

4. Konsekvensutredning

Vedlegg til sentrumsplanen

Kommunedelplan for Moss sentrum 2015 - 2026

Innhold

4.1	Innledning og metode	64
4.2	Datagrunnlag	66
4.3	Beskrivelse av delområder	68
4.4	Alternative vurderinger	74
4.5	Vurderinger av virkninger for utredningstema	76
4.6	Overordnet vurdering av infrastrukturprosjekter	92
4.7	Vurdering av de samlede arealbruksendringer og planens strategier	94

Vedlegget er hentet fra Sentrumsplanens høringsforslag.
Vedtatt av Bystyret 15. juni 2015.

4.1 Innledning og metode



Konsekvensutredningen følger prinsippene i Veileder for Konsekvensutredninger av Kommuneplanens arealdel, T-1493, utgitt av miljøverndepartementet. Veilederen følger opp Forskrift om konsekvensutredninger etter Plan- og bygningsloven (2009). Det er krav om konsekvensutredning av kommunedelplan ved:

- Nye områder
- Vesentlig endret arealbruk i eksisterende byggeområder
- Endring i utfyllende bestemmelser

Konsekvensutredning for rullering av sentrumsplanen i Moss har et overordnet, langsiktig og helhetlig perspektiv og setter søkelyset på strategiske problemstillinger og temaer. Planens utgangspunkt og formål om å styrke og revitalisere den tradisjonelle sentrumskjernen brukes som ramme for å vurdere virkningene av de enkelte utbyggingsområdene og de samlede arealbruksendringer i planen.

Konsekvensutredningen skal besvare spørsmål knyttet til lokalisering og arealformål. Utredningen sikter på å få frem viktige miljø- og samfunnsverdier i de foreslåtte endrings-/utbyggingsområdene og virkningene utbyggingen kan få for disse verdiene. Det sees på hva som på et overordnet nivå kan gjøres for å avbøte negative virkninger. For en rekke av områdene er det igangsatt eller planlagt igangsettelse av videre planarbeid. Det skal redegjøres for hvilke forhold som skal avklares og belyses nærmere i tilknytning til senere regulering av områdene. I tillegg er det flere pågående planarbeid for prosjekter i området. Det vises til egne planer der dette er relevant.

Innledningsvis beskrives de ulike delområder som er gjenstand for tematiske vurderinger, og det redegjøres for alternative vurderinger knyttet til lokalisering som det har vært en

prosess rundt i utarbeidelsen av sentrumsplanen.

Videre i konsekvensutredningen beskrives virkningene på miljø og samfunn etter følgende oppbygning:

- Virkningene av de enkelte utbyggingsområdene/tiltakene gruppert på tema
- Overordnet vurdering av større planlagte infrastrukturprosjekter
- Vurdering av virkningene av planens samlede arealbruksendringer
- Vurdering av planens strategi og målsetninger for fremtidig arealbruk

Virkningene beskrives på et overordnet nivå hvor langsiktighet og helhet står sentralt. Vurderingene gjøres opp mot 0-alternativet som er sannsynlig utvikling uten foreslått endring/rullering av sentrumsplanen. Verdi, omfang og konsekvens vurderes samlet med en tekstlig beskrivelse. Tidsperspektivet knyttet til de ulike tiltakene, som for eksempel ny jernbanetrase og utvikling av Sjøsidene, er en utfordring og usikkerhet i vurderingene.

4.2 Datagrunnlag



Konsekvensutredningen baserer seg på foreliggende kunnskap i offentlige databaser og relevante kommunale/regionale planer samt utredninger/rapporter. Utredninger og informasjon gjennom prosessen i arbeid med sentrumsplanen og steds- og mulighetsanalyse for Moss sentrum (Rambøll 2014) er også sentrale kilder for konsekvensutredningen. Det er spesielt gjort

vurderinger knyttet til kulturminner i arbeidet med sentrumsplanen. I tillegg er det utført en trafikkanalyse.

I henhold til planprogrammet skal følgende 13 tema inngå i konsekvensutredningen. Kildegrunnlaget benyttet i konsekvensutredningen kan leses av tabellen under.

Tema	Kilder
Naturverdier og biologisk mangfold	Naturbase, Faggrunnlag for ålegras i Norge
Landskapsvirkninger	Verneplan for Mossevasstraget (nve.no), Høydelagskart, 3d-modell for sentrumskjernen
Kulturminner og kulturmiljø	Temakart kulturminner, KDP for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap, Askeladden
Forurensning og støy	Miljøstatus.no, støysonekart fra Moss kommunes kartportal, Temakart støy fra Rv19
Grunnforhold	ngu.no
Friluftsliv og rekreasjon	Temakart blågrønne strukturer og rekreasjon, Moss kommunes kartportal, turkart i Østfold
Barn og unge	RPR for Barn og unge i planleggingen
Universell utforming	Prinsipper for universell utforming og tilgjengelighet
Samfunnssikkerhet	ROS-analyse
Transportbehov	Trafikkanalyse, Hovedplan for gang og sykkel i Moss og Rygge
Klimatilpasninger	Flomsonekart - delprosjekt Moss og Rygge (NVE 2010), Region-ROS for Mosseregionen (Regionrådet Mosseregionen, 2011), konsesjonsområde for fjernvarme
Næringsliv og sysselsetting	Mosseregionen næring- og handelsanalyse (Rambøll og Vista Analyse 2014), Temakart aktive førsteetasjer
Infrastruktur og kommunalt tjenestetilbud	Skolekapasitet, barneskoler og inntaksområder

4.3 Beskrivelse av delområder



Konsekvensutredning av kommunedelplanen for sentrum av Moss tar for seg nye utbyggingsområder og områder med vesentlig endret arealbruk eller bestemmelser om dette. I hovedsak gjelder dette de områdene som er inkludert i utvidelsen av sentrumsplanen, større infrastrukturprosjekter som er under planlegging i sentrum, samt fortetting og strategiske grep i sentrumskjernen.

Planavgrensningen er utvidet i forhold til avgrensningen av gjeldende sentrumsplan. I tillegg til den eksisterende sentrumskjernen inkluderer man de tre store nye utviklingsområdene i Moss sentrum:

- Sjøsidan/Moss havn: trekke havneutviklingen sydover i havneområdet for å gi rom for knutepunktsutvikling rundt nye Moss stasjon.
- Kanalen/Jeløy: inkludere arealer på vestsiden av Kanalen for å fange opp den sentrumsnære utviklingen på Jeløy.
- Verket/Petersonområdet: del av framtidig byutvikling i Moss

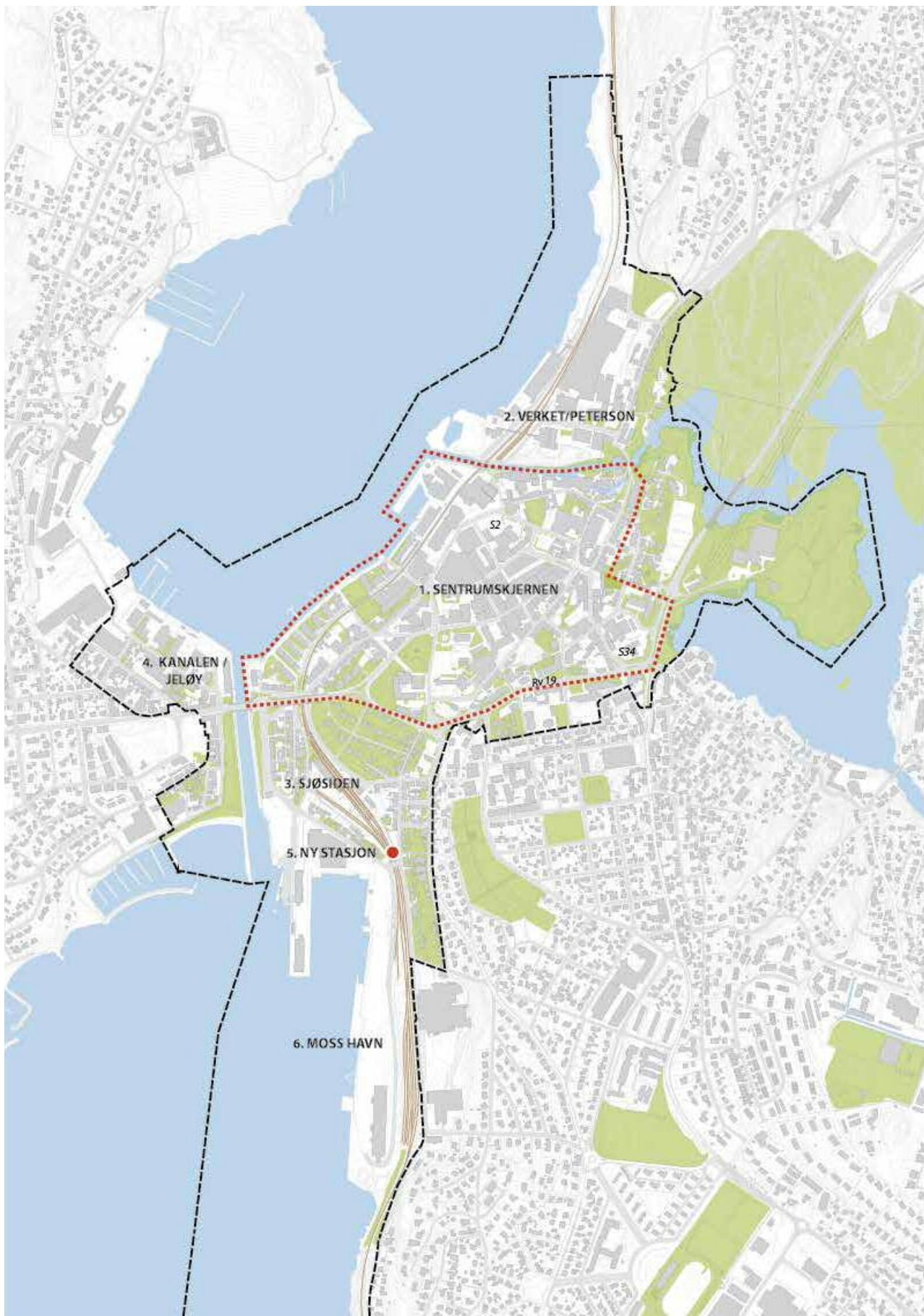
Delområder som konsekvensutredes etter utredningstema (se kartskissen):

1. Fortetting i sentrumskjernen
2. Felt S2
3. Felt S32
4. Verket
5. Kanalen og Jeløy
6. Sjøsidan
7. Moss Havn

Planlagte infrastrukturprosjekter som vurderes overordnet:

1. Rv19 som bygate
2. Rv19 i tunnel og ferjeleiet
3. Jernbanetraseen
4. Ny jernbanestasjon og Inter-City

Delområde for sentrumskjernen omfatter generell fortetting og strukturelle grep i sentrumskjernen. Sentrumskjernen er definert med avgrensning som vist på på kartskissen (stiplet rød linje). I tillegg er to områder innenfor sentrumskjernen vurdert særskilt. Det gjelder to felter med sentrumsformål (S2 og S32) der det åpnes opp for å bygge høyere enn den øvrige sentrumskjernen. Det er i planen vurdert at dersom Moss sentrum skal ha «høyhus», så er det i disse to områdene det kan etableres uten for stor konflikt med det eksisterende bymiljø. Det foreligger krav om felles planlegging for disse to områdene. Begrepet «høyhus» må sees i kontekst av Moss by og er ikke sammenlignbart med definisjoner av høyhus i større byområder.



