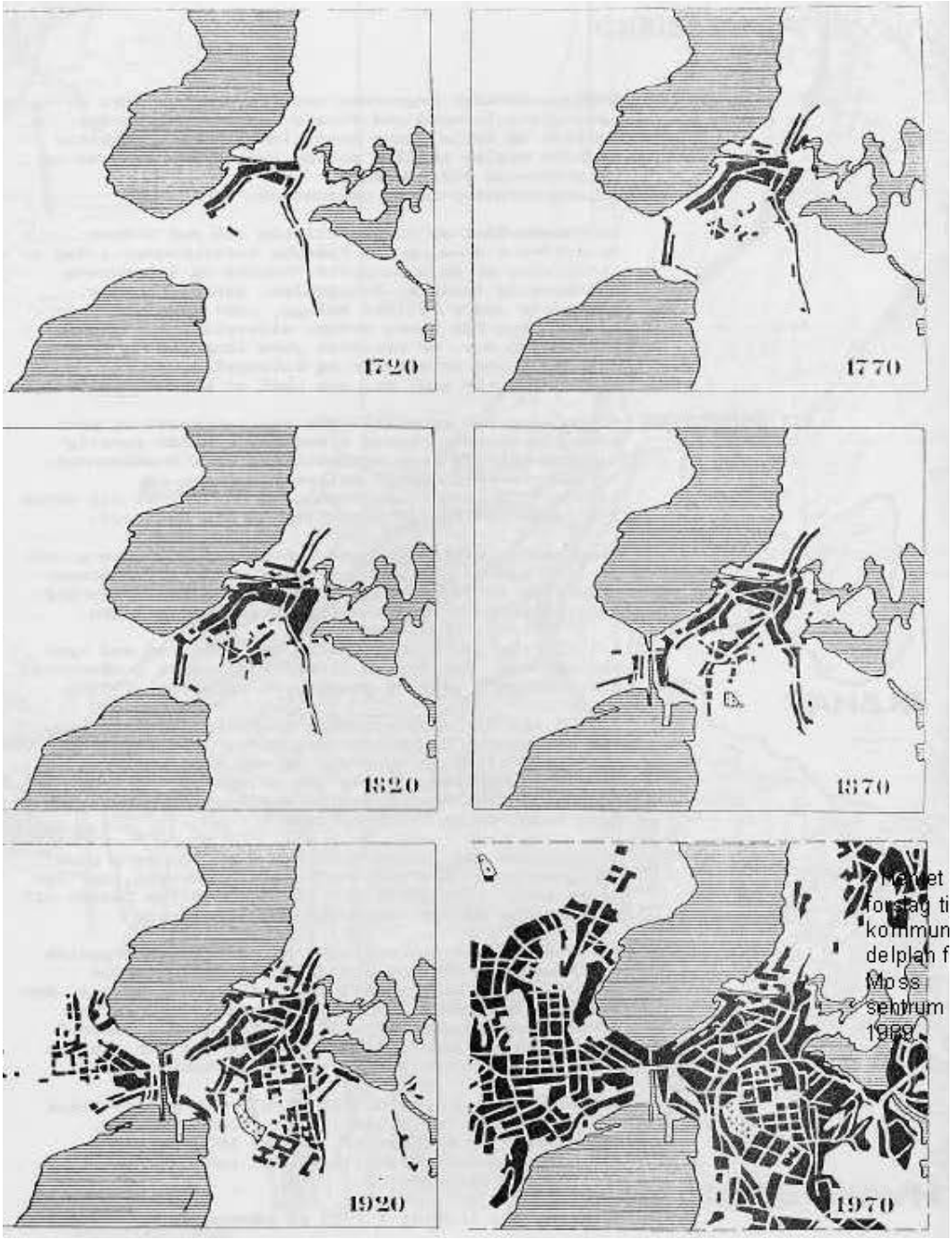
På Sjøsiden og Verket i dag er det nedlagt industri og fergetrafikk. Dette er fremtidige transformasjonsområder og det viktig å sikre arealer med potensial til å bli attraktive rekreasjonsarealer. I dag er det begrenset kontakt mellom byen og vannet. På Sjøsiden og Verket oppstår muligheten for en tettere kobling mellom byen og vannet.

Det ligger et stort potensiale i å legge til rette for et turveisystem som knytter allerede attraktive arealer og fremtidige sammen.

**BYSTRANDA**
Bynær og attraktiv strand for beboere og besøkende.
Foto:

**NESPARKEN**
Bynær park ved Vansjø. Storerekreasjon-områder, idrettshall og sportsbaner.
Foto:

**RÅDHUSPARKEN**
Sentral bypark i enden av gagata.
Foto:




**HISTORISK UTVIKLING**
Kartserie fra "Estetiske retningslinjer for Moss sentrum 2004-2008" s 7

# KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

### Historikk

"Moss er nevnt i 1399, ble ladested i 1560, og hadde en betydelig utførsel av trelast. Strandstedet lå ved Mossesundet på innsiden av Vedelen (vadestedet), men de hadde også brygger på utsiden mot Værlebukta. (...)

På grunn av Mosseelvas lett tilgjengelige vannkraft har byen alltid vært knyttet til industri. Under fossen har det opp gjennom tidene vært kverner, sager og møller.

Moss Jernverk ble anlagt i 1704 på nordsiden av Mosseelva. Til verket hørte om lag 100 gruver rundt om i Norge, og det sysselsatte over 300 mann på 1780-tallet. Bernt Anker eide jernverket fra 1775. Hovedbygningen fra 1778 var åsted for undertegningen av konvensjonen mellom Sverige og Norge i august 1814.

I 1720 fikk byen egen magistrat og ble kjøpstad. På begynnelsen av 1800-tallet hadde byen en betydelig brennevins-produksjon med 14 brennerier. Da brennerivirksomheten avtok i 1880-årene, økte møllledriften, hermetikk- og celluloseindustrien. Moss utviklet seg til en av Norges største industribyer, med et mangfold av ulike foretak.

I 1856 ble det gravet en skipskanal som så forbant Mossesundet og Værlebukta."

(Riksantikvaren/NB!registeret: http://nb.ra.no)

### Områder av nasjonal interesse

NB!-registeret er en database over byer og tettsteder i Norge med kulturmiljøer som har nasjonal interesse. NB!-registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Det innebærer ikke formelt vern at et kulturmiljø er med i NB!-registeret, men det gir bl.a. et grunnlag for hensyns-soner. Områdene kan også gi grunnlag for innsigelse ved nye arealplaner.

Riksantikvaren har pekt ut tre områder i Moss av nasjonal interesse:

### Moss verk og Konventionsgården

Konventionsgården og arbeiderboligene tilhørende jernverket. Arbeiderboligene er idag den eldste og best bevarte samling av arbeiderboliger i Østfold med bygninger inntil 250 år gamle. Samlet utgjør dette et særegent historisk bymiljø.

### Møllebyen

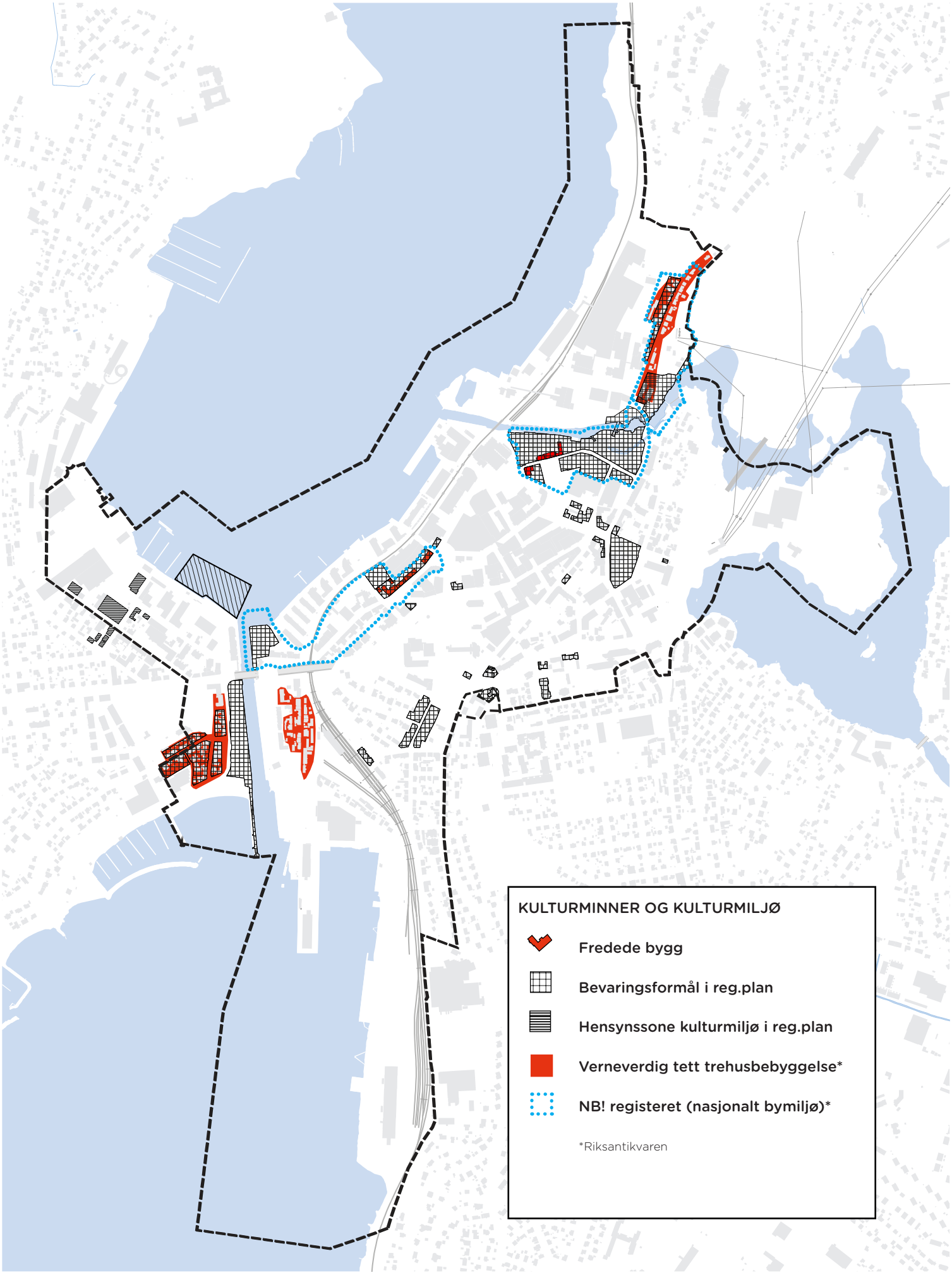
Møllebyen er et industrielt bygningsmiljø rundt Mosselva, reist i perioden 1850-1930. Delområdet har nasjonal interesse med tanke på dets rolle i norsk kraft- og industri-historie. Møllebyen mottok i 2003 Statens Byggeskikkpris for arbeidet med å revital-isere og fornye den historiske bydelen.

### Storgata

Moss ble ladested i 1560 og det er grunn til å anta at det var lokalisert til dette området. Moss fikk bystatus som Kjøpstad i 1720. Det ligger flere fredede bygg langs gaten (se kart), den eldste av dem Gudegården, oppført av tømmer dendrokronologisk datert til 1698. De fredede byggene ligger ned mot Mossesundet og er byboliger for kjøpmannsborgerskapet. Ved kanalen ligger Tollboden som ble bygget i 1859.

Gateløpet er i dag preget av bebyggelse av vekslende alder og funksjon. Gateløpet er elementet som binder sammen bygningsmiljøer av forskjellig beskaffenhet og funksjon fra tre århundrer.

**HISTORISK FOTO**
Kanalområdet og byen bak, ca 1958. Foto: Fra Moss Ættehistorielags kalender


KULTURMINNER OG KULTURMILJØ
Fredede bygg
Bevaringsformål i reg.plan
Hensynssone kulturmiljø i reg.plan
Verneverdig tett trehusbebyggelse*
NB! registeret (nasjonalt bymiljø)*
*Riksantikvaren

## Bystrukturen som kulturminne

I tillegg til bebyggelsen, er også sammenhengene – gateløpene – historisk verdifulle.

"Gatenettet i Moss er organisk (sic.) og utviklet seg etter terrenget. Fra syd kommer raet gjennom Østfold. I Moss sentrum svinger det vestover og fortsetter mot Jeløya. På raet gikk kongeveien fra Christiania til København. Den kom inn nordfra langs jernverkets arbeiderboliger, krysset fossen og fortsatte sydover langs Kongens gate/Klostergata. Fra Klostergata førte det to veier ned mot sundet. Disse møttes med Fleischers gate som kom opp fra Storgata. Storgata gikk fra fossen og møllene/sagene langs Mossesundet mot Værlebukta.

Bybrannen i 1881 førte til endringer i strøket rundt Kongens gate og torvet ble utvidet på østsiden av gata. Det ble videre foreslått rutenettsregulering for området på Jeløysiden (delvis gjennomført), på Thorneløkka og på Skarremyra (gjennomført)."

(http://nb.ra.no)

Jernbanelinjen er en del av Østfoldbanens vestre linje som ble åpnet i 1879. Stasjonsbygningen ble oppført i 1878.

(Norsk Jernbaneklubb http://forsk.njk.no/stdb)

## Karakteristika og steder med særlig historisk betydning:

Mosseelva :

Byens opprinnelse og industriopphav

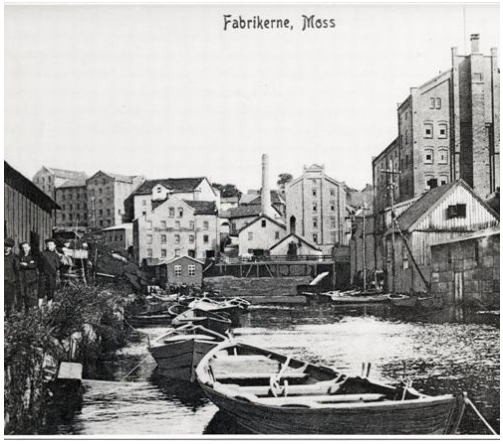
Kanalen:

Byens forbindelse til havnen og en del av Moss bys sjøfartshistorie

Gatestrukturen:

Gate- og bygningsmiljø fra byens opprinnelse. Tilpasset mennesker, ikke biler.