Kart som viser geografiske delområder i KU. Stiplet linje viser avgrensning av sentrumskjernen.

4.3.1 Fortetting i sentrumskjernen

Områdeavgrensning for sentrumskjernen er basert på vurderinger i Steds- og mulighetsstudie for Moss (Rambøll, mai 2014). Sentrale deler av sentrumskjernen har blitt avsatt til sentrumsformål og er således mindre detaljert og mer oversiktlig sammenlignet med gjeldende sentrumsplan. Byggeområdene har nærmere angivelse av hva som er tillatt i det enkelte felt i bestemmelsene. I tillegg er det lagt hensynssoner for kulturminner og kulturmiljø. Det legges opp til en fortetting med økt boligandel i sentrumskjernen. En del områder som tidligere har vært avsatt til kun forretning og kontor (med innslag av boliger enkelte steder) åpnes nå opp for boligbygging med enn viss andel, fastsatt i bestemmelsene. Maksimum tillatt boligandel er differensiert i bestemmelse fra 25 % i de mest sentrale områdene av sentrumskjernen, til 50 % og 75 % maksimum boligandel. Det er en generell økning av høyder i hele området. De nye høydebegrensningene muliggjør en fortetting i sentrum. Høydebegrensningene er satt ut ifra en 3d modell av sentrum med vekt på den eksisterende bebyggelsesstrukturen, sol/skyggevirkninger i viktige byrom og landskapsvirkning fra sjøen.

4.3.2 Felt S2

Felt S2 er avsatt til sentrumsformål i planen, der det åpnes for en boligandel på maksimalt 75 % av totalt bruksareal (inkludert eksisterende bebyggelse). Det tillates høyhus opp til 9 etasjer, maks byggehøyde kote +33m, på vestre del av feltet mot Storgata og Mølla. Resterende areal er tillatt bebygd opp til kote +22 m (5 etasjer). Det foreligger krav om felles planlegging (jif skravur – hensynssone - på utsnitt av plankart). Muligheten for etableringen av høyhus på dette feltet er satt på bakgrunn av at dette er et av de områdene i

sentrum der dette kan etableres uten for stor konflikt med eksisterende bymiljø. Det er eksisterende storskala bygningsstrukturer i denne delen av sentrum (Mølla). Maksimalt tillatt % BYA er 75 %. Området var i gjeldende sentrumsplan regulert til Forretninger og kontor med høy utnyttelse, samt mulighet for innslag av boliger. En utbygging av feltet vil bidra til «oppriidding» i bebyggelsesstrukturen i området.

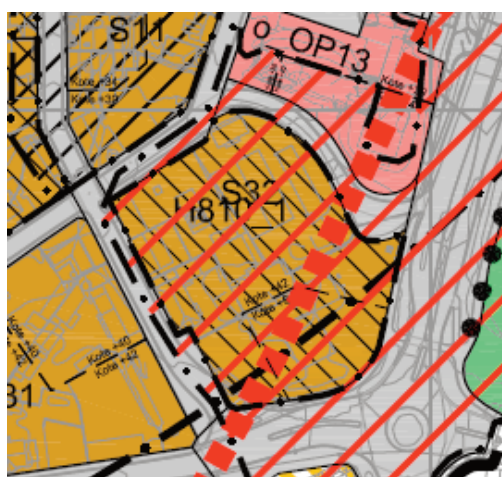
I planbestemmelsene er det fastsatt følgende:

I kvartalene S2 og S32 kan det tillates høyhus opp til angitt maksimal kotehøyde dersom bebyggelsen:

- Ikke har dybde på mer enn 16 meter
- Ivaretar gode solforhold i felles utearealer og offentlige byrom
- Vektlegger høy arkitektonisk kvalitet
- Ivaretar viktige siktlinjer
- Gir en god sammenheng med omgivelsene med hensyn til eksisterende bebyggelse og gatestruktur

4.3.3 Felt S32

Felt S32 er avsatt til sentrumsformål i planen, der det åpnes for en boligandel på maksimalt 50 % av totalt bruksareal. Det tillates høyhus opp til 12 etasjer, maks byggehøyde kote +64m, på del av feltet mot Rv19. Resterende areal er tillatt bebygd opp til kote +42 m (9 etasjer). Det foreligger krav om felles planlegging (jif skravur på utsnitt av plankart). I felt S32 legges det til rette for mulighet til å bygge høyhus. Dette området er omgitt av store rom og store veisystemer, og er derfor i utgangspunktet vurdert til å tåle



denne skalaen. Feltet er et strategisk viktig ankomstområde til sentrum – Kongens gate inn til basaren/Nedre torg - og dette vil kunne markeres i form av et høyhus. Maksimalt tillatt % BYA er 75 %. Området var i gjeldende sentrumsplan regulert til Forretninger og kontor.

I planbestemmelsene er det fastsatt følgende:

I kvartalene S2 og S32 kan det tillates høyhus opp til angitt maksimal kotehøyde dersom bebyggelsen:

- Ikke har dybde på mer enn 16 meter
- Ivaretar gode solforhold i felles utearealer og offentlige byrom
- Vektlegger høy arkitektonisk kvalitet
- Ivaretar viktige siktlinjer
- Gir en god sammenheng med omgivelsene med hensyn til eksisterende bebyggelse og gatestruktur

Dersom ny bebyggelse i kvartal S32 overstiger kote +42 meter, utløses krav til etablering av torg på minimum 700 m². Torget skal være offentlig tilgjengelig og ligge i direkte tilknytning til Kongens gate og Vogs gate. Bygninger i tilknytning til torget skal ha publikumsrettet virksomhet i førsteetasje og hovedinngang som henvender seg mot torget.

4.3.4 Verket

Verket er et transformasjonsområde med nedlagt industri, og var ikke del av forrige sentrumsplan. Hele området er avsatt til industri i gjeldende kommuneplan. Det pågår utarbeidelse av områdereguleringsplan for Verket parallelt med sentrumsplanen. I arbeidet med områdereguleringen vil det utarbeides konsekvensutredning, og vurderingene av Verket vil i sentrumsplanen begrense seg til overordnede betraktninger i hovedsak sett opp mot Moss sentrum som helhet. For mer detaljert KU henvises det til områdereguleringsplanen.

Verketområdet er et blandet byutviklingsområde hovedsakelig avsatt til bolig og noe næring. Veistruktur og nye broforbindelser til sentrum inngår i området. I tillegg sikres offentlige områder gjennom offentlige friområder og gang-sykkelveier gjennom området.

4.3.5 Kanalen og Jeløy

Kanalen og de sentrumsnære områdene av Jeløy er innlemmet i ny kommunedelplan for Moss sentrum. Gjeldende sentrumsplan omfattet ingen arealer på Jeløy. Den nordvestre delen av dette området er deler av gjeldende reguleringsplan for Kanalområdet Nord – Jeløy, vedtatt i 2012. Det anses at konsekvenser er tilfredsstillende belyst for dette området i reguleringsplanen.

Det planlegges etablert en ny gangbro i søndre del av kanalområdet. Dette vil bli en betydelig bedring av tilgjengeligheten til og fra Jeløy for gående og syklende, spesielt til det nye stasjonsområdet som planlegges i direkte akse fra den nye broen. Den vil også gi myke trafikanter et alternativ til dagens Kanalbru som er belastet med større trafikkmengder og støy.

4.3.6 Sjøsidene

Sjøsidene er et av Moss store potensielle transformasjonsområder og det er satt av store areal til fremtidige kombinerte formål. Det er lagt opp til at boliger skal være beliggende ut mot kanalen og næring skal lokaliseres mot stasjonsområdet. Det er ikke detaljerte planer for fremtidig utbygging og området vil behandles som en egen områdereguleringsplan. Det er for de fleste tema derfor ikke så stort grunnlag for å kunne vurdere virkning av planforslaget. Det fremheves hvilke verdier for de ulike temaene som finnes, og som må ivaretas i den videre planleggingen. Arealene som er definert til Sjøsidene vil også omfatte ny jernbanestasjon med tilhørende knutepunktsutvikling.

4.3.7 Moss havn

Moss havn var ikke inkludert i forrige sentrumsplan, men det foreligger reguleringsplan for området. Det er startet opp arbeid med ny områdereguleringsplan for havna. I ny sentrumsplan er arealet til havn trukket sørover sammenlignet med dagens lokalisering. I tillegg legges det opp til utfylling i sjø for å gi havna tilstrekkelig areal når deler av dagens havn frigjøres til byutvikling og ferjeanlegg. Det legges opp til at ferjeleiet på sikt skal flyttes til området som grenser til havna i nord. Ferjeleiet vil inngå i områdereguleringsplanen.

4.4 Alternative vurderinger



Utredning av alternative løsninger til overordnet utbyggingsmønster er del av KU av overordnet plan. I ny kommunedelplan for Moss sentrum er plassering av havna og ferjeanlegget særlig aktuelt. Alternative utviklingsscenarioer har ulikt potensial for byutvikling og muligheter for havnedrift og fortsatt byhavn i Moss. I tillegg er det alternative vurderinger knyttet til lokalisering av tunnelåpningen for ny Rv19.

4.4.1 Moss havn og ferjeleiet

Det er vedtatt at Havna skal ligge i Moss (Fylkesdelplan for Østfold- Østfold mot 2050, 26.2.2009) – «Moss skal utvikles til et maritimt knutepunkt i Oslofjorden med et aktivt havnemiljø og med etablering av maritime kunnskapsbedrifter». Det er tidligere vedtatt en utvidelse av denne med 30 mål (regplan 271 Sentrum, Samordnet reguleringsplan jernbane/veg/havn, vedtatt 2.9.1999). Havna opplever at det er driftsmessig utfordrende med det arealet som det drives på i dag, og at tidligere vedtatt utvidelse ikke samsvarer med de behovene de har. I vedtatt fylkesdelplan er utbygging av Moss havn spesielt nevnt som en forutsetning for gjennomføring av arealstrategien i Mossregionen.

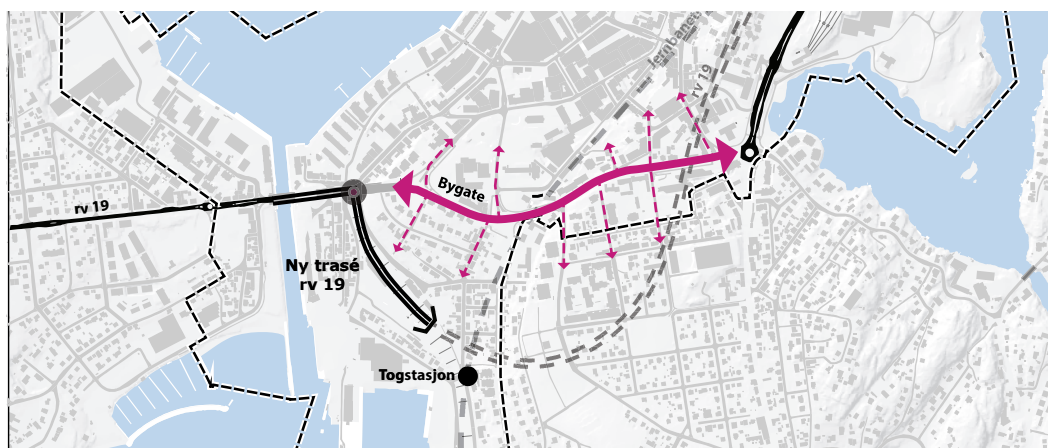
Ferjeanlegget ligger tett inntil sentrum på attraktive arealer med fin utsikt mot fjorden. Statens vegvesen skal rehabilitere og utvide anlegget med en tredje ferjekai slik at driftsforhold og kapasitet bedres. Fra byens side er imidlertid dette arealet så attraktivt, nært beliggende den nye jernbanestasjonen og sentrumskjernen, at bruken av dette til parkeringsplasser er lite hensiktsmessig i forhold til byutvikling.

Med bakgrunn i dette er det igangsatt et samtidig planarbeid – områderegeringsplan for Moss havn, der havna utvides med innvinning av nytt areal mot sør. Årsaken til dette er både for å frigjøre areal til byutvikling og legge forholdene til rette for en

konkurransedyktig havn. Med dette kan deler av dagens havneareal frigjøres. Havna utvides ut i sjø for å gi plass til nødvendige funksjoner. I mulighetsstudiet for Moss er det foreslått at ferjen samlokaliseres ved ny jernbanestasjon og bussholdeplass slik at forholdene for et kollektivt knutepunkt og byutvikling på Sjøsidan optimaliseres. Disse prinsippene legges til grunn i sentrumsplanen. Sjøsidanområdet avsettes til kombinert formål, og en områderegeringsplan for Sjøsidan vil måtte utrede mer detaljert lokalisering av de ulike funksjonene og virkninger av dette. Området mellom Sjøsidan og havneterminal avsettes til ferjeleie med oppstillingsplass og ro-ro kaier for ferjer.

4.4.2 Tunnelåpning RV19

Det er vurdert 2 alternativer for traseen for Rv 19 i tunnel med hensyn på hvor tunnelåpningen skal være, se illustrasjonen. Det ene alternativet er i sør innenfor Sjøsidanområdet. Det andre alternativet er vest i sentrumskjernen i retning Jeløy. Det har i arbeidet med sentrumsplanen blitt vurdert at alternativet mot sør er ansett som det mest fordelaktige og foretrukne alternativet. Dette er også konklusjonen som kom ut av arbeidet med siling av alternativer i forbindelse med Rv19 arbeidet, jf silingsrapporten for Rv19 kommunedelplanarbeidet. Løsningen i sør gir direkte tilknytning fra Rv19 til havn og ferje og tungtrafikken trenger ikke å dras gjennom sentrumsområdene. Det gir også bedre muligheter for å skille den interne bytrafikken. Prinsippet med tunnelåpning nærme havn og ferje er illustrert på plankartet for sentrumsplanen. Denne er imidlertid ikke juridisk bindende da hele traseen må sees nærmere på spesielt når det gjelder grunnforhold. Utforming av det nye ferjeleiet må også sees på i nærmere sammenheng med dette. I videre planlegging skal kommunedelplan for Rv19 ferdigstilles. Statens vegvesen skal utarbeide detaljreguleringsplan for Rv19 og ferjen.



4.5 Vurderinger av virkninger for utredningstema



Konsekvensutredningstemaene behandles etter kilder som beskrevet under kapittelet om datagrunnlag. De enkelte temaene vurderes for hvert delområde med en samlet vurdering til slutt. Den samlede virkningen gjøres etter utredningstema og bygger på vurderingene for enkeltområdene, samt helhetlige betraktninger om planområdet. Der det er hensiktsmessig, som for eksempel for tema grunnforurensning, behandles temaet kun samlet for hele sentrumsplanen.

4.5.1 Naturverdier og biologisk mangfold

Fortetting i sentrumskjernen

Det er registrert flere arter som har yngle- og leveområde i områdene langs Mosseelva. (Kilde: Naturbase). Ved Mosseelvas utløp er det blant annet registrert bestander av hettemåke og fiskemåke, som er rødlistet med kategorien NT (nær truet). De er imidlertid ikke kategorisert som prioriterte arter. I tillegg er det blant annet leveområde for bever, og yngleområde for en del andre fuglearter. Lenger inn mot Mosseporten og videre innover mot Vansjø er Mosseelva yngleområde for Toppdykker og Vintererle samt beiteområde for Fossefall, alle kategorisert med verdi B. På sentrumssiden av Mosseelva foreslås ingen større endringer. Det planlegges anlagt både bro for kjøretøy og gangveibroer over Mosseelva. Dette kan påvirke artenes leveområde. Samtidig er det fokus på en tosidighet mot områdene på Verket, der det planlegges grøntbelte. Dette vil gi en buffer mot utbyggingen og kan bidra positivt til leveområde for biologisk mangfold. Gamle trær er svært verdifullt for biologisk mangfold. Det er lagt opp til bevaring av store trær i flere deler av sentrum.

Felt S2

Ingen kjente naturverdier eller biologisk mangfold.

Felt S32

Ingen kjente naturverdier eller biologisk mangfold.

Verket

Naturbase viser at det er to ålegressamfunn registrert i sjøen utenfor Verketområdet. Disse er kategorisert med svært viktig verdi. Naturtypeområdet lengst nord, Mossesundet Øst 6/7 (ca 6500 kvm), er en middels stor ålegresseng på en ganske bratt skråning med sand og steinbunn. Lokaliteten lenger sør, Mossesundet Øst 7/7 (ca 2800 kvm), er en middels stor ålegresseng med stort sett flekkvis

forekomst av ålegress. Ålegrasengene på østsiden av Mossesundet er angitt som en sammenhengende eng, og ved verdisetting har en sett på det samlede arealet til de 7 ålegressengene langs Mossesundet øst. Det totale arealet er ca 60 000 kvm, og tilsier verdi A, nasjonalt viktig. (Kilde: Naturbase) Naturtypen lengst nord ligger på grensen til planområdet. Det legges ikke opp til noe utvikling i sjøområdene her. Området for naturtypen lengst nord forutsettes bevart og vil derfor ikke ha noen negative konsekvenser. Lokaliteten lenger sør ligger tilgrensende til utbyggingsområde for bolig med mulig utfylling av arealer. Dette kan utgjøre en trussel for ålegressengen. Ålegress har en viktig funksjon for tilstedeværelse og som habitat for andre organismer, både planter og dyr. Reduserte lysforhold og mer konkrete inngrep som mudring o.l. er direkte trusler for ålegressenger. Det må i områdereguleringen vurderes nærmere hvilke virkninger den tilgrensende utbyggingen kan få for ålegresset og eventuelle tiltak som bør gjøres eller begrenses. Det er i sentrumsplanen lagt hensynssone på ålegressengene i sør.



Kanalen og Jeløy

I området Jeløykanalen er det leveområde for piggsvin og i området Sjøgata (vannområdene i Sjøbadet) er det registrert bløtbunnsområder i strandsonen med lokalt viktig verdi. Området er karakterisert som bølgepåvirkede strender av ren sand. (Kilde: Naturbase)

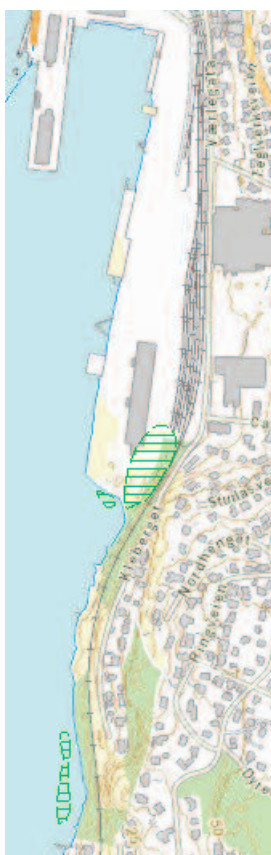
Sjøsidan

Ingen kjente naturverdier eller biologisk mangfold.

Moss havn

I området ved havna og sør for havna er det registrert 3 naturtypeområder med lokalt viktig verdi. Området på land, stranda sør for Moss stasjon, er et strandparti med den regionalt rødlistede plantearten strandkarse. Naturtypene strandeng og strandsump er registrert i området. Utenfor strandpartiet, i området

Verlebukta øst 1, er det registrert en liten flekk med spredt vegetasjon av vanlig ålegras fra 1,5 til 3 m dyp på sandbunn. Den relativt lille forekomsten er verdisatt grunnet potensialet for at den henger sammen med forekomsten lenger sør, Værlebukta øst 2. Denne lokaliteten lenger sør er en middels stor ålegresseng med spredt vegetasjon av vanlig ålegress fra 1,5 til 2,5 m dyp på sand og steinete bunn. Størrelsen tilsier verdi C, lokalt viktig. (Kilde: Naturbase) Det er ikke lagt opp til utfylling eller utbygging som direkte berører lokaliteten lengst sør. Denne forutsettes derfor at ikke blir berørt. Områdene lenger nord ligger innenfor eksisterende reguleringsplan og sentrumsplanen følger utbyggingslinjene lagt i denne for dette området som vil antatt berøre disse lokalitetene. Dette må gjøres nærmere rede for i arbeidet med områdereguleringsplan.



Samlet virkning

De fleste byggeområder og fortetting i eksisterende byggeområder er bebygde områder i dag. Den samlede virkningen for naturverdier og biologisk mangfold er derfor liten. Når det gjelder biologisk mangfold i vann er det forekomster av ålegress ved utviklingsområdene på Verket og Havna. Ved utvikling eller utfylling av tilgrensende områder må det vurderes nærmere om dette vil kunne påvirke i negativ grad, og hvordan forekomstene kan bevares slik at ikke disse forringes. Det er i sentrumsplanen lagt hensynssone for de aktuelle ålegressområdene ved Verket som blir førende for videre utvikling.