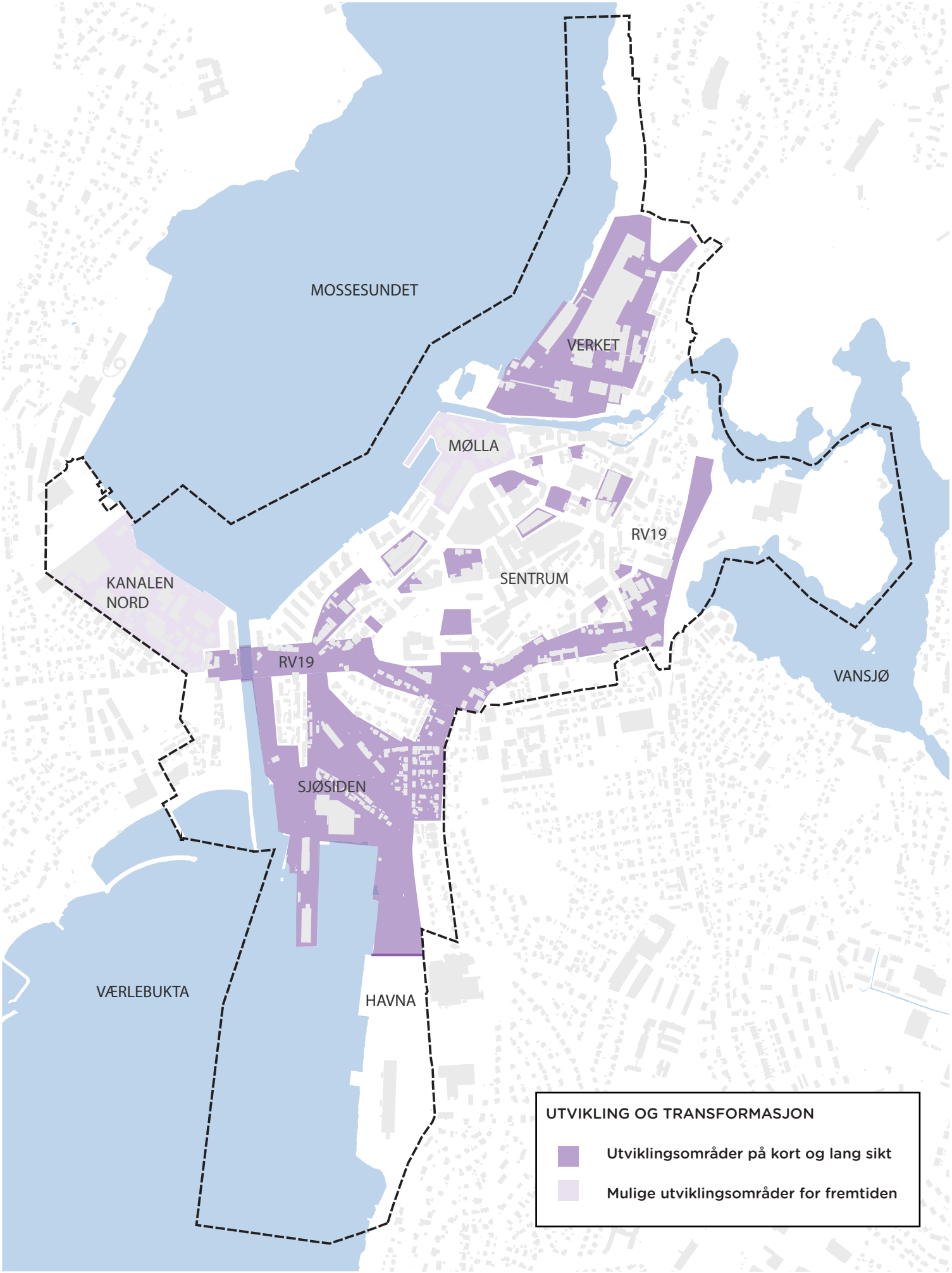
**HISTORISK FOTO**
Kanalområdet ca 1915.
Foto: Fra Moss Ættehistorielags kalender




**HISTORISK FOTO**
Mosseelva ca 1910.
Foto: Fra Moss Ættehistorielags kalender

**HISTORISK FOTO**
Dronningens gate som idyllisk handlegate uten biler, ca 1910.
Foto: Fra Moss Ættehistorielags kalender

**HISTORISK FOTO**
Fossen og begynnende biltrafikk i sentrum.
Ukjent år.
Foto: Fra Moss Ættehistorielags kalender


MOSSESUNDET
VERKET
MØLLA
RV19
SENTRUM
KANALEN
NORD
RV19
VANSJØ
SJØSIDEN
VÆRLEBUKTA
HAVNA
UTVIKLING OG TRANSFORMASJON
Utviklingsområder på kort og lang sikt
Mulige utviklingsområder for fremtiden

# OMRÅDER MED SÆRLIG ENDRINGSPOTENSIALE

## En by i endring

Moss har rikelig med transformasjonsområder: Etter at Peterson la ned virksomheten, har hele Verket-området blitt klart for transformasjon. Ny togstasjon gjør Sjøsiden-utviklingen mulig. Ny RV19 vil frigjøre store arealer i Moss sentrum. I tillegg er det bynær og byintern industri på Jeløya og ved Mosseelvas utløp

## Aktuelle utviklingsområder

*Sentrumskjernen* i Moss har potensial for utvikling og fortetting. Det finnes flere ledige byggetomter i sentrum. En utvikling av dagens struktur kan bidra til styrke dagens sentrumskjerne.

*Verket*-området er både historisk viktig for den tidlige utviklingen av Moss, og et enormt transformasjons- og byutviklingsområde for Moss. Idag ligger området nærmest avskåret fra sentrum, kun med Storebro som forbindelse over Mosseelva.

*Sjøsiden* oppstår som et transformasjonsområde i forbindelse med ny jernbanestasjon i Nyquistbyen. Størrelsen på byutviklingsområdet vil også avhenge av hvordan Moss-Horten-ferga utvikles videre, og utvikling/utvidelse avhavna i syd.

## Transformasjonsområder i et langtidsperspektiv

*Havneområdet*

Moss havn har startet planlegging av utfylling og utvikling av ny havn, med betydelige utfyllinger. Eventuell framtidig transformasjon til byfunksjoner ligger svært langt fram i tid.

*Bynære Moss industripark*

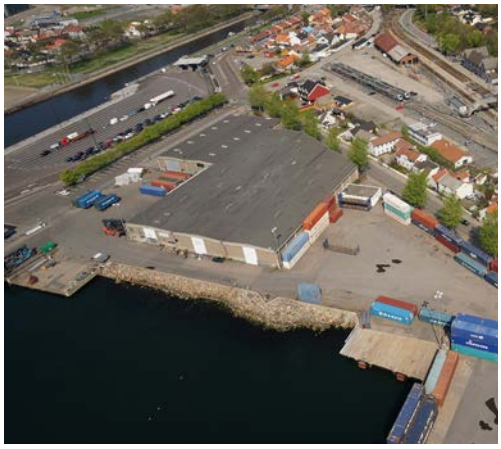
Moss industripark er under utvikling og ekspansjon; men ligger nært Moss sentrum og er kanskje i et lengre perspektiv et transformasjonsområde.

*Mølla ved Mosseelva*

Mølla ved utløpet av Mosseelva er i overskuelig framtid avsatt til industri, men på lang sikt (20-50 år) er det sannsynlig at også dette området transformeres til byutvikling.

**SENTRUMSKJERNEN**
Det finnes flere ledige byggetomer i sentrumskjernen. Foto: T. Eriksen.

**VERKET OG MOSS SENTRUM**
Verket ligger transformasjonsklart like ved Moss sentrum og Møllebyen.
Foto: T. Eriksen.

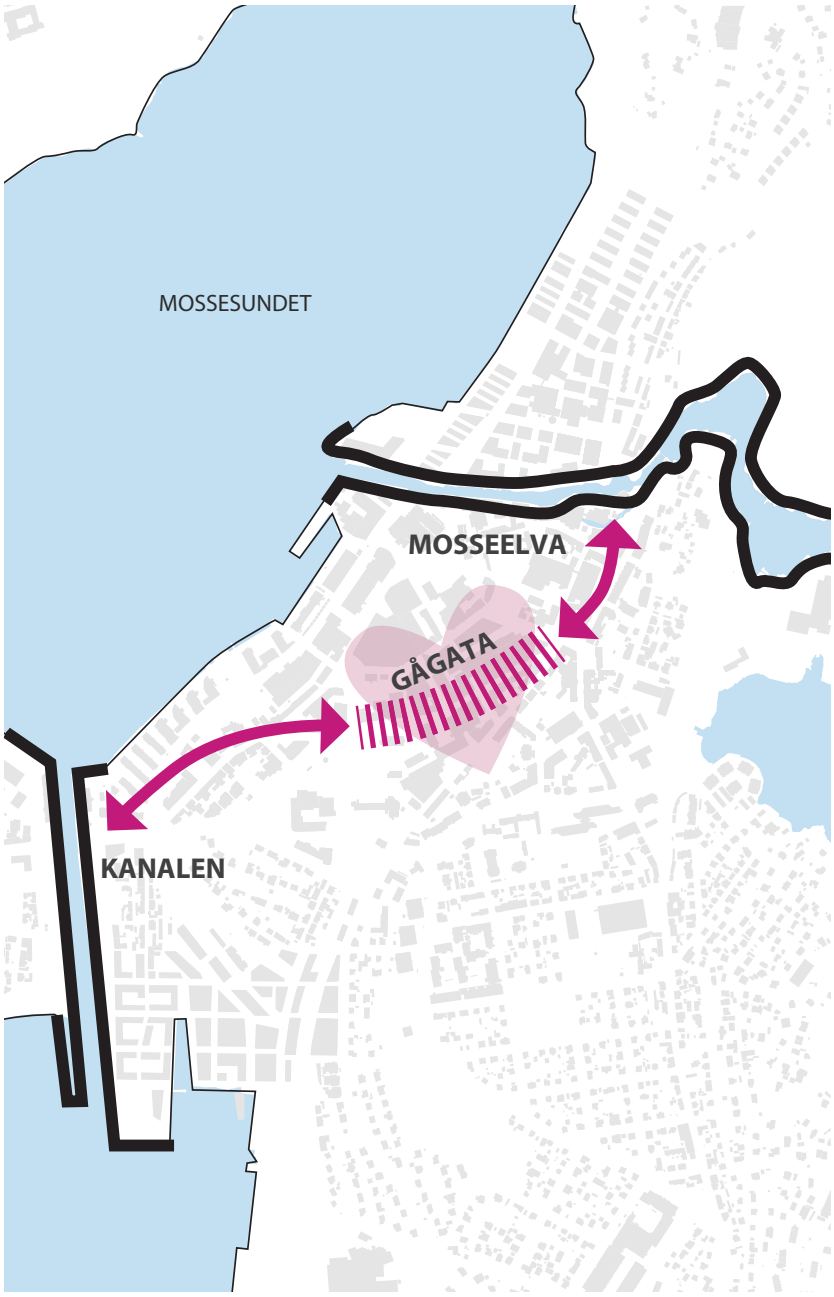


**SJØSIDEN**
Sammen med bilopp-stilling for for ferga og sporområdene, dominerer Oslo havnelager byutviklingsområdet Sjøsiden.
Foto: T. Eriksen.

# MULIGHETSANALYSE

Med bakgrunn i stedsanalysen foreslås en overordnet rollefordeling og sammenbinding av sentruskjernen og nye bytuviklingsområder.

Det anbefales 5 føringer for ny bebyggelse som grunnlag for sentrumsplanen (kommunedelplan for Moss sentrum).


MOSSESUNDET
MOSSEELVA
GÅGATA
KANALEN

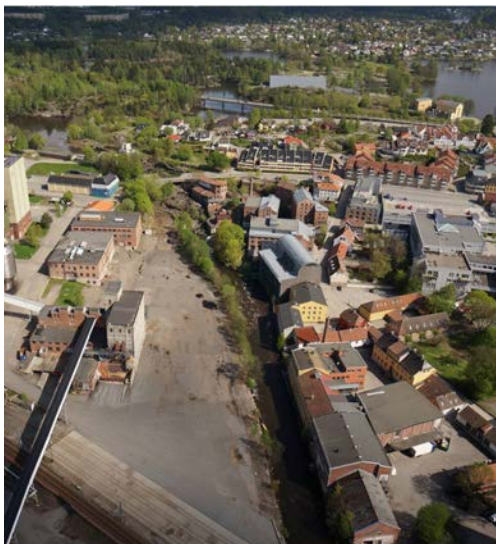
Husk fortiden – planle

Husk fortiden – planle

# OMRÅDER MED SÆRLIG BYMESSIG POTENSIAL

**Kanalen**

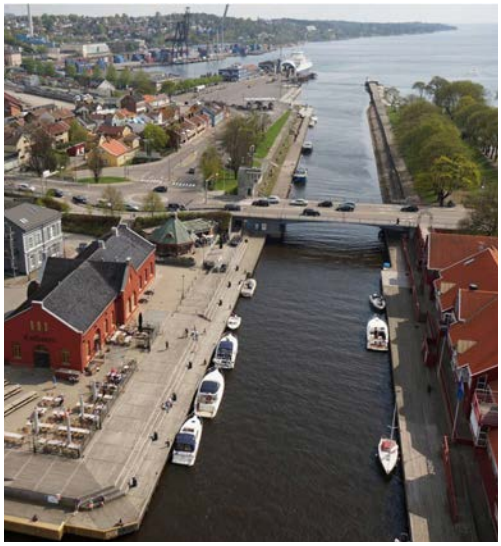
Etter nedleggelsen av Peterson har det oppstått en en unik mulighet til å etablere en tosidig byutvikling langs Mosseelva mellom Storebro og Mossesundet. Møllebyen og den sentrumsnære delen av Verket kan knyttes sammen med nye broforbindelser. Langs Mosseelva kan det etableres gangforbindelser fra Nesparken til et nytt grøntområde på Rabben. Nye plassdannelser og urbane byrom kan etableres på nordsiden av elva.



**MOSSEELVA**
Sentrumsnært område med stort utviklingspotensial.
Foto: T. Eriksen

**Mosseelva**

Kanalen er en av byens viktigste ressurser for å utvikle Moss som fjordby. Med rv 19 i tunnel kan trafikken til ferja i Østre Kanalgate fjernes. Med framtidig fjerning av dagens ferjeleie og oppstillingsplass kan hele østre Kanalbredde ut til Værlebrygga byutvikles. Kanalen har store kulturhistoriske kvaliteter som må ivaretas i en slik bymessig utvikling. Det er planlagt ny gangbroforbindelse sør i Kanalen. Både denne broa og en ny 4-felts kjørebro til erstatning for dagens Kanalbro bør kunne åpnes for å slippe gjennom båttrafikken.

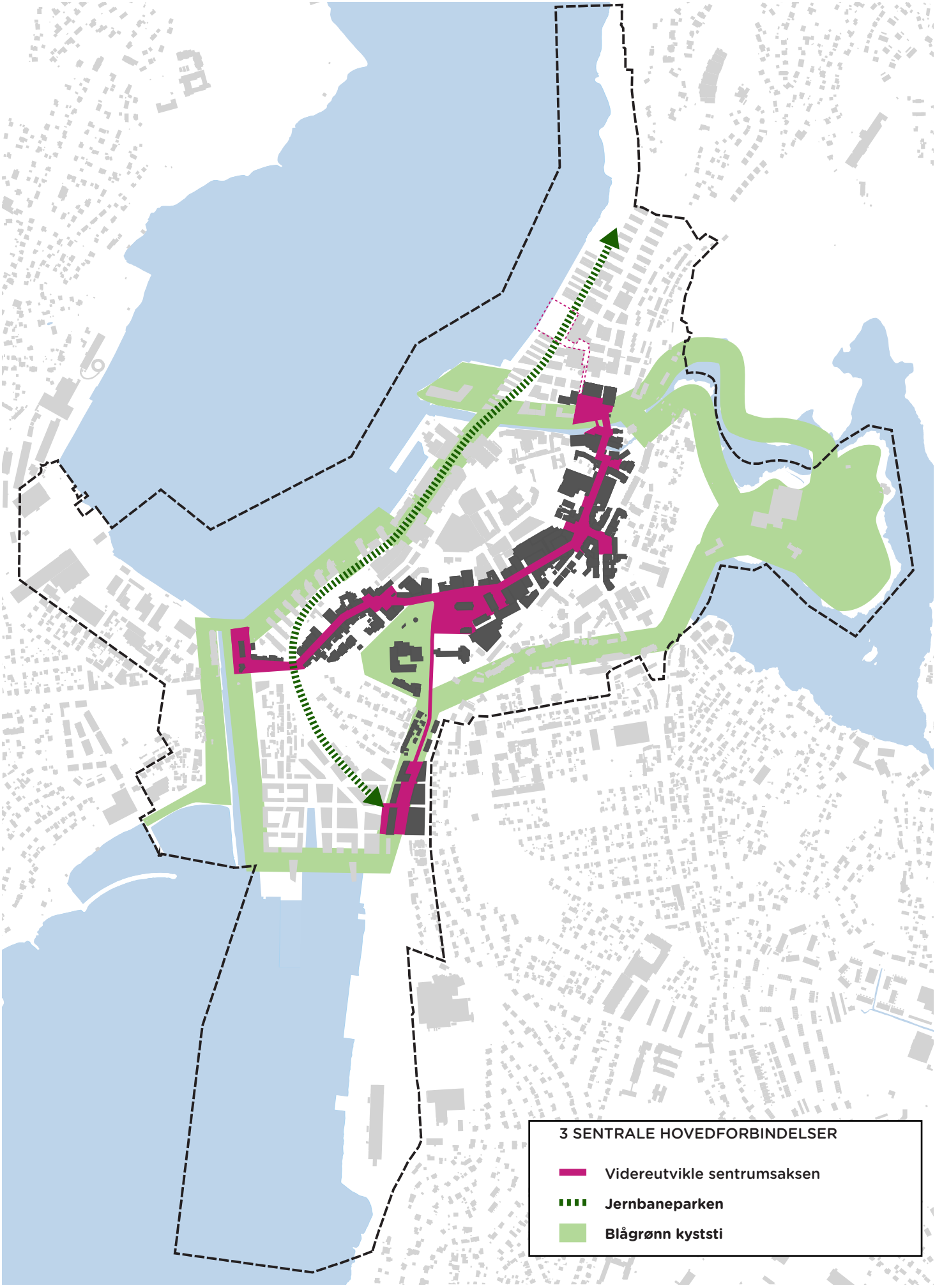


**KANALEN**
Sentrumsnært område med stort utviklingspotensial.
Foto: T. Eriksen

**Gågata**

Gågata fra Moss kirke til Vincent Buddes Plass er byens urbane midtpunkt. Kulturkvartalet rundt Kirkeparken og Kirken vil bli ytterlige styrket med etableringen av det nye Kirketorget. Gågata med Amfi kjøpesenter er sentrums handelsmessige tyngdepunkt og må styrkes gjennom utadrettet publikumsrettet virksomhet på gateplan. Vincent Buddes plass og Øvre torg har urbane og kulturhistoriske kvaliteter som må ivaretas og styrkes.

**GÅGATA**
Gågata bør videreføres og forbindes med Kanalen og Mosseelva.
Foto: T. Eriksen


3 SENTRALE HOVEDFORBINDELSER
Videreutvikle sentrumsaksen
Jernbaneparken
Blågrønn kyststi

# 3 SENTRALE HOVEDFORBINDELSER

**Byliv**

En vesentlig faktor i arbeidet for å øke bylivet er å legge til rette for parker og byrom med kvalitet og aktiviteter. Dette vil stimulerer til opphold og bruk av de offentlige rommene, noe som har mange fordeler:

• Attraktive og levende byrom er med på å gi byen identitet og er en viktig del av grunnlaget for oppvekstsvilkår og livskvalitet.

• Det er i byens felles rom vi uinvitert kan se og møte andre mennesker. Møte med andre mennesker gir livskvalitet og øker toleransen og forståelsen for hverandre.

• God kvalitet på de fysiske omgivelsene i byen kan brukes som et virkemiddel for å øke kommunen og regionens næringsmessige konkurranseevne.

• At flere går, sykler og er aktive er godt både for byliv, helse/sunnhet og miljø.

**3 sentrale hovedforbindelser**

Med utgangspunkt i funn i registrering og kartlegging av Moss sentrum foreslås 3 sentrale grep som forbinder byens, eksisterende og fremtidig, sentrale parker og byrom.

1. Videreutvikle sentrumsaksen
2. Jernbaneparken
3. Blågrønn kyststi

Grepene har som hovedmål å være et helhetlig utgangspunkt for videreutvikling av delområdene innenfor sentrumsplan.

**Videreutvikling av sentrumsaksen**

Sjøsiden og Verker knyttes til sentrum ved at sentrumsaksen utivdes med nye koblinger til Sjøsiden og Verket. Handel, kultur og service bør konsentreres i tilknytning til sentrumsaksen for å skape en tetthet av mennesker og aktiviteter som skaper liv i gatene. Sentrumsaksen bør være fotgjengervennlig og det bør prioriteres aktive 1. etasjer med innganger fra sentrumsaksen. Gater og byrom som knytter seg til sentrumsaksen bør tilrettelegges som attraktive byrom som oppfordrer til bruk av og opphold.

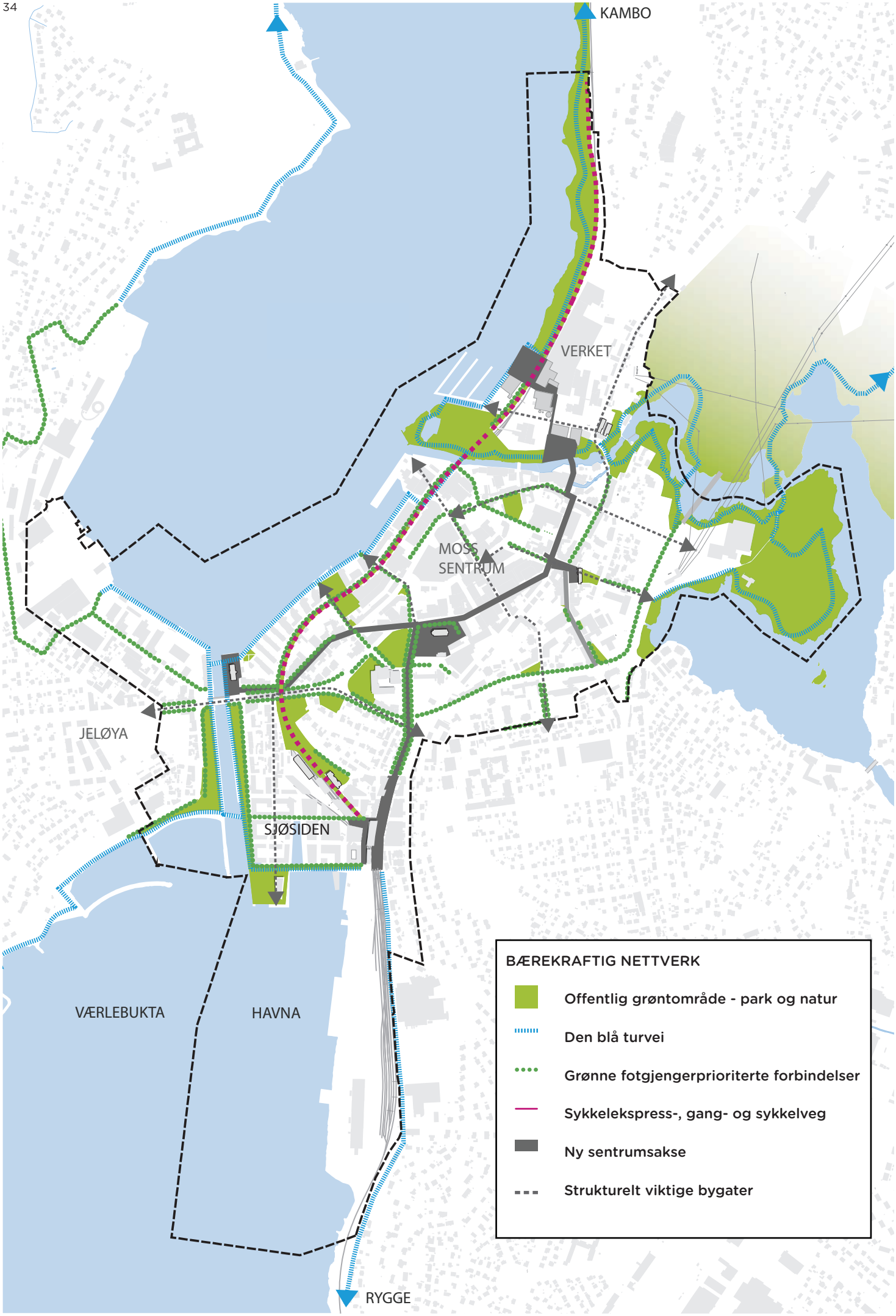
**Jernbaneparken**

Det foreslås å transformere jernbanelinjen til en prioritert gang -sykkel gjennom det sentrale Moss når denne nedlegges. Forbindelsen vil koble de to nye bydelene sammen, og skape en direkte gang- og sykkelforbindelse mellom Verket og den nye stasjonen. Jernbaneparken vil skape en ny attraktiv forside og kan bli et tydelig identitetsskapende element i Moss by.

**SENTRUMSAKSEN PÅ SJØSIDEN**
Visulaisering av en mulig utforming av sentrumsaksen ved nye Moss stasjon.

**SENTRUMSAKSEN PÅ VERKET** Visualisering av mulig utforming av avslutningen på sentrumsaksen på Verket, utarbeidet av MIR på vegne av Høegh eiendom.

**JERNBANEPARKEN** Referansebilde fra High Line i New York, James Corner Field Operation og Diller Scofidio + Renfro. er landskaps- og arkitekter. (Kilde: Wikipedia)


KAMBO
VERKET
MOSS SENTRUM
JELØYA
SJØSIDEN
VÆRLEBUKTA
HAVNA
RYGGE
BÆREKRAFTIG NETTVERK
Offentlig grøntområde - park og natur
Den blå turvei
Grønne fotgjengerprioriterte forbindelser
Sykkelekspress-, gang- og sykkelveg
Ny sentrumsakse
Strukturelt viktige bygater

# REKREATIVT NETTVERK

### Blågrønn kyststi

Det foreslås å etablere en sammenhengende blågrønn kyststi som knytter de varierte vannlandskapene i Moss sammen. Moss har et til dels uutnyttet potensiale i de store rekreative kvalitetene som ligger i arealene langs kanalen, havnepromenaden og Mosselva. Ved utviklingen av Verket og Sjøsiden er det viktig å sikre prioritert gangforbindelse og opparbeidelse av aktiviteter og opphold langs vannet. Med transformasjon av Verket åpnes muligheten for å reparere Mosseelva som naturområde, og tilrettelegge for en rekreasjonssammenheng langs Mosseelva til Vansjø. Ytterst ved utløpet av Mosseelva kan det anlegges en stor bynær park på Rabben.

Ved utvikling av Sjøsiden kan det bli mulig å etablere ny bebyggelse langs kanalen, Bebyggelsen kan bidra til å definere og styrke denne strekningen av kanalen. Også her er det viktig å sikre prioritert gangforbindelse og opparbeidelse av aktiviteter og opphold langs vannet Langs havnepromenaden bør det tilrettelegges for tiltak som stimulerer til opphold og bruk.

### Bærekraftig nettverk

Planer om ny trase for RV19 og jernbane gir svært verdifulle muligheter for "byreparasjon" som må tas. Tilsammen danner de 3 foreslåtte grepene et blågrønt nettverk som kan bidra til å løse utfordringene i Moss sentrum. Nettverket knytter sammen eksisterende og nye parker, byrom og vannet, De viktige tverrgatene til sentrumsaksen reparerer brutte forbindelser og knytter boligområdene på sentrumskjernen, og sentrumskjernen på vannet.

Kyststiene kan utvides og skape blågrønne forbindelser langs kysten, nordover til Kambo og sørover til Rygge.

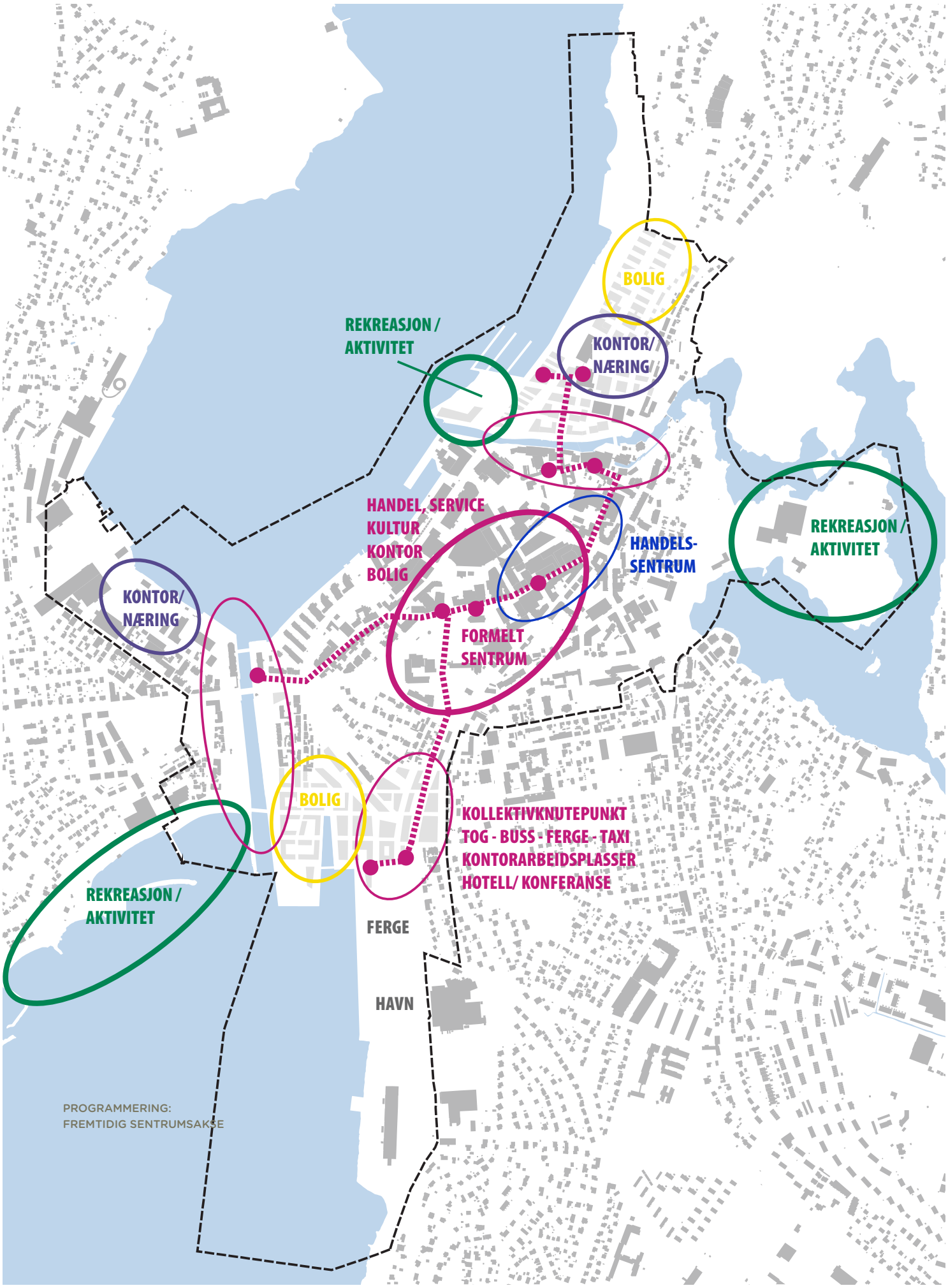
Nettverket må kunne tilby flater/ oppholdsareal og forbindelser med stor variasjonsbredde - ulik karakter og opplevelsesmuligheter, på både forbindelser, park og byrom.