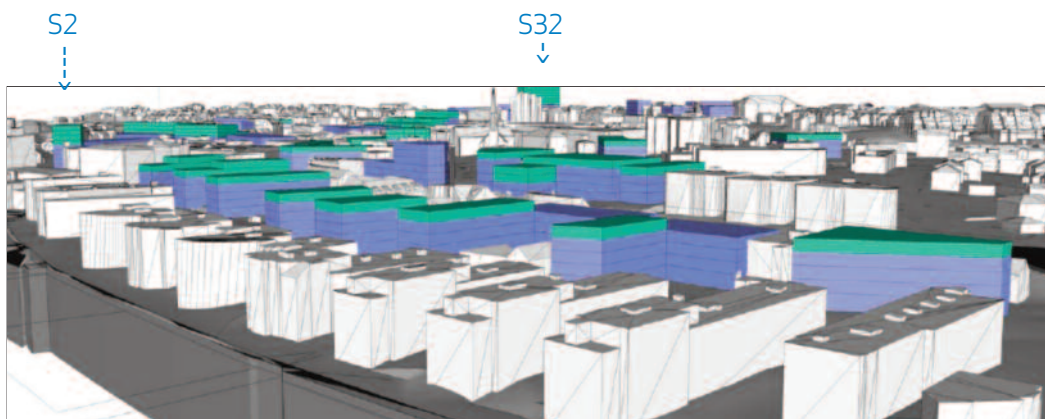
Det ligger et stort potensiale i å utvikle et større grøntstrukturområde langs Mosseelva for å øke verdien for biologisk mangfold. Et sammenhengende vegetasjonsbelte som knytter sammen områdene Vansjø og Mosseelva til Mosseelvas utløp vil være en korridor som kan medvirke til populasjonsspredning og bevegelse av arter.

Landskapsvirkninger

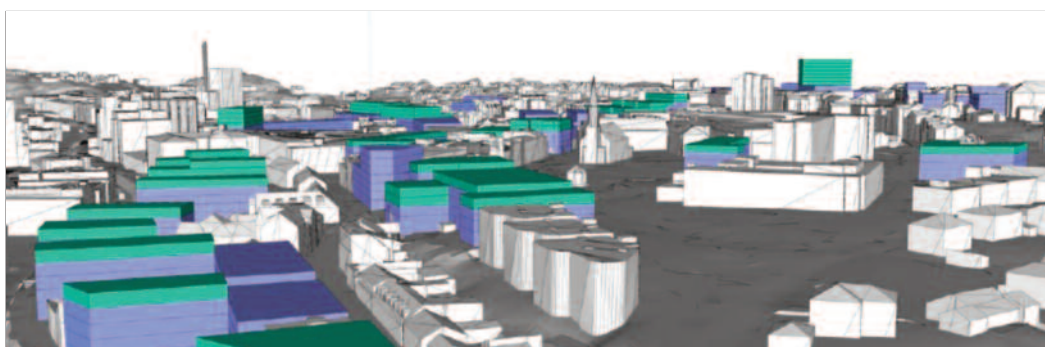
Fortetting i sentrumskjernen

De nordøstlige deler av sentrumskjernen ligger innenfor verneplan for Mosseelvasdraget (kilde: Naturbase) Grunnlaget for verneplanen er at vassdragets elver og vann er viktige deler av et variert og attraktivt landskap uten store høydeforskjeller, men med relativt mye bebyggelse. Området har store kulturverdier og friluftsliv er viktig bruk. Vassdraget ble vernet i 1973 på generelt grunnlag for å unngå ytterligere kraftutbygging, men det ble gjort et unntak for bruk av Mossefossen. En del av vannet i fossen nyttes nå i et kraftverk. Mosseelva som landskapelement kan bli påvirket av de planlagte broforbindelsene til Verket. Det må tas hensyn til Mosseelvas karakter ved utforming av elvebredden. I sentrumskjernen skråner terrenget opp fra vannet og mot høydedraget der Kirketoget ligger.

Fortetting i sentrumskjernen forholder seg hovedsakelig til eksisterende bygningsstruktur, og det vurderes ikke som noen vesentlig endret landskapsstruktur som følge av dette. Hele byen løftes litt, men terrenget bevares. Det er et mål å videreføre prinsippene om at det bakenforliggende bylandskapet skal være synlig og lesbart fra sjøen. De nye høydelinjene bygger opp under dette og kan således bidra positivt til bybildet.



Sentrumskjernen sett fra vest (grønne flater viser økning i høyder på eksisterende hus)



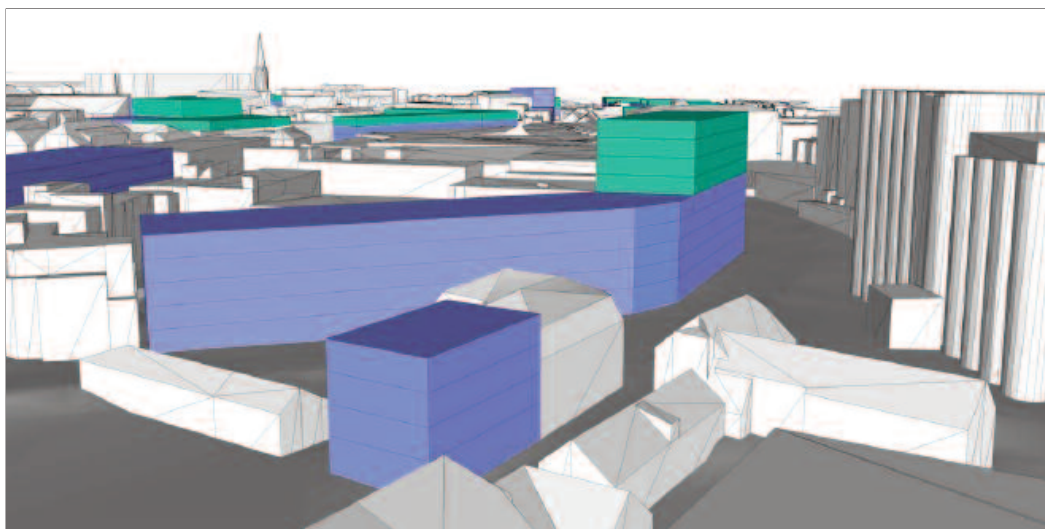
Sentrumskjernen og –aksen sett fra sør (grønne flater viser økning i høyder på eksisterende hus)

Felt S2

Det legges opp til mulighet for å bygge punkthus opp til 9 etasjer på feltet. Dette ligger noe lavere enn dagens industribygg, som er en kjent skala. Øvrig høyde er satt inntil 5 etasjer, som er en tilpasning til eksisterende bygningsmiljø.

Området S2 ligger i enden av Torggata, som er et viktig byrom i sentrumskjernen. Torggata har noe bredere gater og skiller seg ut fra de andre sentrumsgatene. Et høyhus på felt S2 kan bli svært synlig fra dette byrommet, og kan potensielt skygge for siktlinjer mot Jeløy.

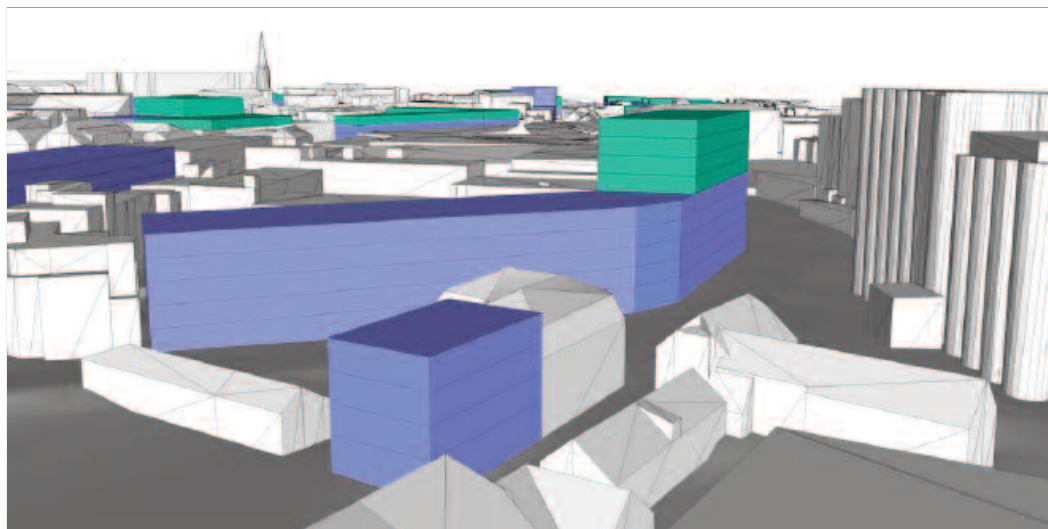
Skalaen er imidlertid representativ for industribygget på nabotomta, Mølla, og er således en tilpasning til dette bygningsmiljøet. Høydebegrensningen ligger noe lavere enn industribygget. Bygg i denne høyden introduserer dermed ikke en ny skala i området og er ikke dominerende i sentrumskjernens landskapsbilde. Solforhold i gårdsrom på grøntområde ved Gudes gate er prioritert i vurderingen av høyder på bygningene. Bygning opp til 9 etg. er ikke i konflikt med solforhold dersom denne plasseres i hjørnet Henrik Gerners gate/Prinsens gate.



Utsnitt fra 3-modell som viser felt S2 med bygg på 5 og 9 etasjer.

Felt S32

Utsnitt fra 3-modell som viser felt S32 med bygg på 5 og 12 etasjer.



Feltet ligger innenfor verneplan for Mossevassdraget. (se beskrivelse av bakgrunnen for vern under sentrumskjernen - fortetting). Utbyggingen må vurderes opp mot skalaen i landskapet. Bygging av høyhus kan potensielt forringe landskapsrommet sin karakter. Synlighet og fjernvirkninger må vurderes i detaljplanleggingen. Feltet ligger på sentrumskjernens høydedrag, samtidig er det en trapping av bebyggelsen oppover.

For bybildet er det et potensial ved byggets utforming og struktur å heve det i dag visuelt utflytende og rotete krysset og øke lesbarheten i byen ved å definere adkomsten inn Kongens gate inn til Øvre torg på en bedre måte enn i dag.