Ved utvikling av boliger på Verket og Sjøsiden og ønsket om flere boliger i sentrum, er det i tillegg til de eksisterende natur- og parkområdene foreslått flere nye bydelsparker i strukturen. Det er også et potensial i å bringe mer natur inn i byen ved å restaurere ødelagte naturområder/kantsoner ved vann.

**TILTAK VED HAVNEPROMENADEN**
Referansebilde fra havnebadet i KBH, BIG arkitekter. (Kilde: Wikipedia)

**MULIGHETER VED MOSSELVA** Referansebilde fra Akerselva, Oslo.

**KANALEN VED SJØSIDEN** Referansebilde fra Bo01, Malmø, arkitekt Klas Tham i samarbeid med Malmö Stadsbyggnadskontor.




PROGRAMMERING:
FREMTIDIG SENTRUMSAKSE

# PROGRAMMERING OG ROLLER

### Sentrumsaksen som ryggrad

Sentrumsaksen er et godt utgangspunkt for å knytte de ulike bydelene i Moss sammen i et fotgjengerprioritert gatenett. Sentrumsaksen må få en ny, funksjonell forlengelse ned mot nytt kollektivknutepunkt og jernbanestasjon i Nyquistbyen.

### Handel

Moss sentrum er handelssentrum. For å få et velfungerende handelssentrum må dette konsentreres og videreutvikles uten å strekkes ut over særlig mye større område enn i dag

### Sentrumsnære boligområder

Med utviklingen av Verket og Sjøsiden, og med et betydelig utviklingspotensial i sentrum, kan Moss få et stort boligtilskudd i sentrum. Dette vil bety flere personer som kan bruke sentrum over en større del av dagen. Dette skaper en kontinuitet og tilstedeværelse av mennesker som er en vesentlig faktor for byliv. Samtidig som handel konsentreres til sentrumskjernen, må de nye nabolagene utvikles med nødvendig nærhandel/dagligvare og møteplasser, uten å konkurrere med sentrumskjernene.

### Knutepunktsutvikling

Den ny jernbanestasjonen i Nyquistbyen vil bli et nytt knutepunkt i Moss. I området rundt vil det være rasjonelt å legge funksjoner som drar nytte av å ligge tett på knutepunktet, som kontor og konferansehotell. Boliger legges lengre unna knutepunktet. Ved en eventuell flytting av ferga internt i havnebassenget kan knutepunktet også inkludere ferge.

### Rekreasjon

Moss sentrum har flere rekreasjonsområder i umiddelbar nærhet, men har et forbedringspotensial med tanke på forbindelser. Verket-området kan utvikles med både nye forbindelser langs Mosseelva og med et nytt, stort rekreasjonsområde ved utløpet av Mosseelva.

# FØRINGER FOR NY BEBYGGELSE

**Forslag til 5 tema som skal vektlegges og være førende i utformingen av ny bebyggelse:**

### 1. Landskap og terreng

Fra sjøen skal det bakenforliggende bylandskapet være synlig og lesbart. Dette innebærer at de ulike terrengnivåene skal synes, og at bebyggelsen ikke oppleves som en barriere.

### 2. Skala og hierarki

I kulturkvartalet skal kirken og rådhuset være de dominerende bygningene i bybildet, og skalaen på ny bebyggelse skal underordnes disse.

### 3. Områder med viktige kulturmiljø

I områder med historiske bymiljø skal eksisterende bebyggelse være førende for byggehøyder på ny bebyggelse. Ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende høyder og volum. Bebyggelse i randsonene til historiske bymiljø skal tilpasses områdets karakter og skala.

### 4. Transformasjonsområder

I de øvre og nedre transformasjonskvartalene kan punktvise høyhus opp til 9 etasjer vurderes dersom disse tilfredsstiller særlige krav til arkitektonisk utforming.

### 5. Sentrale byrom

Byrom som gater, plasser, torg og parker skal være utgangspunkt for vurdering av høyder på tilliggende bebyggelse. I områder som er viktig for opphold og byliv skal sol/skyggeforhold ivaretas og tillegges særlig vekt.

# 1. LANDSKAP OG TERRENG

Bystrukturen i Moss er  tydelig formet etter topografien og har tydelige landskapsnivåer. Terrenget faller fra Vansjø og ned til sjøen.

I planleggingen og utforingen av ny bebyggelse skal det bakenforliggende bylandskapet være synlig og lesbart fra sjøen. Dette innebærer at de ulike terreng-nivåene skal synes, og at bebyggelsen ikke oppleves som en barriere.

**MOSS BY**
er preget av fallende terreng ned mot sjøen.

**LITEN**
Trehusbebyggelse
1,5 – 2,5 etg

**MEDIUM**
Bybebyggelse
2,5 – 5,5 etg

**STOR**
Ikoner og industri
(tilsvarer) 10 – 15 etg

**DIAGRAMMATISK FREMSTILLING AV HØYDER**

# 2. SKALA OG HIERARKI

Moss by ligger i skrående terreng og er preget av varierende høyder. Bebyggelsens høyder bidrar i fortellingen om byens historiske utvikling.

Moss kirke ligger på et høydedrag. Kirketårnet syns godt fra alle kanter, og markerer både geografisk og høydemessig byens formelle sentrum. Rundt kirken ligger sentrumskjernen i Moss, og herfra trappes bebyggelsen gradvis opp mot industrien langs sjøfronten.

Den bymessige bebyggelsen i sentrumskjernen varierer i høyde og størrelser, hovedsakelig mellom 2,5-4,5 etasjer. Større og sammenhengende kjøpesenteranlegg og parkeringshus overholder stort sett de samme høydene. Lange og lite varierte fasader, som strekker seg på tvers av det finmaskete gatenettet, bidrar imidlertid til at disse bygningene oppfattes som mindre bymessige.

Høye kraner og store haller markerer sentrale områder i Moss industrihistorie. Både Verket og havnen er preget av en annen skala enn resten av byen, men som til sammen utgjør en sentral del av Moss' identitet.

Litt skjematisk kan bebyggelsen i Moss inndeles i tre:

**1) Liten skala**

Karakteristikk: historisk bebyggelse, både enkeltbygg og bygningsmiljøer

Etasjehøyder: 1,5 – 2,5

**2) Mellomskala**

Karakteristikk: sentrumsbebyggelsen, stort sett murbygninger

Etasjehøyder: 2,5 – 4,5

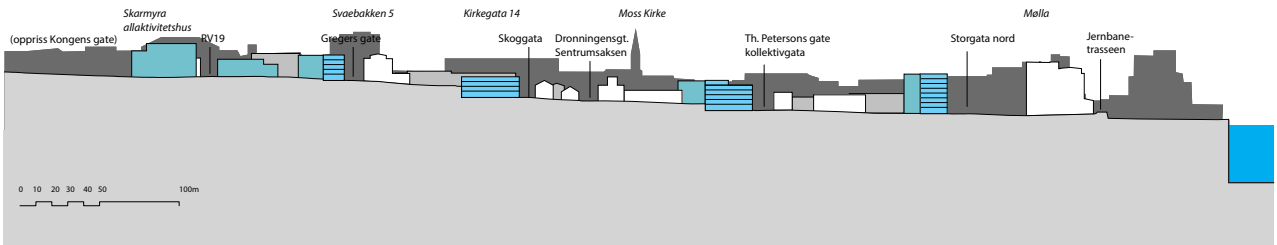
**3) Stor skala**

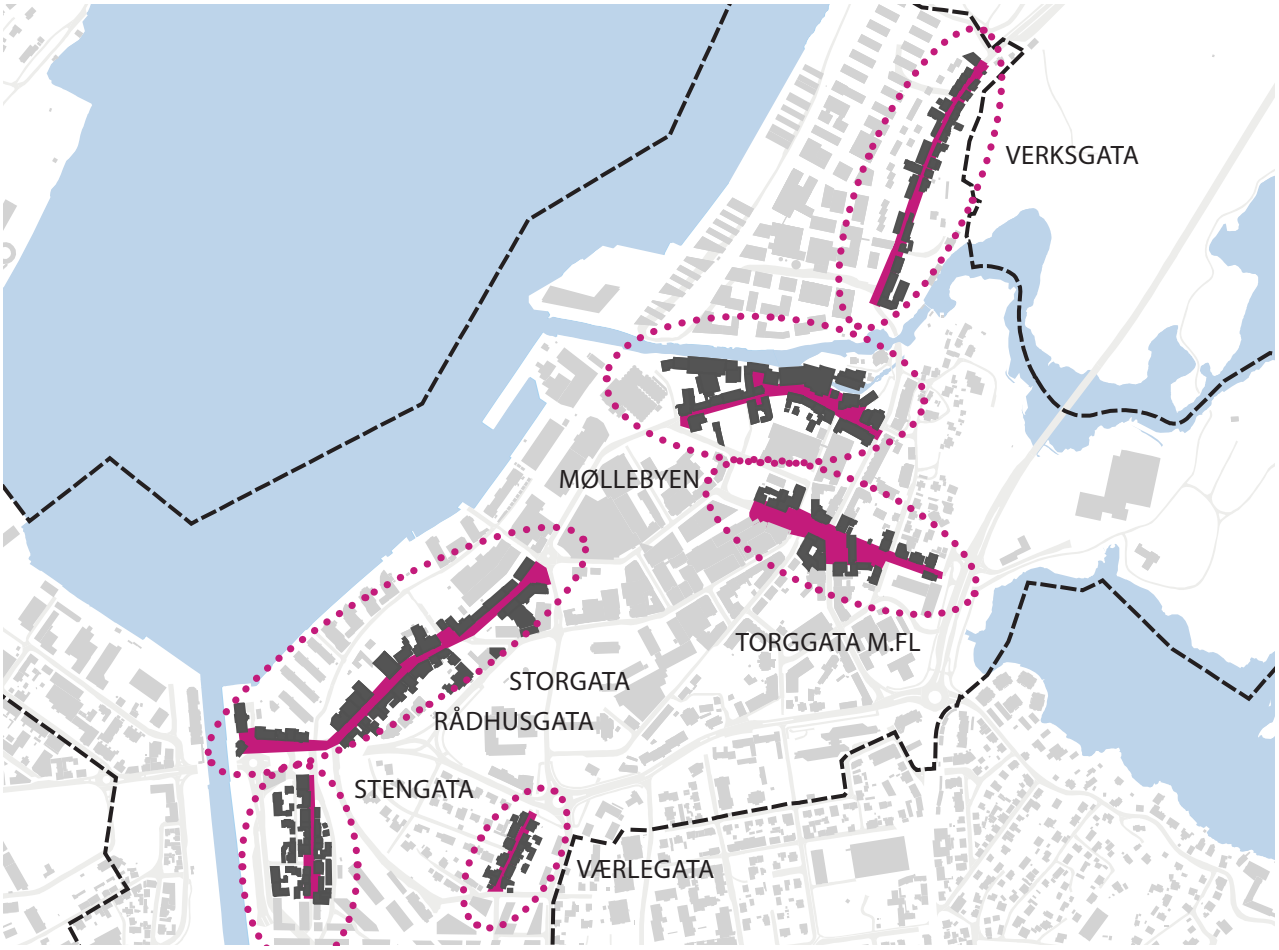
Karakteristikk: enkeltbygg med store høyder/ volum – stort sett ikonbygg og industrianlegg

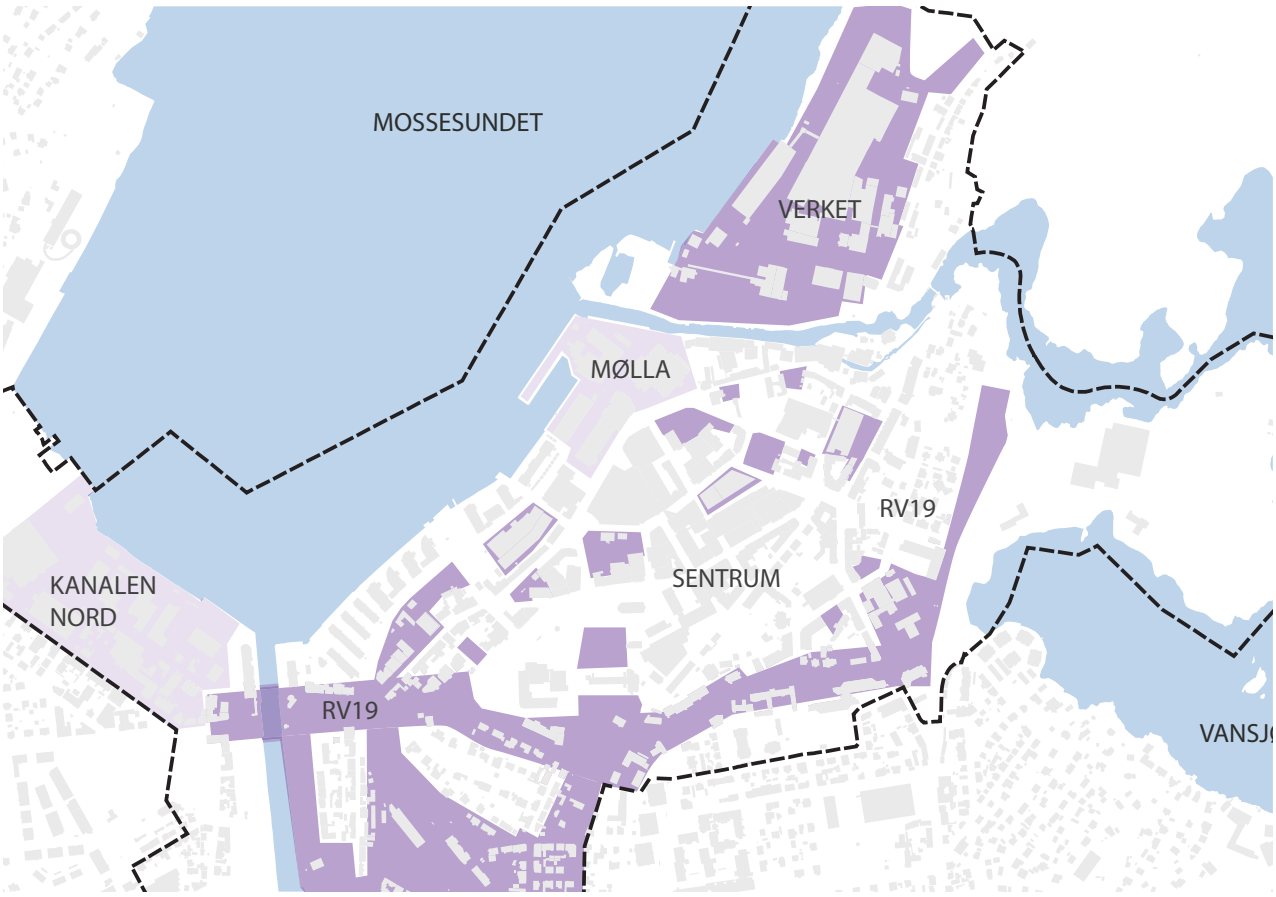
Etasjehøyder: (tilsvarende) 9-15

I planleggingen og utforingen av ny bebyggelse skal kirken og rådhuset være de dominerende bygningene i bybildet, og skalaen på ny bebyggelse skal underordnes disse.

**SNITT GJENNOM SENTRUM**
Terrenget faller mot sjøen, bebyggelsen er lavest langs sentrumsaksen og trapper seg opp mot industriområdet mølla




VERKSGATA
MØLLEBYEN
TORGGATA M.FL
STORGATA
RÅDHUSGATA
STENGATA
VÆRLEGATA


MOSSESUNDET
VERKET
MØLLA
RV19
SENTRUM
KANALEN
NORD
RV19

# 3. OMRÅDER MED VIKTIGE KULTURMILJØ

**Identitetsskapende kulturmiljøer**

Moss har flere gatemiljøer som formidler stedshistorien og er viktige identitetsskapende bygningsmiljøer. Enkelte av gatemiljøene inneholder enkeltbygg med ulik fredningsgrad. Felles for gatemiljøene er at gata viktigere enn enkeltbygninger.

De utvalgte gatemiljøene med kulturhistoriske verdier er et utgangspunkt for strategi for høyder for ny bebyggelse i sentrum. Dette er områder hvor ny bebyggelse i stor grad må tilpasses eksisterende bebyggelse.

MØLLEBYEN, ØVRE

I planleggingen og utforingen av ny bebyggelse i områder med historiske bymiljø skal eksisterende bebyggelse være førende for byggehøyder på ny bebyggelse. Ny bebyggelse skal tilpasses eksisterende høyder og volum. Bebyggelse i randsonene til historiske bymiljø skal tilpasses områdets karakter og skala.

VERKSGATA

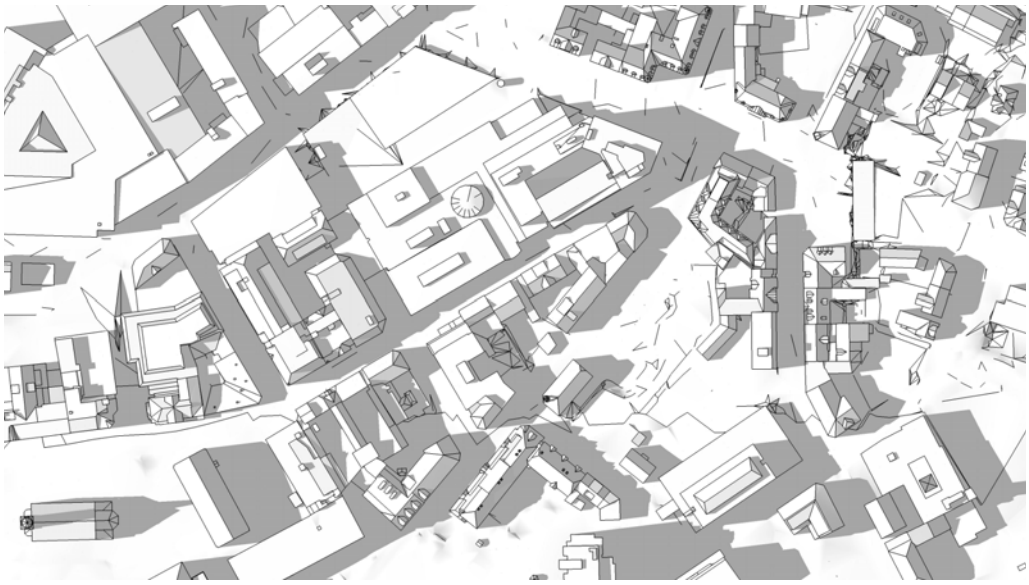
# 4. TRANSFORMASJONSOMRÅDER

I planlegging og utforing av ny bebyggelse i definerte transformasjonskvartaler kan punktvise høyhus opp til 9 etasjer vurderes dersom disse tilfredsstiller særlige krav til arkitektonisk utforming.

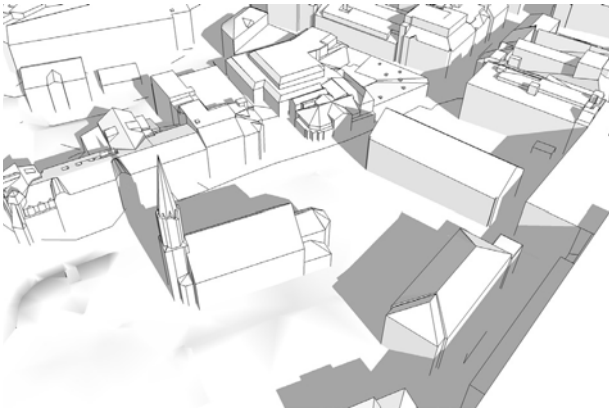
STORGATA

TH. PETERSONS GATE

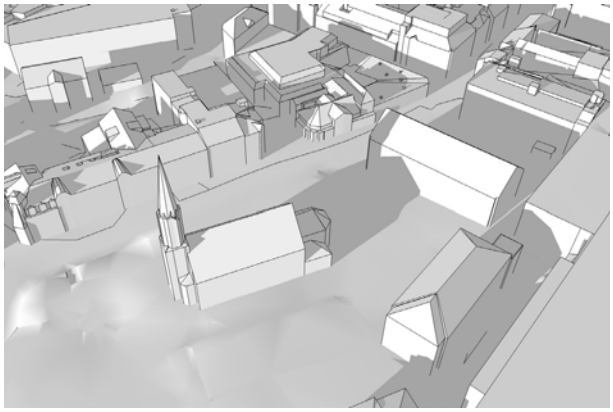
**GÅGATA**
Visualisering av
lys og skygge:



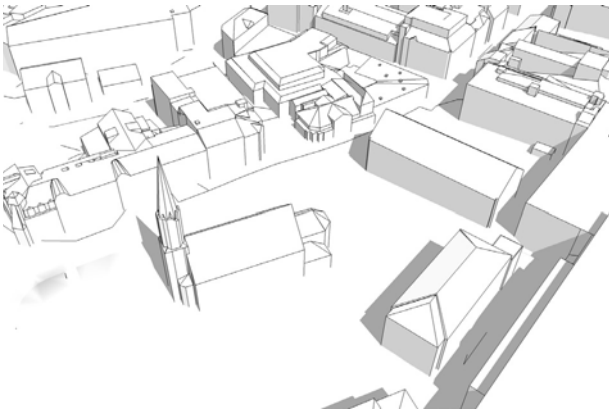
**KIRKEPLASSEN**
visualisering av
lys og skygge



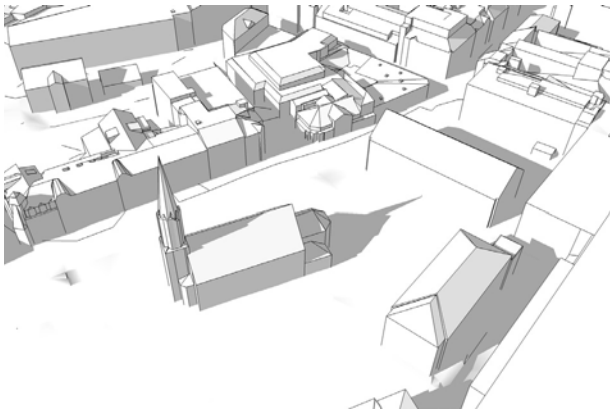
21.03. KL 12.00



21.03. KL 17.00



22.06. KL 12.00

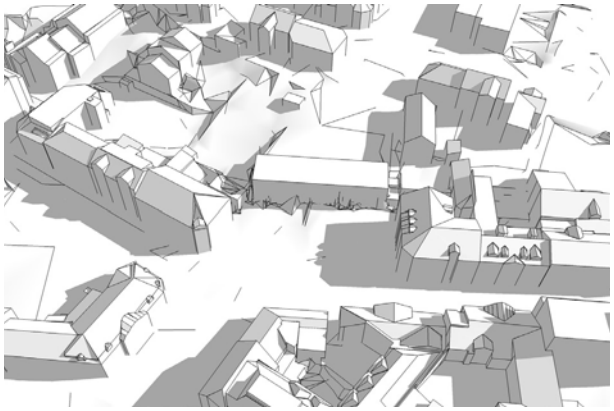


22.06. KL 17.00

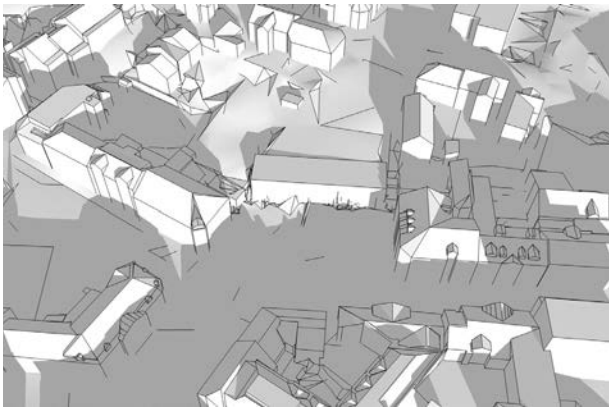
# 5. SENTRALE BYROM

I planleggingen og utforingen av ny bebyggelse som vil kunne påvirke sentrale og prioriterte byrom i sentrum skal sol- og klimaforhold på disse gatene, torgene eller parkene være førende for vurdering av høyder for omkringliggende bebyggelse.

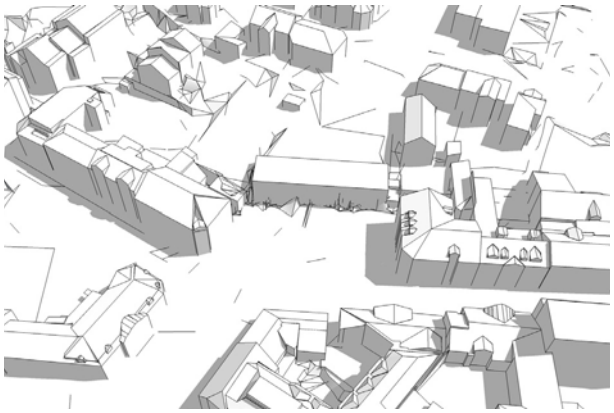
**ØVRE TORG**
Visualisering av lys og skygge



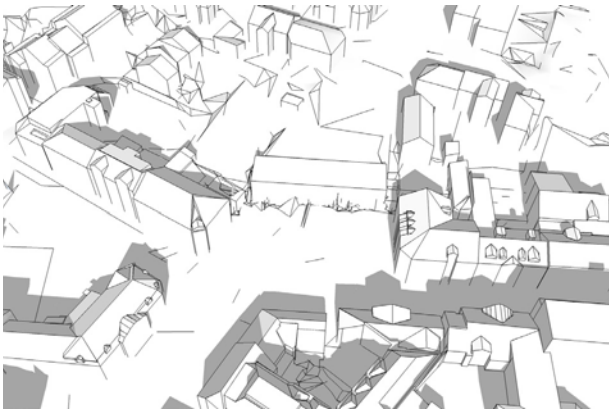
21.03. KL 12.00



21.03. KL 17.00



22.06. KL 12.00



22.06. KL 17.00

# SENTRUMS-KJERNEN

Illustrasjoner som synliggjør konsekvensene av føringene for bebyggelse i sentrum - et direkte innspill til Sentrumsplanen.

**NY BEBYGGELSE I SENTRUMSKJERNEN**
Det er store muligheter for fortteting i sentrumskjernen. Her er det illustrert en mulig utnyttelse på 150 00m2 i sentrumskjernen.

# SENTRUMSKJERNEN

## Avgrensning

Sentrumskjernen avgrenses av Mosseelva i nord, Mossesundet i vest, Vogts gate (RV19)i syd og innfartsveien (RV 19) og Bjerget i vest. Jernbanen er i dag en barriere mellom sentrumskjernen og sjøfronten, men det ligger et stort potensial i det å forbinde sentrumskjernen bedre med bryggen og på lang sikt trekke bysentrum helt ned til sjøfronten mellom Mosseelva og kanalen. Den nye havnepromenaden langs bryggen er et første skritt i denne retningen, selv om bebyggelsen i større grad kunne tatt inn over seg områdets tilhørighet til sentrumskjernen.

## Målsetting

En viktig målsetting for Moss by er mer byliv og å styrke sentrumskjernen. En tydeliggjøring av dette målet kan være:

- Moss bysentrum skal være aktivt store deler av døgnet - både i ukedagene og i helgene
- Moss sentrum skal være et naturlig og enkelt tilgjengelig møtested for både beboere og besøkende

## Planlegging

"Byliv" kan ikke styres eller planlegges som et formål. Gjennom å være bevisst på faktorer som bidrar i ønsket utvikling, kan det legges til rette for byliv.

Generelt er tetthet, funksjonsblanding aktive 1. etasjer kjennetegn for "by". Virkemidler for å skape "liv" kan være:

- Styrket og konsentrert handelstilbud
- Offentlige funksjoner i sentrum
- Kontorarbeidsplasser i sentrum
- Boliger for ulike typer beboere i sentrum
- Styrking av kvartalsstrukturen og gaten
- Gode byrom og møteplasser (torg, parker og gaterom)
- Sikre at Moss vokser innenfra - fra sentrumskjernen og utover.

**BYLIV I SENTRUM**
Arrangementer skaper aktivitet i sentrum, men hvordan trekke folk til gatene i helger og på hverdager?
Alle foto: T. Eriksen.

**BYLIV LANGS KANALEN**
Arrangementer og fine sommerdager bidrar til aktivitet rundt Kanalen.

**BYLIV LANGS SJØFRONTEN?**
Det er satt av god plass til havnepromenade og gjennomgang langs Fleischer Brygge. Men verken bebyggelse eller funksjoner gir inntrykk av at dette er et en del av sentrum.