Øvrige delområder og samlet virkning

Kartet under viser hovedstrukturene i topografien i området. Når det gjelder avstandsvirkning er i hovedsak byens karakter ivaretatt i sentrumsområdet. Høyder er satt ut ifra romlig virkning og byrom som gjør at det også for nærvirkning blir ivaretatt kvaliteter. Fortettingen skaper muligheter for positive virkninger i bybildet ved utbygging med kvalitet. De større byutviklingsområdene Verket og Sjøsidene vil etter transformasjon skape mindre barrierevirkninger både for nær- og fjernvirkning. For begge disse områdene er det potensial for positive effekter. Utfyllinger vil kunne ha store konsekvenser for landskapsbilde.



4.5.2 Kulturminner og kulturmiljø

Fortetting i sentrumskjernen

Det ligger 5 hensynssoner kulturmiljø innenfor dagens sentrumskjerne: Møllebyen, Vincent Buddes plass/Øvre torg, Storgata/Tollboden /Kanalen nordre, Kirketorget/Rådhusparken og Jernbanetraseen. Disse sonene inneholder mange og store kulturminneverdier (se egen rapport for detaljer).

Møllebyen: omfatter byggeområde S16-19, K5-10 og E1. Tillatte høyder fra gjeldende reguleringsplan videreføres med unntak av S16 der byggehøyden økes fra kote +24 til +27. S16 ligger mellom Henrich Gerners gate, Gudes gate og Kongens gate. Dagens arealbruk og utforming (parkeringsanlegg) gjør dette arealet mindre attraktivt. Dersom en økt etasjehøyde langs Møllergata kan bidra som incentiv til å erstatte dagens løsning til noe som er mer positivt for områdekarakteren, vil dette bidra positivt.

Vincent Buddes plass/Øvre torg: omfatter byggeområde S6-8, S10-14 og S17. Det tillates noe høyere bygg i deler av S7, S10 og S14. Dette anses å være i tråd med de registrerte kulturminneverdiene og områdekarakteren hensynssonen skal ivareta.

Storgata/Tollboden /Kanalen nordre: omfatter byggeområde S20- S30, B19 og o_0P8-9. Det tillates noe økte byggehøyder i enkelte soner. Dette er dels i overgangen til og samsvar med den tyngre bygningsmassen innover Storgata fra Moss Amfi mot Mølla, dels i bakkant av eksisterende verdifull bebyggelse. Dette vurderes å ikke påvirke gaterommet langs Storgata i negativ grad.

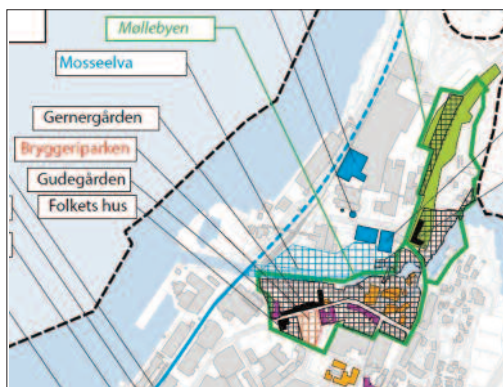
Kirketorget/Rådhusplassen: omfattes av byggeområdene S23-25, S3-4 og flere offentlige formål. For S23-25 tillates en økning i byggehøyder inn mot Kirkeparken/-torget. Byggene langsmed denne siden av Dronningens gate/Rådhus gata er viktige «vegger» i dette byrommet. Byggehøydene er i samsvar med høydene på Parkteatret og Parkgården. Byggehøyder tar utgangspunkt i kirkens mønehøyde, slik at kirketårnet fortsatt blir et dominerende element i bybildet. En felles høyde på byggene langs gatene som rammer for rommet vil være positivt for områdekarakteren.

Ombygging av dagens jernbanetrasé til en gang-/sykkelveg som opprettholder dagens åpne struktur og gjør denne delen av byutviklingshistorien visuelt lesbar anses som positivt.

Fortetting og gradvis utskifting av mindre verdifull bebyggelse og oppgradering av gatemiljø vil kunne være positivt for kulturmiljøet. Det er imidlertid viktig at nybygg, ombygginger, infrastrukturtiltak mv innenfor hensynssonene har en utforming som i tilstrekkelig grad hensyntar verdiene.

Felt S2

Området grenser mot hensynssone Møllebyen som anses å være et nasjonalt verdifullt bymiljø. Det fredede bygget Folkets hus/Kong Carl (to etasjer, full loftsetasje/ mansardtak, se bilde) ligger rett inntil.



Dagens arealbruk på S2 er i liten grad med på å bidra positivt til områdets karakter og romdannelsen rundt Folkets hus. En utbygging med inntil 5 etasjer som strammer opp gate-løpet med tosidig bebyggelse langs Gudes gate og Storgata vil påvirke gatebildet på en positiv måte. Et slikt bygningsvolum her antas også vil «dempe» effekten av den visuelt dominerende Mølla. Det vil imidlertid være viktig at oppbygg på inntil 9 etasjer er tilstrekkelig tilbaketrukket i forhold til plassen foran Folkets hus.



Den visuelle bybildet og sikten ned Henrich Gerners gate anses ivaretatt og i liten grad påvirket av utbygging på S2.

Felt S32

Ingen kjente kulturminneverdier innenfor feltet.

Verket

Området er en viktig del av Moss historie og inneholder følgelig både verdifulle kulturminner og kulturmiljø. Det ligger to foreslåtte hensynssoner med høye verdier innenfor Verket: Moss verk med arbeiderboligene og Konvensjonsgården, samt Møllebyens nordre elvebredd. I tillegg er det flere industribygg inne på Verket som vurderes å være verneverdige (se temakart).

Moss verk er en del av NB!registeret, og foreslått avgrensning av hensynssone følger i stor grad denne. Den er utvidet noe i forhold til foreslåtte formålsgrenser slik at tettliggende ny bebyggelse (B31) får krav om å hensynta kulturverdiene. Med den utviklingen Verket står foran, både ny bebyggelse og ny bruk, vil byggene inngå i en ny kontekst. Dagens bebyggelse på Verket er svært mangfoldig, med blandet skala og bebyggelsesstruktur. Den verdifulle bebyggelsen innenfor hensynssonen er imidlertid svært lik i volum med jevn plassering i forhold til gaterom.

Et relativt bredt belte langs den nå ubebyggede delen av Mosseelvas nordre elvekant er inkludert i hensynssone for Møllebyen. Dette begrunnes med at området langs elva må ses på som et kulturhistorisk miljø - en helhet som inkluderer breddene på begge sider av elven. Elvelandskapet med omkringliggende bebyggelse anses som særlig viktig i historiefortellingen om byens utvikling og videre utvikling av området vil påvirke den visuelle forståelsen av dette. Den visuelle kontakten med den verdifulle bebyggelsen i Møllebyen fra nordsiden av elven vurderes også som viktig. Hensynssonen dekker byggeområde K3, friområde F2-4 og parkområder langs med Mosseelva. Ettersom det foregår en parallell, mer detaljert planprosess i Områdeplan for Verket som også har en overordnet tilnærming fordi den inkluderer hele det tidligere industriområdet, forutsettes det at kulturminneverdien i enkeltbyggene og forholdet til det omkringliggende miljø ivaretas i denne planen.

Kanalen og Jeløy

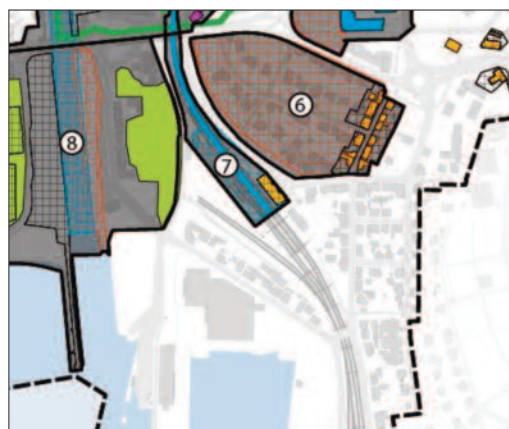
Det ligger to hensynssoner for kulturminner/kulturmiljø i området for Kanalen/Jeløy: Storgata/Tollboden/Kanalen nordre og Værlesanden, Kanalparken og Logns plass. I tillegg til fellesbestemmelser for hensynssone kulturmiljø, er det i tillegg inkludert bestemmelser som skal ivareta Kanalen som teknisk kulturminne. Hensynssonen skal ikke være til hinder for en ny gangbro, da denne ikke anses å være i strid med

kulturminneverdiene. Ved å inkludere Kanalen med tilliggende områder som egen hensynssone i plan, fremheves verdien av denne som kulturmiljø.



Sjøsidan

Det ligger to hensynssoner for kulturminner/kulturmiljø tilgrensende det fremtidige transformasjonsområdet – Thorneløkka, Værlesanden, Kanalparken og Logns plass. Disse har egne bestemmelser. I tillegg anses



Jernbanestasjon, Godshus, samt dagens jernbanetrasé å være en verdifull del av historiefortellingen om byen. Ivaretagelse av disse elementene kan være i konflikt med helhetlig planløsning for Sjøsidan og riksveg 19 i tunnel. For områdeplan for Sjøsidan er det stilt krav om at det skal undersøkes og beskrives hvordan eksisterende Moss stasjon, Godshuset og en sammenhengende del av jernbanetraseen kan bevares som et helhetlig, og lesbart miljø i samspill med ny bebyggelse, vei- og gatestruktur i forbindelse. Konsekvensene for kulturminner tilknyttet dagens jernbaneanlegg er ikke kjent før områdeplan for Sjøsidan/plan for Rv 19 foreligger.

Moss havn

Ingen kjente kulturminner/-miljø

Samlet virkning

Det er avsatt åtte hensynssoner kulturmiljø av verdi for byen. Områdene har som fellestrekk at de både inneholder enkeltbygg med verneverdi, i tillegg til at de har visuelt attraktive kvaliteter som gir positivt bidrag til bybildet og anses som viktig for stedsidentitet og lokal tilhørighet. Flere av områdene har også verdifulle offentlige og private grøntområder som bidrar til områdets karakter. Flere av grøntområdene trekkes frem som prioriterte kulturmiljøer i gjeldende Kommunedelplan for kulturminner. Områdene slik de er i dag fremstår som attraktive, men en del av områdene innehar også mindre positive elementer som trekker helhetsinntrykket ned. Det oppmuntres til en videre utvikling som bygger opp under kvalitetene i disse områdene tilsvarende utviklingen i Møllebyen. En positiv utvikling av disse miljøene anses å ville øke Moss attraktivitet som by ytterligere, noe som vil gagne beboere og andre brukere av sentrum, næringsutvikling og turisme.

4.5.3 Forurensning og støy

Støysonekart (2007) fra Moss kommunes kartportal viser eksisterende støysituasjon. Dette bildet vil endres når de tunge infrastrukturprosjektene ferdigstilles. Det vil i hovedsak bli en betydelig positiv forbedring når det gjelder den fremtidige støysituasjonen. Lokalt vil fortettingen i sentrumskjernen generere noe mer trafikk og støy knyttet til dette.

Fortetting i sentrumskjernen

Det er registrert forurenset grunn innenfor kategorien «kan brukes med restriksjoner» i Sundstredet 2. Lokaliteten har påvirkningsgrad 02 – akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Dagens bruk i området skal videreføres (jf felt B15), og det vurderes derfor at det ikke er knyttet noen vesentlige konsekvenser til lokaliteten. Moss justisbygg har registrert grunnforurensning med påvirkningsgrad 01 – lite/ikke forurenset, og kan brukes. På Myra er det registrert kommunalt deponi med påvirkningsgrad 02 – Akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Området skal videreføres som parkeringsareal i ny sentrumsplan og det vil derfor ikke være noen vesentlige konsekvenser knyttet til dette. Rv 19, jernbanen og eksisterende industrivirksomhet er hovedstøykilder i

sentrumskjernen. Både veien og jernbanen er planlagt i tunnel, og dette gir potensial for et svært forbedret støybilde i sentrum. På sikt vil dette gi store positive konsekvenser. Det vil imidlertid sannsynligvis bli stor belastning for nærområdene under en lang anleggsperiode.

Felt S2

Feltet ligger hovedsakelig innenfor gul støysone, og noe tilgrensende til rød støysone. Det må utføres mer detaljerte støyberegninger i detaljplanleggingen. Dersom støyfølsom bebyggelse, her boliger, skal oppføres i gul sone må det gjøres avbøtende tiltak. Nye bygninger kan skjerme og skape uteoppholdsareal mellom bygningene med bedret støyforhold.

Felt S32

Deler av området ligger innenfor rød støysone og er ikke egnet for støyfølsom bebyggelse som boliger. Utbygging av feltet mot Rv19 med dagens støy egner seg derfor best til næring. Boligbebyggelse kan vurderes i bakenforliggende områder av feltet. Det er imidlertid Rv19 som er hovedstøykilden, og når denne legges i tunnel vil støyforholdene bedres for området. Det må gjøres nærmere vurderinger i detaljplanleggingen, med vurdering av avveining mellom støy og utbygging i sentrumsområder. Næringsbebyggelse kan skjerme for boligbebyggelse i bakkant.

Verket

Det er registrert alvorlig grunnforurensning på bedriftsområde Peterson Linerboard AS med adresse Moss verk 1. Lokaliteten har påvirkningsgrad 03 – ikke akseptabel forurensning og behov for tiltak. Forurensningen er knyttet til den tidligere produksjonen av papirmasse, papir og papp. I forbindelse med den pågående reguleringsprosessen på Verket må det vurderes og gjennomføres nødvendige tiltak for å rydde opp i grunnforurensningen. Støysoneproblematikken i området er hovedsakelig knyttet til tidligere industri, og jernbane som skal legges i tunnel på sikt. Det må gjøres vurderinger i tilknytning til ny planlagt utbygging og følges opp i videre reguleringsplanarbeid.

Kanalen og Jeløy

Det er store trafikkmengder på veien til og fra Kanalbrua som utgjør støyproblematikk i området.

Sjøsiden

Det er registrert forurensning grunn innenfor kategorien «kan brukes med restriksjoner». Lokaliteten er knyttet til Rv 19 Moss Ferjekai med adressen Strandgata 18, og har påvirkningsgrad 02 – akseptabel forurensning med dagens areal- og resipientbruk. Lokaliteten må vurderes med hensyn til planlagt bruk når dette er fastsatt mer i detalj for området.

Moss havn

I følge Miljødirektoratet sin base er det mistanke om grunnforurensning, type deponi, i havneområdet (lokalitetsnavn: Moss Havn) innenfor bransjen innsamling og håndtering av annet avfall (Miljødirektoratet, lokalitetsnr 0104002). Det er imidlertid i nyere tid utført en gjennomgang av gamle fyllinger her, foretatt etappevis, og nylig komplettert med grunnboringer. Undersøkelsene viser at det ikke er registrert grunnforurensning i området. Rapport for dette er under utarbeidelse. Havnevirksomhet genererer støy som kan være belastende for omgivelsene. Med hensyn på sentrumskjernen er det positivt at havna trekkes lengere sør, og ferjekaia kan fungere som en buffer mot havneområdet. Beliggenheten til fremtidige spor/sidespor kan gi endrede støyforhold for omkringliggende områder. Det er potensial for havnestøy samt belastninger i anleggsperioden for boligområdene i nærheten. Støyforhold må utredes i videre reguleringsplan for området.

Samlet virkning

Støybildet i sentrum er preget av jernbane, havn og aktiv industri. Utvikling av Moss sentrum er i tråd med samordnet areal- og transportplanlegging. I sentrumsområder og kollektivknutepunkter er det aktuelt med høy arealutnyttelse, og det kan derfor vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsom bruk innenfor rød og gul sone. I Moss sentrumskjerne er det enkelte støyutsatte områder der det legges opp til fortetting av boliger. Dette gjelder hovedsakelig langs hovedveiene gjennom sentrum. Her må avbøtende tiltak vurderes samt at det sørges for at boligene får en stille side. Støyhensyn må ivaretas i detaljplanleggingen. Områder som er berørt av flere støykilder får strengere krav til støynivå, jf kommuneplanen. Helhetlig sett er det imidlertid en rekke støykilder som i fremtiden vil reduseres betraktelig fra bybildet i Moss. Når Rv19 og jernbane legges i tunnel vil dette forbedre forholdene for en rekke områder i sentrum.

4.5.4 Grunnforhold

Berggrunnen er fin- til middelskornet granittisk gneis. Det er i forbindelse med de større infrastrukturprosjektene i Moss påvist utfordringer knyttet til grunnforhold flere steder i sentrumsområdet. Grunnforhold må vurderes nærmere i detaljplanleggingen. Usikkerhetene knyttet til grunnforholdene på dette overordnede nivået gjør at det vurderes som en utfordring og gjenstand for videre utredninger. Grunnforholdene i Moss med berggrunn og løsmasser kan gi utfordringer spesielt i områder med ustabile masser. Blant annet på Verketområdet vil dette være relevant i anleggelsen av park (Rabben) på tidligere utfylt område. For de større infrastrukturprosjektene og i forbindelse med områdereguleringsplaner må det gjøres tilstrekkelige grunnundersøkelser.

Fortetting i sentrumskjernen

Sentrumskjernen har flere eksisterende parker og kommunen har gjennom de senere år jobbet strategisk med Kirkeparken som skal opprustes til lekeområde for å gi økt kvalitet og liv i sentrum. Bryggekanalen er omdefinert fra samferdselsformål til park for å fremheve områdets rekreative formål. Den nedlagte jernbanelinjen skal på sikt utvikles til en gjennomgående rekreativ forbindelse. Eksisterende småbåthavn utvides, og de nye områdene skal etableres med kun offentlige småbåtplasser. Boligandelen i sentrum økes, der generelle krav til uteoppholds- og lekeareal gjelder. Nytt parkformål langs Mosseelva gir nytt grøntområde i nær avstand.

Felt S2

Det ligger park i umiddelbar nærhet. I bestemmelsene er det satt at bebyggelsen skal ivareta gode solforhold i felles utearealer og offentlige uterom. Det blir god tilgjengelighet til nye grøntområder sør på Verket mot Mosseelva når nye gangforbindelser er etablert.

Felt S32

Dersom det bygges høyhus over kote +42, skal det etableres et torg på området. Dette vil begrense en massiv utbygging, og kompensere ved å gi noe tilbake til omgivelse. Torg er et positivt element når det gjelder rekreasjonsarealer i området. Feltet ligger i umiddelbar nærhet til friområde, via kryssing av Rv19.

Verket

Verket gis nytt innhold og tilgjengeliggjøres for byens befolkning med offentlig gate/byrom, næring- og serveringsstilbud, nytt parkanlegg på Rabben og langs Mosseelva og ut til Nesparken/Marka samt kyststi opp mot Kambo. Det stilles høye krav til kvalitet og opparbeiding.

Kanalen og Jeløy

I dette området ligger dagens Sjøbad – en blåflaggsstrand som er mye i bruk. Det legges opp til ny gangbru på tvers av Kanalen, som gir bedre forbindelse mellom Sjøbadet på Jeløy samt omkringliggende områder og nye Sjøsidens bydel med kollektivknutepunkt ved fremtidig jernbanestasjon. Gjestehavn på nordsiden av Jeløy skal fases ut og løses på bysiden, som fører til at de områdene som er satt til fremtidig utvidelse av småbåthavn i eksisterende reguleringsplan ikke videreføres.

Sjøsidens

I Sjøsidens området er det lagt inn prinsipielle gang/sykkelforbindelser som skal løses mer detaljert i områdereguleringsplan. Det er lagt inn krav om videreutvikling av Kanalparkens østre del til et helhetlig parkområde i områdeplan for Sjøsidens.

Moss havn

Det er lagt opp til en prinsipiell gjennomgående gang- sykkelveg for å gi en bedre forbindelse mellom Moss sentrum sørover mot Rygge. Gang-sykkelvegen vil måtte krysse jernbanen for å knyttes fra Sjøsidens og videre sørover på østsiden av havna. Løsninger for dette må sees nærmere på i forbindelse med detaljering av ny jernbanestasjon og intercity. I tråd med gjeldende reguleringsplan for havna er det i sentrumsplanen lagt opp til at dagens strand erstattes og flyttes sørover.

Samlet virkning

Planen legger opp til forbedrede forbindelser til, i og gjennom sentrum. Sentrumsbydelen får forbedrede forbindelser til Jeløy med gangbro i vest, gang/-sykkelveiforbindelse til Rygge i sør, Kambo i nord og ut til Marka og til Nesparken. Sammen med nedbygging av barrierene RV 19 og jernbanelinjen blir sentrum lettere tilgjengelig.

Areal som benyttes til friluftsliv og rekreasjon økes. Det er ikke tatt beslag i eksisterende park/grøntområder eller møteplasser/torg. Det settes av nye areal til småbåthavn i

sentrumskjernen, og parker sør og nord for sentrumskjernen (Verket og Sjøsidens). Det er stilt krav om etablering av uteoppholds- og lekeareal for nye boliger.

Planen er strategisk utformet for å tilrettelegge for et kvalitativt godt og opplevelsesrikt sentrum: økt boligandel, krav til lekeareal, aktive 1. etasjer, plassering av næring, byggehøyder for å ivareta solforhold i gaterom og ivaretagelse av viktige kulturmiljøer, noe som gir gode forhold for urban rekreasjon. Planforslaget vurderes på bakgrunn av dette å ha positiv konsekvens for friluftsliv og rekreasjon.