**NY BEBYGGELSE MELLOM STORGATA OG JERNBANEPARKEN**

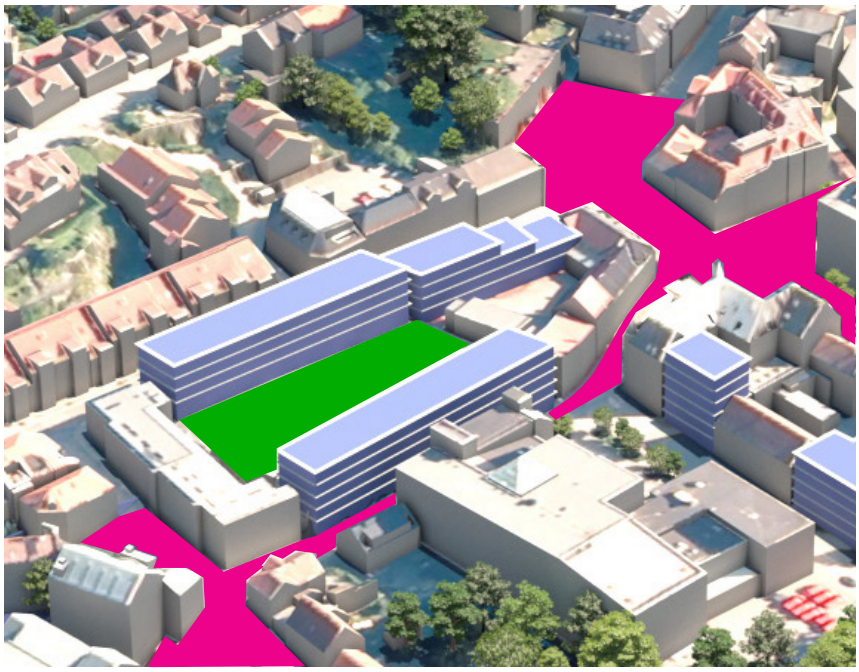
Vises en bebyggelse som: har høy arealutnyttelse
- Har lavere bebyggelse mot Storgata for å hensynta kulturmiljøet.
- Hendevender seg mot og skaper en forsiden mot fremtidig jernbanepark.
- Sikrer sikt og gangforbindelser mellom Storgata og Bryggen.
- Muliggjør privat uteoppholdsareal mellom bebyggelsen.

**NY BEBYGGELSE LANGS RV19**

Vises en begyggelse med høy utnyttelse som  markerer adkomsten til Moss sentrum. RV19 utvikles som bygate. Det vises en bebyggelse som definerer og markerer gateløpet inn i Moss sentrum. Denne bebyggelsen må hensynta og bygge opp under eksisterende og nye forbindelser på tvers av RV 19.

**NY BEBYGGELSE MELLOM KONGENSGATE OG MØLLERGATA**

Vises en innfill bebyggelse som øker utnyttelsen og fyller hull i gatestrukturen. Bebyggelsen trapper ned og hensyntar de lave særegne kulturmiljøet i deler av Kongensgate. En transforamsjon og fortetting av bebyggelsen i Møllergata muliggjør en vitalisering og fornyelse av sentrumsaksen langs denne strekningen. Det er avgjørende at 1. etasjen har utadrettet virksomhet mot sentrumsaksen.



# NY BEBYGGELSE I SENTRUMSKJERNEN

Med utgangspunkt i forslag til 5 føringer for ny bebyggelse i det foregående kapittelet er det skissert ny bebyggelse på hovedskalig ledige byggetomter og enkelte åpenbare transformasjonsklare tomter i sentrumskjernen.

### Økonomi

For at det skal være attraktivt å investere i nye prosjekter i sentrumskjernen, må det være mulighet for å tjene penger. Dette betyr i praksis å tillatte større høyder enn i dag.

### Differensiert strategi

Forslag til  føringer for ny bebyggelse i Moss sentrum tar utgangspunkt i definerte kulturmiljøer. Dette er områder hvor det ny bebyggelse må tilpasses eksisterende. Det må bygges (lavt og) i riktig skala. Samtidig, spesilet i sentrumskjernen, er det viktig å definere de områdene hvor det kan kan bygges høyere og tettere. I stedet for en generell bestemmelse for sentrum, bør det lages en differensiert strategi hvor de ulike gatemiljøene og situasjonene er utgangspunkt for tillatte høyder.

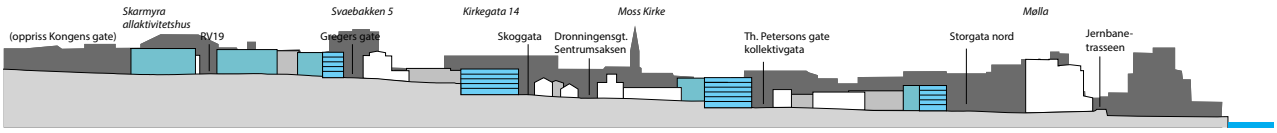
### Lokalklimatiske vurderinger

I tillegg til kulturhistoriske gatemiljøer, bør en endelig strategi suppleres med lokalklimatiske vurderinger av solforhold og vindeksponering.

### Hovedpunkt høydestrategi for sentrumskjernen i Moss

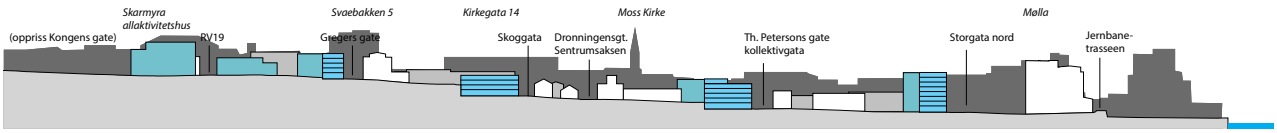
- Definere kulturmiljøer hvor ny bebyggelse må tilpasses eksisterende bebyggelse
- Definere andre viktige gateløp og viktige plassrom, som sentrums-aksen, hvor lokalklimatiske forhold kan være viktig (sol/skygge, vind)
- Definere områder hvor større volumer og høyder kan tillates
- Eventuelt definere generelle retnings-linjer for øvrige områder

**SNITT GJENNOM SENTRUM**
3 prinsippsnitt gjennom sentrum synliggjør konsekvenser av ulike høydestrategier




Snitt gjennom sentrum alternativ 1: samme etasjehøyde

Snitt gjennom sentrum alternativ 2: fallende høyder mot sjøen




Snitt gjennom sentrum alternativ 3: Stedstilpassete høyder (anbefalt alternativ)

# VERKET

Planer og illustrasjoner av Verket-området er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag for Höegh Eiendom AS (2013).

**PLANFORSLAG UNDER UTVIKLING**
Asplan Viaks forslag til bebyggelse på Verket, desember 2013/januar 2014.

# VERKET

**Etter at Peterson fabrikker ble nedlagt i 2012, har Höegh eiendom overtatt eiendommen, med Asplan Viak som konsulent. All tekst og illustrasjoner i dette kapitlet er hentet fra planprogram, situasjonsanalyse og andre dokumenter utarbeidet av Asplan Viak.**

## Bakgrunn (tekst fra planprogram)

Moss Jernverk ble grunnlagt i Moss i 1704. Verket var i mange år byens største bedrift (...). (...) Moss Jernverk ble solgt (...) i 1875, og området verket lå på ble overtatt av det som etter hvert ble emballasjekonsernet M.Peterson & Søn.

I 2006 ble området kjøpt av Höegh Eiendom sitt datterselskap RMS Eiendom, og papir- og celluloseproduksjonen ble drevet videre av lokale investorer og skogeierorganisasjonen AT Skog. Industrivirksomheten ble avviklet i april 2012. Etter avviklingen har RMS Eiendom jobbet med strategier for å transformere det tidligere fabrikkområde til et område for byutvikling med forskjellige formål.

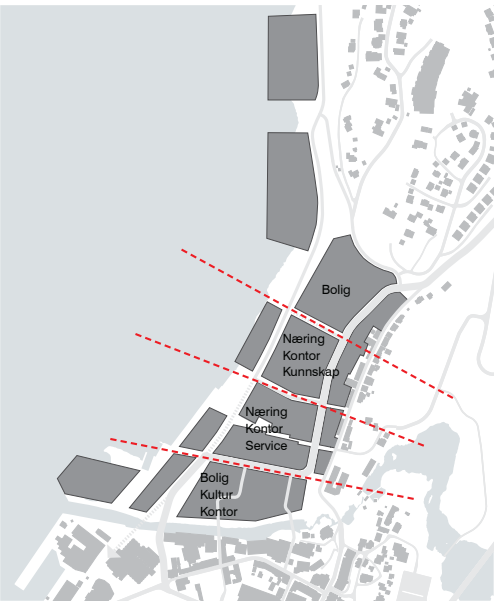
Inntil nedleggelsen har fabrikkområdet vært et lukket område som har fått utvikle seg på industriens premisser, adskilt fra Moss sentrum både fysisk og funksjonelt. Den nye situasjonen åpner for en bymessig utvikling av dagens sentrumsområde nordover på den andre siden av Mosseelva.

## Formålet med planarbeidet (tekst fra planprogram)

- Avklare framtidig bruk av området som del av en samlet sentrumsutvikling og ønske omverdiskapende virksomhet
- Kompakt og miljøvennlig byutvikling, styrke den tradisjonelle sentrumskjernen
- Skape forutsigbarhet, langsiktighet og fleksibilitet for utvikling av området

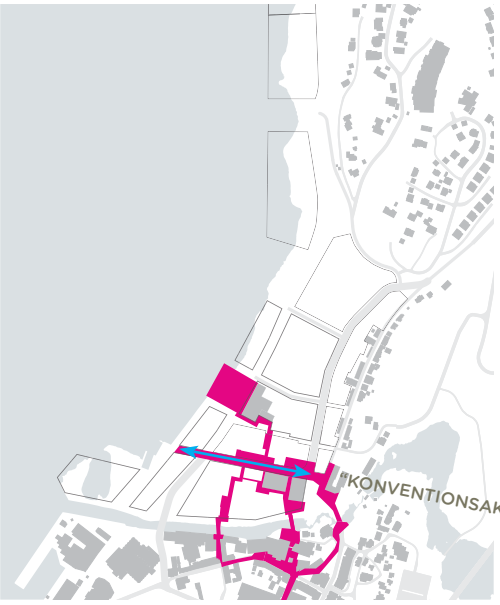
Planarbeidet skal samordnes med sentrumsplanarbeidet (...).

Områdereguleringen skal legge et langsiktig hovedgrep og legge til rette for en trinnvis utvikling. Tidlige byggetrinn kan detaljeres parallelt med arbeidet med områdereguleringen, enten som en integrert del av områdereguleringsplanen eller som parallell detaljregulering.




**PROGRAMMERING**
Foreløpig utkast til programmering av Verket, fra presentasjon januar 2014. Grå, umerkede felt må primært forstås som bolig. (Illustrasjoner ved Asplan Viak)

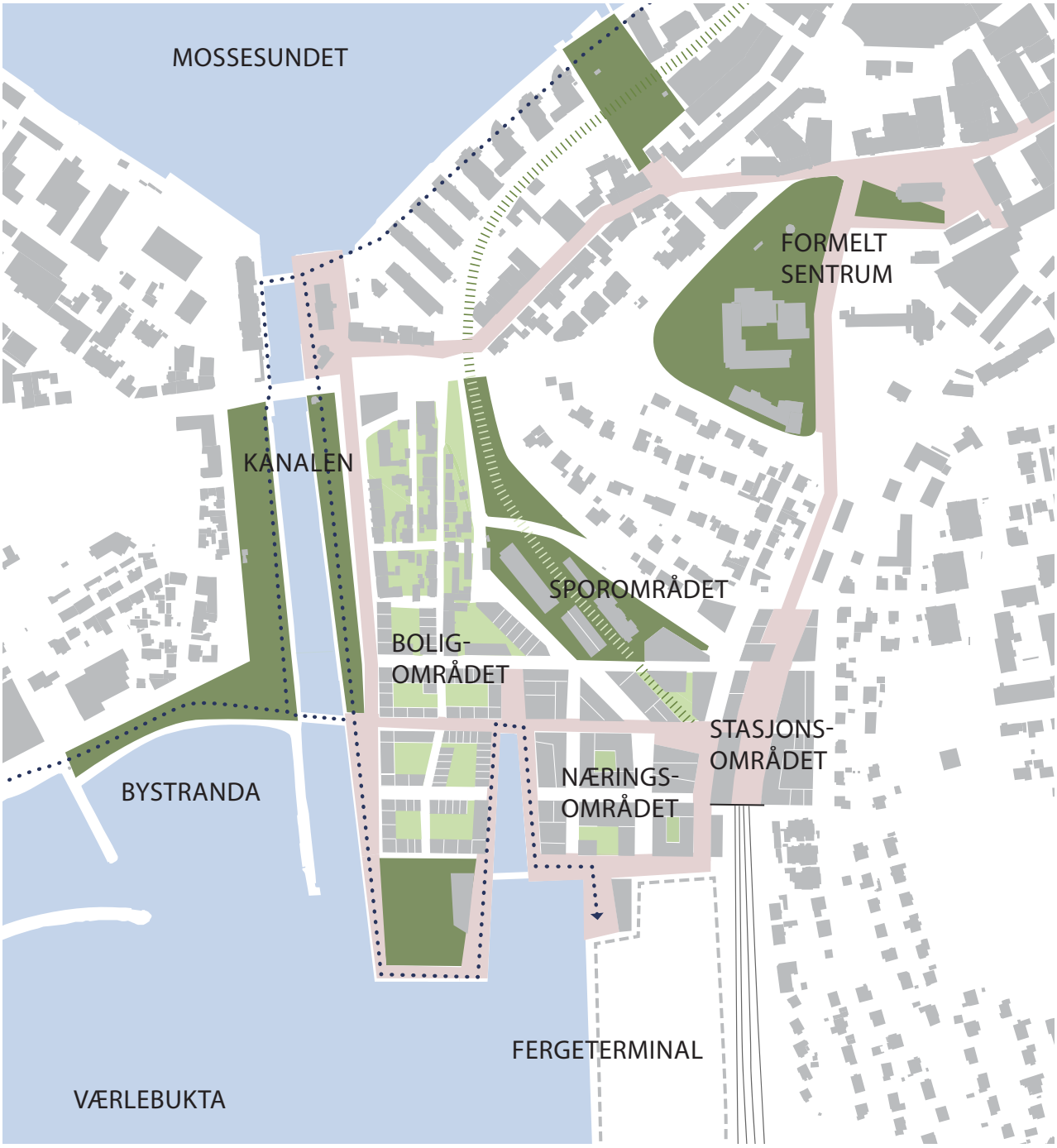
**FORBINDELSER**
Utkast til mulige forbindelser til Verket: Ingen gjennomfartstrafikk, men ny vei- og gangbru ved dagens jernbanebru, i tillegg til to nye bruer fra Møllebyen. Storebro stenges for kjørende. Buss legges utenom Verksgata.