4.5.5 Friluftsliv og rekreasjon

Fortetting i sentrumskjernen

Sentrumskjernen har flere eksisterende parker og kommunen har gjennom de senere år jobbet strategisk med Kirkeparken som skal opprustes til lekeområde for å gi økt kvalitet og liv i sentrum. Bryggekanalen er omdefinert fra samferdselsformål til park for å fremheve områdets rekreative formål. Den nedlagte jernbanelinjen skal på sikt utvikles til en gjennomgående rekreativ forbindelse. Eksisterende småbåthavn utvides, og de nye områdene skal etableres med kun offentlige småbåtplasser. Boligandelen i sentrum økes, der generelle krav til uteoppholds- og lekeareal gjelder. Nytt parkformål langs Mosseelva gir nytt grøntområde i nær avstand.

Felt S2

Det ligger park i umiddelbar nærhet. I bestemmelsene er det satt at bebyggelsen skal ivareta gode solforhold i felles utearealer og offentlige uterom. Det blir god tilgjengelighet til nye grøntområder sør på Verket mot Mosseelva når nye gangforbindelser er etablert.

Felt S32

Dersom det bygges høyhus over kote +42, skal det etableres et torg på området. Dette vil begrense en massiv utbygging, og kompensere ved å gi noe tilbake til omgivelse. Torg er et positivt element når det gjelder rekreasjonsarealer i området. Feltet ligger i umiddelbar nærhet til friområde, via kryssing av Rv19.

Verket

Verket gis nytt innhold og tilgjengeliggjøres for byens befolkning med offentlig gate/byrom,

næring- og serveringsstilbud, nytt parkanlegg på Rabben og langs Mosseelva og ut til Nesparken/Marka samt kyststi opp mot Kambo. Det stilles høye krav til kvalitet og opparbeiding.

Kanalen og Jeløy

I dette området ligger dagens Sjøbad – en blåflagstrand som er mye i bruk. Det legges opp til ny gangbru på tvers av Kanalen, som gir bedre forbindelse mellom Sjøbadet på Jeløy samt omkringliggende områder og nye Sjøsidens bydel med kollektivknutepunkt ved fremtidig jernbanestasjon. Gjestehavn på nordsiden av Jeløy skal fases ut og løses på bysiden, som fører til at de områdene som er satt til fremtidig utvidelse av småbåthavn i eksisterende reguleringsplan ikke videreføres.

Sjøsidens

I Sjøsidens området er det lagt inn prinsipielle gang/sykkelforbindelser som skal løses mer detaljert i områdeplan. Det er lagt inn krav om videreutvikling av Kanalparkens østre del til et helhetlig parkområde i områdeplan for Sjøsidens.

Moss havn

Det er lagt opp til en prinsipiell gjennomgående gang- sykkelveg for å gi en bedre forbindelse mellom Moss sentrum sørover mot Rygge. Gang-sykkelvegen vil måtte krysse jernbanen for å knyttes fra Sjøsidens og videre sørover på østsiden av havna. Løsninger for dette må sees nærmere på i forbindelse med detaljering av ny jernbanestasjon og interciti. I tråd med gjeldende reguleringsplan for havna er det i sentrumsplanen lagt opp til at dagens strand erstattes og flyttes sørover.

Samlet virkning

Planen legger opp til forbedrede forbindelser til, i og gjennom sentrum. Sentrumsbydelen får forbedrede forbindelser til Jeløy med gangbro i vest, gang/-sykkelforbindelse til Rygge i sør, Kambo i nord og ut til Marka og til Nesparken. Sammen med nedbygging av barrierene RV 19 og jernbanelinjen blir sentrum lettere tilgjengelig.

Areal som benyttes til friluftsliv og rekreasjon økes. Det er ikke tatt beslag i eksisterende park/grøntområder eller møteplasser/torg. Det settes av nye areal til småbåthavn i sentrumskjernen, og parker sør og nord for sentrumskjernen (Verket og Sjøsidens). Det er stilt krav om etablering av uteoppholds- og

lekeareal for nye boliger.

Planen er strategisk utformet for å tilrettelegge for et kvalitativt godt og opplevelsesrikt sentrum: økt boligandel, krav til lekeareal, aktive 1. etasjer, plassering av næring, byggehøyder for å ivareta solforhold i gaterom og ivaretagelse av viktige kulturmiljøer, noe som gir gode forhold for urban rekreasjon. Planforslaget vurderes på bakgrunn av dette å ha positiv konsekvens for friluftsliv og rekreasjon.

4.5.6 Barn og unge

Kirkeparken benyttes i dag som park- og rekreasjonsareal, og det planlegges oppgradering med lekeplass. Det er press på lekearealer og andre grønne områder i sentrumskjernen, og boligfortettingen kan føre til økt press på disse områdene. Samtidig er det positivt med mer aktivitet og aktiv bruk. I området rundt Mølla er det langt til potensielle lekearealer, og en ny utbygging vil måtte sikre uteoppholdsarealer innenfor kravene gitt i reguleringsbestemmelsene. Nesparken er et areal som sikres videre i sentrumsplanen, og er et viktig område for ulike aktiviteter for unge.

Nedbygging av Rv19 gir potensiale for bedre og tryggere skolevei for skolebarn fra sentrumskjernen som må krysse Rv 19 på vei til Bytårnet skole. Verket og Bytårnet skole ivaretar nærmiljøfunksjoner. Det er flere byparker i sentrum og det er planlagt offentlig park og torg innenfor de nye større utbyggingsområdene på Verket. Sentrumsplanen legger opp til et styrket og mer attraktiv sentrum også for barnefamilier. Det er planlagt etablert en barnehage i sentrumskjernen, mulig i Storgata. Skarmyra åpen barnehage ligger i Skolegata rett sør for Rv19. Samlet sett antas fortettingen og de planlagte tiltakene innenfor sentrumsplanen å ha positiv virkning for barn og unge.

4.5.7 Universell utforming

I planbestemmelsene under paragraf 1.5 Funksjonskrav er det inkludert et avsnitt med krav om universell utforming, i tråd med PBL § 1-1, TEK10 § 8-2 og § 12-1. Moss har en topografi og gateløpsstruktur som gjør at det i dag er en rekke trappeløp/snarveier som forbindelsesledd i sentrum. Topografien, det stigende terrenget fra havna opp mot Vansjø, byr på noen utfordringer for å oppnå full universell utforming i alle offentlige anlegg.

Innenfor den definerte sentrumskjernen, vil foreslått fortetting ikke påvirke dagens

tilgjengelighet negativt. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs den gamle jernbanetraseen vil øke tilgjengeligheten til og fra sentrum for myke trafikanter.

Ny sentrumsplan gir tilgjengelighet til nye områder som ikke er tilgjengelig i dag, især ved Verket. Områdene skal utvikles og bli tilgjengelig for allmennheten. Det er viktig å sikre universell utforming ved anleggelse av gangbroer over Mosseelva, ny gangforbindelse til Jeløy og i utformingen av offentlige områder. Det vil bli utfordringer knyttet til å oppnå full universell utforming på forbindelsen mellom Vansjø og ut til Rabben. En forbindelse langs elva med full universell utforming kan være i konflikt med landskapsbilde/kulturmiljø, spesielt fra brua og ned til elvebredden vest for administrasjonsbygget. Her bør det ved nærmere detaljering kreves en alternativ, kortest mulig, universelt utformet forbindelse mellom disse områdene.

Ny sentrumsplan legger opp til gjennomgående uendrede eller bedre forhold for universell utforming sammenlignet med gjeldende plan. Universell utforming i videre detaljplaner og prosjektering av nye tiltak skal sikres i tråd med gjeldende lover og regler.

4.5.8 Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for kommunedelplanen, se vedlegg for detaljert informasjon. ROS-analysen omhandler det overordnede og samlede risikobildet i Moss sentrum. Målet med analysen er både å identifisere og forebygge uønskede hendelser. Risiko- og sårbarhetsanalysen har identifisert 18 aktuelle hendelser og faremomenter som har betydning for sentrumsplanen. Før avbøtende tiltak er gjennomført er det tre hendelser som vurderes til uakseptabel risiko (rødt område). Ni hendelser er vurdert til tolerabelt nivå (gult) og seks hendelser til akseptabelt nivå (grønn). Etter at avbøtende tiltak er gjennomført er det ingen hendelser som innebærer uakseptabel risiko. De tiltakene som foreslås i ROS-analysen antas å redusere risikoene til et akseptabelt nivå. Det er gitt forslag til hensynssoner og planbestemmelser som inkluderes i kommunedelplanen.

4.5.9 Transportbehov

Fortetting i sentrumskjernen

Trafikkanalysen viser at dagens trafikkbelastning i Moss sentrum ligger nær eller over kapasitetsgrensen i perioder. Kapasitetsproblemene forsterkes av ferjetrafikken som er knyttet opp mot

ferjeavgangene og derfor kommer i puljer. Med vurdering av nye trafikkmengder i et tidsperspektiv på 30 år er det en betydelig trafikkøkning til og fra sentrum med planlagt byutvikling. Eksisterende Rv19 vil få trafikkøkning fra Kanalbrua og videre østover. De samleveiene i sentrum med forventet trafikkøkning er i hovedsak Storgata, Kirkegata og Kongens gate.

Verket

Det er planlagt bro over Mosseelva som muliggjør gjennomkjøring for bil mellom sentrum og Verket. Den gjennomgående veien vil forbinde Osloveien i nord koblet til Rv19, med Storgata og sentrum i sør. En ny gjennomgående vei og bro mellom Verket og sentrum kan dimensjoneres for estimert trafikkbelastning, men med mulighet for innsnevring/stengning hvis en må begrense gjennomkjøringstrafikken i fremtiden. Med full gjennomkjøringsmulighet til Storgata vil gaten gjennom Verket få betydelig trafikk. Det er ikke bare nyskapt trafikk til/fra de nye aktivitetene på Verket, men også trafikk til/fra eksisterende boligområder nord for Verket samt for eksempel Kambo. En stengt gjennomkjøring kan imidlertid få negative konsekvenser når det gjelder til lokal tilgjengelighet og vil skape unødig lange reiser. Den gjennomgående veien mellom Verket og sentrum vil kunne ha stor betydning som en viktig omkjøringsveg i en anleggsfase med ny Rv19 og transformasjon av eksisterende Rv19.