**BYROM**
Intensjonen i Asplan Viaks forslag er at sentrumsaksen i Møllebyen forlenges over elva, og kobles mot det sentrale byrommet "Konventionsaksen" (Rambølls tillegg på diagrammet med blått). Byromsforløpet går videre mot dypvannskaia, hvor Asplan Viak / Höegh foreslår et stort, nytt plassrom.

# SJØSIDEN

Planer og illustrasjoner av Sjøsiden er hentet fra et skisseprosjekt utarbeidet av Rambøll AS, Dark arkitekter AS og Vismo på oppdrag for Moss kommune, ROM Eiendom AS og Jernbaneverket (2013).




Illustrasjonsskisse
Sjøsiden

# SJØSIDEN

## Nye Moss stasjon

Jernbaneverket starter detaljprosjekteringen av ny jernbanestasjon og jernbanetrasé gjennom Moss i 2014. Området skal detaljreguleres etter trasé bestemt gjennom tidligere kommunedelplaner. I forbindelse med høring av planprogrammet for detaljreguleringen av strekningen januar 2014, utarbeidet Rambøll Norge og Dark arkitekter et mulig framtidsbilde for ny Moss stasjon i Nyquistbyen.

## Knutepunkt

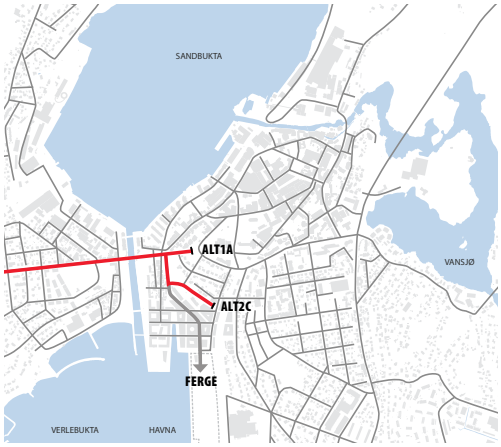
Nye Moss stasjon blir et sentralt knutepunkt i Moss. En ny stasjon med nytt dobbeltspor vil muliggjøre et sterkt forbedret togtilbud, med langt flere avganger enn i dag. Plasseringen sentralt i Moss gir mulighet til knutepunktsutvikling. Den nye stasjonen utløser dessuten en stor mulighet for å utvikle Moss sentrum mot Værlebukta og havneområdet.

## Kulvert

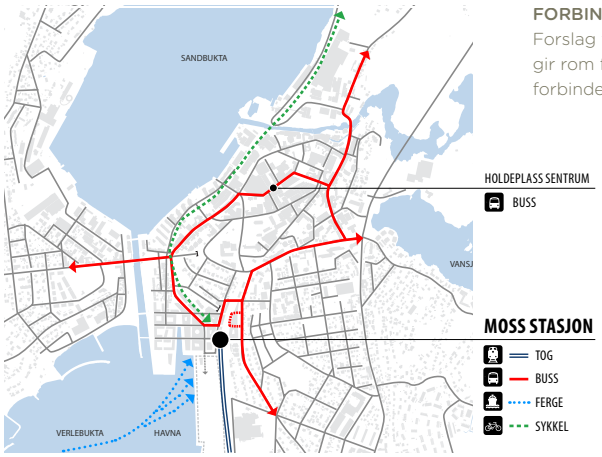
Jernbanen vil ligge i tunell gjennom Moss sentrum. Ved Kransen og Nyquistbyen er det grunnforhold med mye løsmasser. Dette betyr at det må bygges en kulvert for jernbanen i dette området. Nyquistbyen og området rundt eksisterende stasjon slik vi kjenner det i dag vil bli endret. Dette åpner for å utvikle en helt ny bydel. Taket på kulverten vil bli på høyde med Kransen og sentrum, noe som vil gi mulighet til enkel hovedatkomst til sentrum. Bygninger kan legges inntil jernbanekulverten, for å gjøre kulverten mindre dominerende og for å integrere den i bystrukturen.

## Mulig utnyttelse Sjøsiden

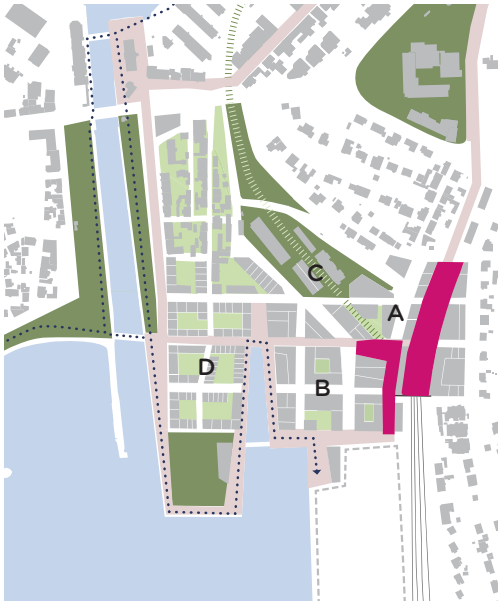
| | | |
|---|---|---|
| DELOMRÅDE A | Samlet gr.fl: | 6 870 m2 |
| STASJONSOMRÅDET | 4 etasjer: | 27 480 m2 |
| DELOMRÅDE B | Samlet gr.fl: | 12 700 m2 |
| NÆRINGSOMRÅDET | 4 etasjer: | 50 800 m2 |
| DELOMRÅDE C | Samlet gr.fl: | 3 250 m2 |
| SPOROMRÅDET | 4 etasjer: | 13 000 m2 |
| DELOMRÅDE D | Samlet gr.fl: | 9 430 m2 |
| BOLIGOMRÅDET | 4 etasjer: | 37 720 m2 |
| TOTALT | Samlet gr.fl: | 32 250 m2 |
| | 4 etasjer: | 129 000 m2 |




**VEITILKNYTNING RV19**
Forslag til bystruktur er fleksibelt med tanke på de to mulige tunellinnslagene for RV19: Enten ved Rådhusbrua eller nærmere den nye jernbanestasjonen.




**FORBINDELSER**
Forslag til ny bystruktur gir rom for en rekke nye forbindelser til Sjøsiden




**BYROM OG PARKER**
Den nye jernbanestasjonen henvender seg til to byrom: Et reisetorg på Sjøsiden-nivået, og et fotgjengertorg og reisetorg på jernbanekulverten. Dagens stasjonsområde foreslås videreutviklet til en ny park. Boligområdet avsluttes med en park og strand mot Værlebukta.

**NYE MOSS STASJON SETT MOT SENTRUM:** For de reisende er det en tydelig visuell sammenheng mot sentrum.

**NYE MOSS STASJON SETT FRA SENTRUM:** Fra sentrum kan jernbanekulverten bli et torg som forbinder jernbanestasjonen med sentrum.

## Reisetorg

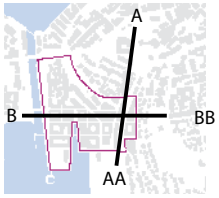
Kulverttaket kan utvikles til et reisetorg med enkel omstigning mellom tog og buss, med tydelig gang/sykkelatkomst til sentrum og nedgang til plattform og holdeplass. En ny stasjonsbygning kan betjene både reisetorget og Sjøsiden, som vil ligge på et lavere nivå. Eksisterende jernbanelinje, som vil bli nedlagt, kan i framtiden bli en ny gang- og sykkel-forbindelse til sentrum og Verket.

## Byutviklingspotensial

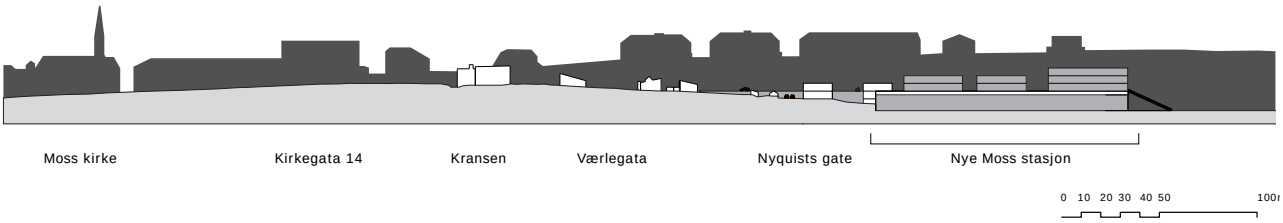
Sjøsiden er et betydelig byutvikling-område i Moss, med nærhet både til ny jernbanestasjon og nærhet til Værlebukta. Avhengig av hvor tett området bygges ut, vil det være kapasitet til godt over 100 000 m² bolig og næring.

Detaljutformingen av området vil bli til over flere år, og utvikles både gjennom detalj-reguleringsplanen for nytt dobbeltspor og i gjennom Moss kommunes arbeid med sentrumsplanen. Sjøsiden og Moss havn er  egne planprosesser som følger etter sentrumsplanen. Viktige samarbeidsparter i utviklingen av området og knutepunktet er Moss kommune, Jernbaneverket, ROM Eiendom, Moss Havn, Statens Vegvesen og Østfold fylkeskommune.

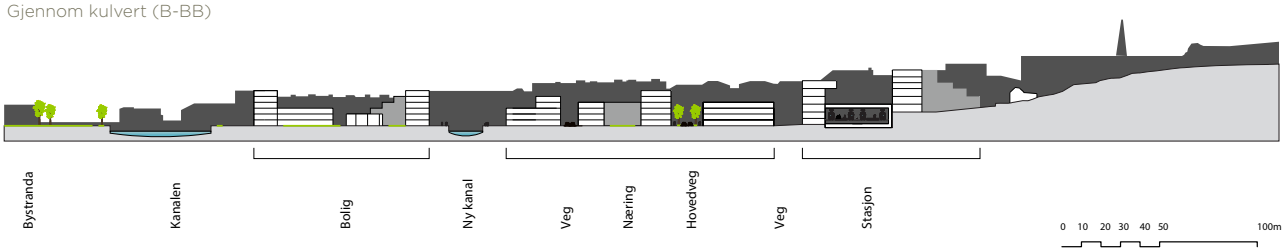
MULIG FRAMTIDSBILDE NYE MOSS STASJON OG BYUTVIKLINGSOMRÅDET SJØSIDEN




SNITT
Gjennom kulvert (A-AA)




SNITT
Gjennom kulvert (B-BB)



# OPPSUMMERING

Oppsummering av viktige funn gjort i mulighetsanalysen. Disse tas med videre i arbeidet med sentrumsplanen og i det strategiske arbeidet med Moss.

# HOVEDFUNN OG ANBEFALINGER

## VERKETS ROLLE

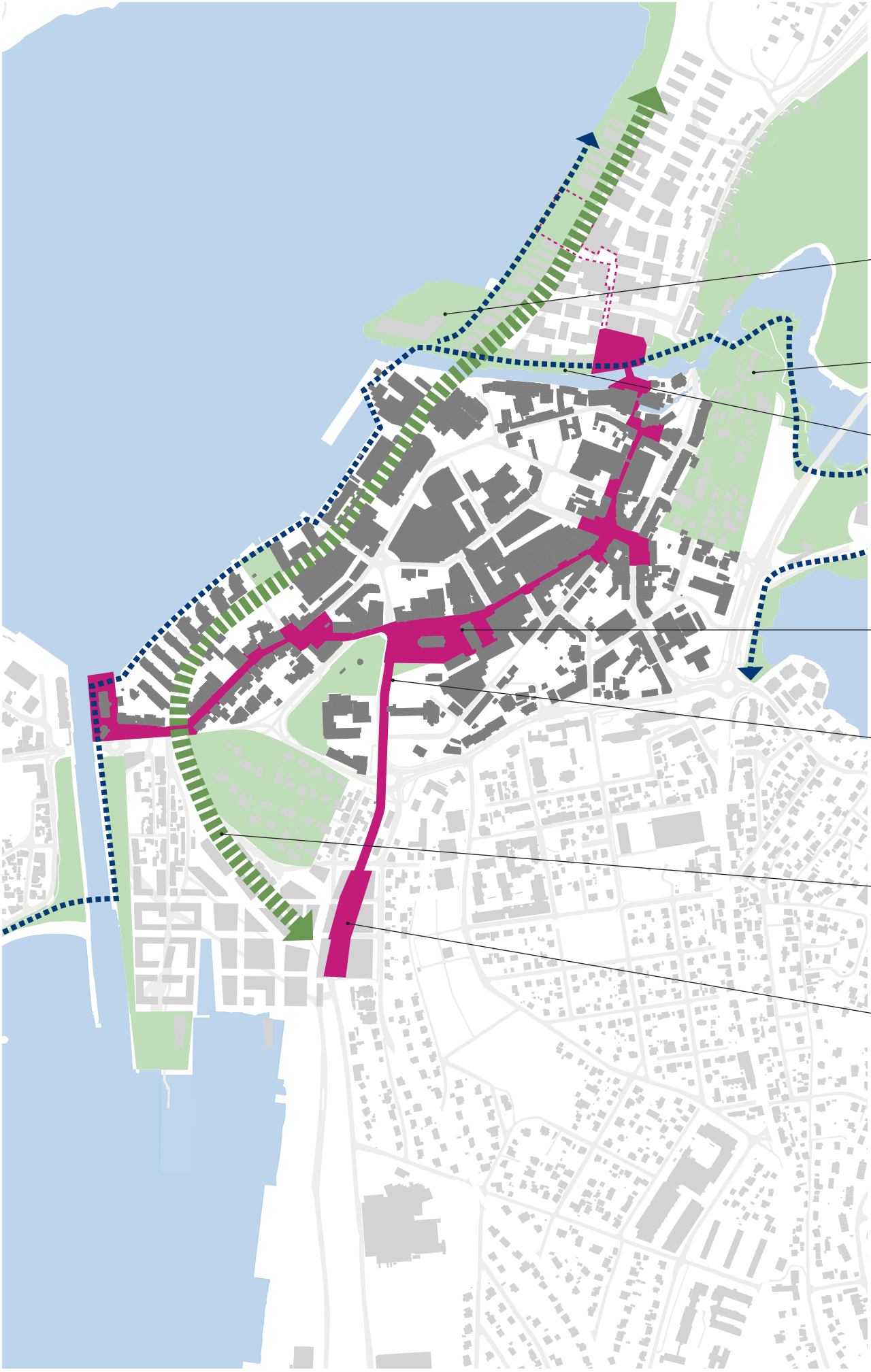
- Verket er en egen bydel og et supplement til sentrum
- Hovedsaklig boliger, men også kontor næring og kultur
- Kan bli viktig rekreasjonsområde,

## SENTRUMSKJERNEN

- Den definerte kjernen er Moss sentrum
- Styrke handelstilbudet (flere mennesker i sentrum)
- Funksjonsblanding i sentrumskjernen
- Aktive førsteetasjer (ikke parkering)
- Gode byrom (torg, parker og gaterom)
- Tilrettelegging for rekreasjon, aktivitet og møteplasser
- Boliger for ulike typer beboere i sentrum
- Offentlige bygg legges til sentrum

## SJØSIDENS ROLLE

- Sjøsiden er en egen bydel og et supplement til sentrum
- Nytt kollektivknutepunkt
- Hovedsakling boliger, men også kontor/arbeidsplasser/hotell+konferanse ved jernbanestasjonen
- Potensialet avhengig av hvordan Moss havn utvikles



## RABBEN - NY FOLKEPARK

Rabben kan bli et sentrumsnært park- og aktivitetsområde – noe Moss mangler i dag.

## SAMMENHENGENDE BLÅGRØNNE FORBINDELSER

Samlet sett vil nye, grønne korridorene i Moss koble sjøen og Vansjø i et sammenhengende nettverk.

## MOSSEELVA - NYTT REKREASJONSOMRÅDE

Med transformasjon av Verket åpnes muligheten for en grønn forbindelse langs Mosseelva. Det bynære rekreasjonsområdet kan få ulik grad av urbanitet

## SENTRUMSKJERNEN - STYRKES

Sentrumskjernen styrkes gjennom fortetting, funksjonsblanding og styrking av gatenettet. Strekningen Vogts gate, Kransen og Rådhusplassen videreutvikles som en grønn bygate med trær.

## SENTRUMSAKSEN - VIDEREUTVIKLES

Sentrumsaksens rolle styrkes gjennom at den kobles mot ny stasjon ved Sjøsiden, Kanalen og Verket.

## NEDLAGT JERNBANELINJE - NY GRØNN FORBINDELSE

Dagens jernbanelinje bør utvikles til en gjennomgående rekreativ forbindelse for gående og syklende gjennom Moss sentrum. Den bør på sikt strekke seg fra Kambo i nord og til Rydde i syd.

## JERNBANEKULVERT - NYTT KOLLEKTIVTORG

Jernbanekulverten gir mulighet for trinnvis atkomst til jernbanen på samme nivå som sentrumskjernen. Samtidig kan Sjøsiden betjenes på nedsiden av kulverten.

# TID OG FASER

Tidsaspektet er sentralt i utviklingen av byen. Det er viktig å være i forkant av utviklingen og planlegge langt frem i tid. Slik unngås det å gjennomføre kortsiktige prosjekter som ikke gir noe tilbake tilbyen og i verste fall blokkerer fremtidige muligheter.

UTBYGGINGSPOTENSIAL
(SOM ILLUSTRERT)

| | |
|---|---|
| Sentrum | 150.000 m2 |
| Verket | 250.000 m2 |
| Sjøsiden | 150.000 m2 |

# UTVIKLING OVER TID

Planene og mulighetene vist i denne mulighetsstudien synliggjør hvilket enormt utviklingspotensiale Moss by har. Det er ikke mangel på utviklingsområder og mulige byggetomter. Bare i sentrum er det det vist mulighet for å bygge 150.000 m2 nærmest kun på byggeklare tomter.

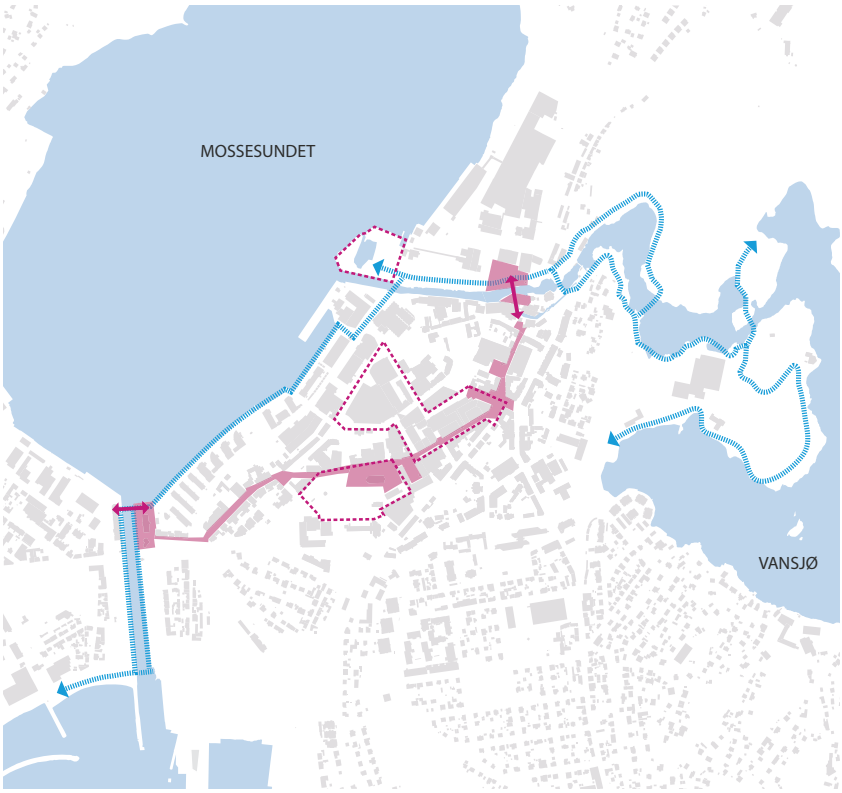
I den videre fortettingen og utbyggingen av Moss by er det avgjørende å ha et lansiktig perspektiv for å sikre at ny bebyggelse skjer på Moss by sine premisser.  Utbyggingen bør skje i planlagte byggetrinn  - dette for å bygge i takt med markedet og samtidig hindre at dagens sentrum blir stilt i skyggen av større utbygginger på Verket og på Sjøsiden.

### Utviklingsfaser

Det er i dette kapittelet forsøkt synliggjort avhengigheter og mulige utviklingstrinn. Noen tiltak er enkle å sette  i gang fra dag en og vil kunne ha en positiv effekt på dagens sentrum. Andre tiltak og byggeområder er avhengig av politiske beslutninger og ferdigstillelsen av større anlegg. Det er derfor viktig å tenke langsuiktig og legge opp til robuste og fleksible grep.

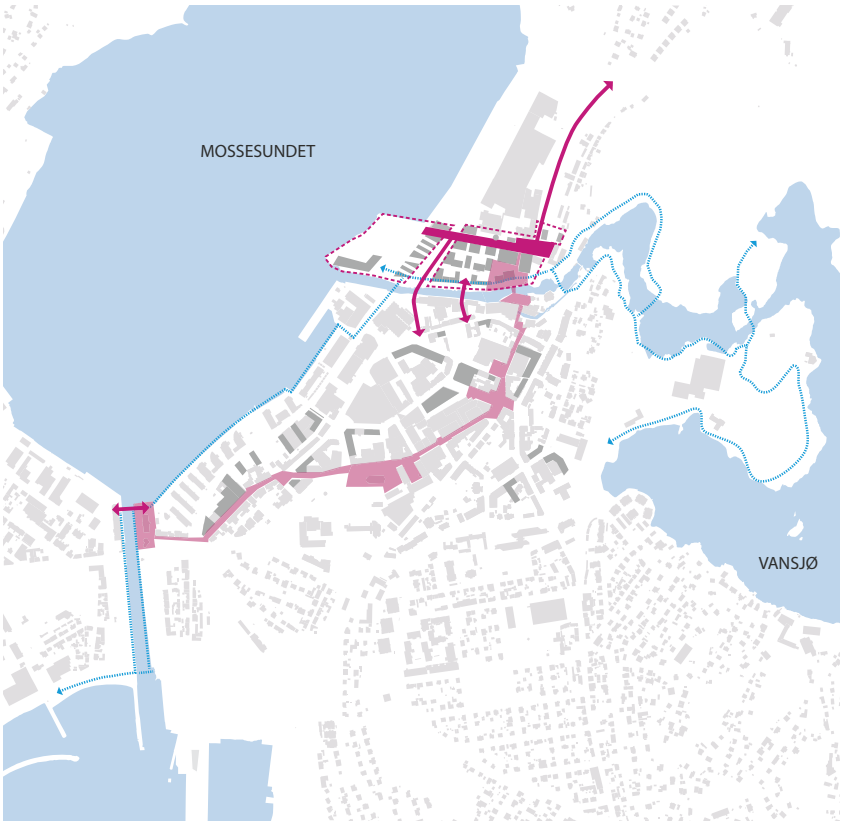
### Prinsipper for vekst

- Det legges opp til en forsiktig utvidelse av sentrum i nord og i sør
- Byen bør vokse innenfra og ut




## FRA DAG 1

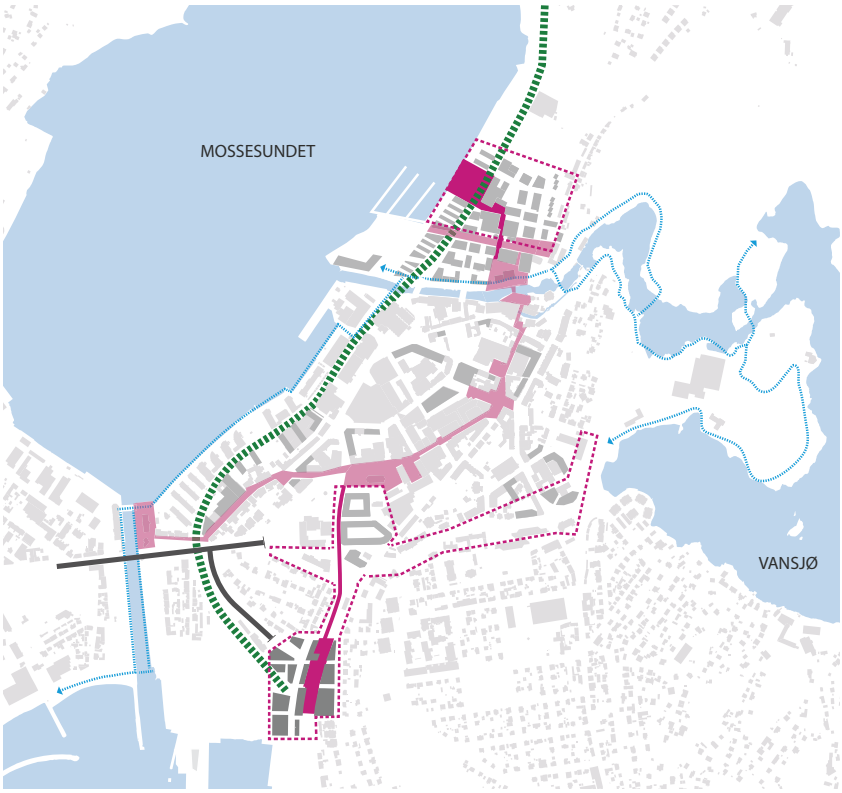
- Pågående prosjekter som feks. Kirkeparken ferdigstilles
- Rabben oppgraderes til eventspace og midlertidig parkområde
- Kjøpesenteret åpnes opp mot omkringliggende gater
- Midlertidig bruk av tomme lokaler i sentrum
- Midlertidige program i prioriterte by- og parkrom
- Oppgradering av Sentrumsaksen fra Kanalen og frem til Mosseelva
- Opparbeiding av sammenhengende promenade langs vannet




## FASE 1
## Kort perspektiv

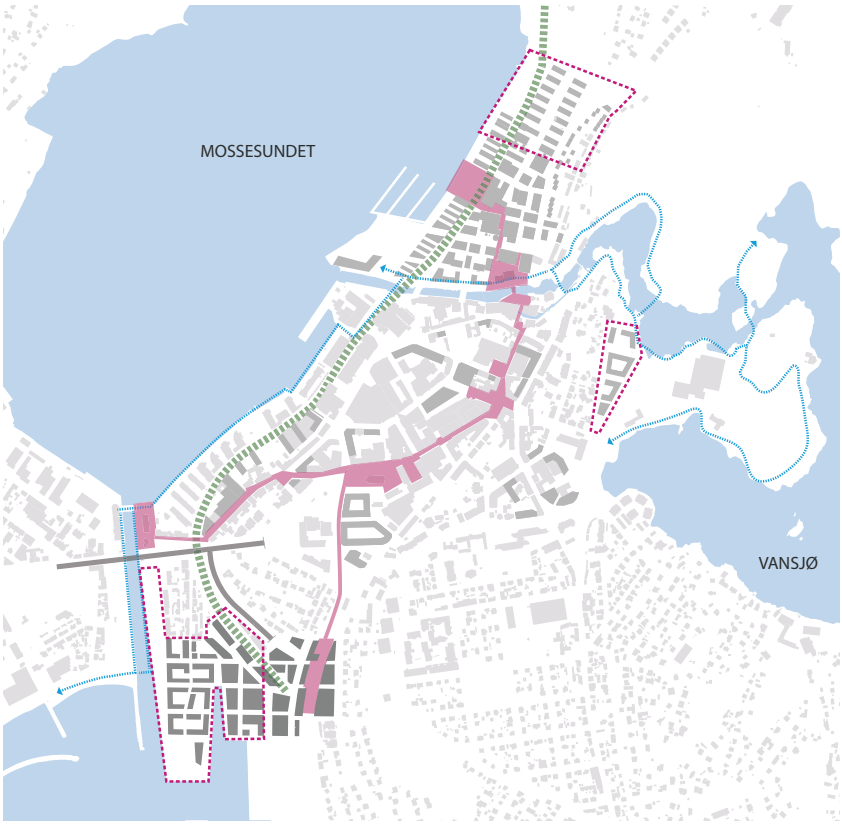
- Fortettingsprosjekter og byreparasjon i sentrum  styrker bygatene og skaper et mer sammenhengende sentrum
- Bebyggelse langs sentrumsaksen får utadrettet virksomhet som styrker aksen som aktiv bygate
- Første fase av Verket bygges ut langs Mosseelva og Konvensjonsaksen
- Ny kjørbar gate ved jernbanebroen forbinder Storgata, Verketområdet og veien Verket.
- Rabben etableres som permanent bypark. Det etableres en eller flere publikumsattraksjoner i parken

# MULIGE UTVIKLINGSFASER




**FASE 2**
**Mellomlangt perspektiv**

- Jernbanen er ferdig bygget ut og det etableres et samlet kollektivknutepunkt rundt den nye jernbanestasjonen
- Sammenhengende gangforbindelse forbinder sentrumsaksen og kollektivknutepunktet
- Det etableres park med gangvei og sykkelvei i det gamle jernbanesporet.
- RV19 legges i tunnel og barrierevirkningen langs Vogts gate forsvinner. Ny bebyggelse bidrar til å styrke gaten
- Sentraldelen av Verket utvikles.
- Sentrumsaksen forlenges gjennom Verket og ned til sjøen og ny småbåthavn




**FASE 3**
**Lengre perspektiv**

- Fergen flyttes og areal frigjøres til en ny bydel.
- Sjøsiden bygges ut mellom Kanalen, en ny indre kanal og jernbanestasjonen.
- Siste del av Verket bygges ut i nord
- Arealet mellom innfartsveien og Bjerget bygges ut og markerer innkjøringen til Moss by

**INNFILL**
Sentrumskjernen med nye innfill-volumer basert på høydeforslaget. Verket i forgrunnen og Sjøsiden i bakgrunnen.