Sjøsiden

En tunnelåpning for fremtidig Rv19 i tunnel er ønsket planlagt i området Sjøsiden, jf illustrativ linje på plankartet. Alternativsvurderingen i forrige kapittel har beskrevet de trafikale fordelene dette vil ha for sentrum, i hovedsak at ferjetrafikken og lokaltrafikken kan separeres i større grad. I tillegg gjør den sørlige løsningen for tunnelåpning det mulig å få en direkte tilknytning til havn og ferje slik at tungtrafikken ikke trenger å dras gjennom sentrum. I en videre områderegulering for Sjøsiden blir det viktig å se på de ulike trafikantgruppene også innad i området og utforming av gode løsninger både for avvikling av gjennomgangs- og interntrafikk. Plankartet skisserer opp flere fremtidige gang-sykkelforbindelser i dette området som må sikres i den videre planleggingen. Det er viktig å legge opp til gode løsninger for myke trafikanter i og gjennom området og spesielt i tilknytning til det nye stasjonsområdet. Gode forbindelser til og fra kollektive midler kan bidra til å minske transportbehovet.

Øvrige delområder og samlet virkning

Byutviklingen som det åpnes for i sentrumsplanen vil føre til en betydelig vekst i persontrafikken, noe som gir behov for økt kapasitet og fremkommelighet i vegnettet, spesielt med tanke på næringstransport, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Som følge av dette vil det også være behov for fokus på trafiksikkerhet for myke trafikanter. Veksten i persontransport som følge av den tenkte byutviklingen skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, som et overordnet mål. For å nå dette må sykkel ha høy prioritet og kollektivtrafikken sikres full framkommelighet. Det er også viktig å sikre et velfungerende transportsystem i det kortere tidsperspektivet, det vil si når Moss allerede har hatt en trafikkvekst men ikke har ferdigutbygget nytt hovedvegssystem. På lang sikt vurderes det positiv konsekvens knyttet til transportbehov når det er kommet på plass gode løsninger både for økt kollektivandel, gange og sykkel samt bedret kapasitet på veinettet med ny planlagt infrastruktur.

4.5.10 Klimatilpasninger

Fortetting i sentrumskjernen

Hele sentrumskjernen ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Mer regn på kortere tid er en utfordring. Det kan etableres grønne tak og fordryningsbassenger for å avlaste kapasiteten på VA-nettet og skape gode løsninger for overvannshåndtering. Lavtliggende områder langs Mosseelva er utsatt ved 200-årsflom (NVE 2010). Det bør gjøres tiltak og utgravinger i Mosseelva for å sikre flomutsatte områder. Det er i sentrumsplanen lagt inn hensynssone for flom i dette området.

Felt S2

Ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Felt S32

Ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Området ligger innenfor grense for 200-årsflom, og det må ved utbygging vurderes nærmere med hensyn på dette. Delprosjektrapporten sier følgende om området: «En 200-årsflom i elva ved bensinstasjonene og tinghuset er beregnet til kote 26,10. Innmålte høyder på land viser noen punkter lavere enn denne høyden. Disse

områdene har ikke direkte forbindelse med elva og vises på flomsonekart som lavpunkt. Området må vurderes spesielt og kan være utsatt for lekkasjevann gjennom RV 119 fra Mosseelva. Området har forbindelse via en kulvert, men vannet vil ikke renne videre her ved en 200-årsflom da terrenget ovenfor kulverten er innmålt på kotehøyde 27,10.» (Kilde: Flomsonekart, delprosjekt for Moss og Rygge, NVE 2010). Rapporten fra NVE (2010) viser til at fortetting i utbygde områder ikke skal tillates før sikkerheten er brakt opp på et tilfredsstillende nivå i hht. TEK10. Dette må tas hensyn til i videre planlegging. Sentrumsplanens bestemmelser setter krav om minste kotehøyde når det gjelder bebyggelse i flomsone.

Verket

De sørlige delene av verket området (der det i dag er industribygninger) ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme. Området skal heves mot Mosseelva for å bedre sikres mot flom. Grøntbeltet mot Mosseelva fungerer også som flomsikring. Det er i sentrumsplanen lagt inn flomsone over områdene som er utsatt for flomfare.

Øvrige delområder og samlet virkning

I følge Delprosjekt Moss og Rygge flomsonekart (NVE 2010) er ingen bygninger direkte flomutsatt ved 20-årsflom, men lavtliggende områder langs Mosseelva er utsatt. Ved 200-årsflom kan flere bygninger i definert lavpunkt ved tinghuset og bensinstasjoner være flomutsatt. Flomsone er avsatt som hensynssoner på plankartet, og det er i bestemmelsene til sentrumsplanen fastsatt følgende krav til etablering av ny bebyggelse for å sikre hensynet til flomfare:

Ny bebyggelse, eller vesentlig utvidelse eller underbygging av eksisterende bebyggelse, i områdene langs Vansjø (kote +25 meter over havet) er ikke tillatt lavere enn kote +28 meter over havet, grunnet fare for flom.

Det tillates ikke etablering av ny bebyggelse langs Mosseelva lavere enn nivået for en 200-årsflom, med mindre det utføres tiltak som sikrer ny bebyggelse mot flom. Det skal i forbindelse med nye byggetiltak langs Mosseelva kartlegges flomveier ved flom/blokkering ved Mossedammen og Store bro, herunder konsekvenser og forslag til avbøtende tiltak.

Det er mange harde flater i sentrumskjernen, og økt asfalt og steinlegging gjør grunnen mindre mottakelig for vann. Dette kan få

konsekvenser i form av blant annet økt overvann. God overvannshåndtering må sikres i detaljplanleggingen. En stor andel grønne flater i de nye utbyggingsområdene vil være positivt for muligheten til å få til gode løsninger.

Det meste av planområdet ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme, med unntak av nordlige områder på Verket. Planen knytter bestemmelser til krav om tilknytning. Der hvor andre energiløsninger vises å være like bra eller bedre enn tilknytning til fjernvarme kan dette være et alternativ.

4.5.11 Næringsliv og sysselsetting

Det er relativt høy arbeidsplass tetthet i sentrum. Det er i tillegg eksisterende områder eller planlagte områder med større konsentrasjon av næringsaktivitet på Verket, havna og i forbindelse med knutepunktutvikling rundt det nye stasjonsområdet. Det legges til rette for om lag 1000 arbeidsplasser på Verket. Her legges det også til rette for kulturnæringer.

Det er imidlertid virkemidler i planen rettet mot å trekke aktiviteter mot sentrumskjernen. Det forventes en vekst i handel frem til 2020 på 26 prosent (Nærings- og handelsanalyse Mossregionen, Vista Analyse og Rambøll AS).

Fortetting i sentrumskjernen

Planen åpner for økning av næringsarealer og en større økning i boligandel ved fortetting av sentrumskjernen. Høyere boligandel i sentrumskjernen kan i følge Mossregionens nærings- og handelsanalyse bidra til en boligdrevet næringsutvikling, og være en god strategi for utvikling av næring i Moss. I de mest sentrale delene av sentrumskjernen, fortrinnsvis rundt gågata er det tilrettelagt for økt andel næring og aktive fasader i 1 etasjer. Detaljhandel skal fortrinnsvis kun etableres innenfor sentrumskjernen. Den potensielle konsentrasjon av næringsaktivitet i sentrumskjernen kombinert med aktive fasader vil øke attraktiviteten til Moss sentrum som handelssentrum. Fortetting av sentrumskjernen vil kunne stimulere til økt handel og et mer attraktivt sentrum som kan føre til positive konsekvenser for næring og sysselsetting.

Felt S2

Etablering av ny næringsbebyggelse innenfor feltet kan potensielt bidra til sysselsetting i sentrum. Feltet er omkranset av gater der det er krav til aktiv førsteetasje på alle tre nivåer. Dette skaper både fleksibilitet og muligheter

for mer aktivt byliv i området. I deler av Gudes gate er det krav til tilrettelegging og minimum 50 % aktivt fasadeliv i nye bygninger. Fasader mot øvrige gater rundt feltet (sørvest og sørøst) har krav til aktivt fasadeliv i alle førsteetasjer.

Felt S32

Etablering av ny næringsbebyggelse innenfor feltet kan potensielt bidra til sysselsetting i sentrum. Feltet er omkranset av gater der det er krav til aktiv førsteetasje på alle tre nivåer. Dette skaper både fleksibilitet og muligheter for mer aktivt byliv i området.

Verket

Det er planlagt etablering av boligbebyggelse delvis kombinert formål med mulighet for kontor og forretning. Det åpnes opp for noe næring i form av lett industrivirksomhet på Verket.

Dette legger til rette for nye arbeidsplasser og sysselsetting i området.

Kanalen og Jeløy

På Jeløy åpner gjeldene reguleringsplan for blandet byutvikling med hovedvekt på kontorvirksomhet.

Sjøsidan

Området skal ha hovedvekt på arbeidsplassintensive virksomheter kombinert med en variert sammensetning av byboliger. Områdets beliggenhet ved ny Moss stasjon gjør det attraktivt for kontorvirksomhet.

Etablering av arbeidsplasser skaper mulighet for innovasjon og flere arbeidsplasser for kompetansebasert næring. I dag er det underdekning på arbeidsplasser til personer med høyere utdanning. Utviklingen av Sjøsidan som et arbeidsplassintensivt område med attraktivt lokalisering for kontorvirksomhet vil kunne ha en positiv konsekvens for tilbudet av denne typen arbeidsplasser.

Moss havn

Planen legger til rette for at havnevirksomheten utvides lengre sør for å frigi områder til Sjøsidan. Utforming og logistikk av ny havn skal løses i en områderegulering. Det er muligheter for utvidelse og utfylling av havn. En utvidelse og endring av havnevirksomheten vil kunne ha konsekvenser for næring og sysselsetting.

Samlet virkning

Kommunedelplanen legger føringer som styrker sentrumskjernen og attraktiviteten som handelssentrum. Dette innebærer at detaljhandel primært konsentreres i sentrumskjernen blant annet med virkemidler som krav til aktive fasader. En firedeling av kravet til aktive fasader gir mer fleksibilitet enn forrige sentrumsplan, samtidig som det sikrer konsentrasjon i lokalene tilknyttet gågaten. Kombinert formål på Verket og Sjøsidan vil tilrettelegge for flere arbeidsplasser i sentrum og kunne ha en positiv effekt på innovativt og kompetansebasert næringsliv, samt bidra til et en høyere arbeidsplassetetthet innenfor sentrumskjernen. Forventet vekst i handel vil gi økonomisk grunnlag for etablering av flere forretninger og shoppingpreget virksomhet. Den samlede virkningen av planen vil kunne generere etterspørsel etter arbeidskraft og gi positive konsekvenser for sysselsetting.

4.5.12 Infrastruktur og kommunalt tjenestetilbud

Fortetting i sentrumskjernen

Sentrumskjernen ligger innenfor skolekrets 5. Det er samlet sett press på barneskolene innenfor dette området. Bytårnet skole ligger litt sør for Rv 19, like utenfor planområdet, og er i gangavstand til sentrumskjernen. Det er planlagt barnehage i Storgata 10, som møter ambisjonen og behovet for en barnehage i sentrum.

Overvann og kloakk er skilt i sentrum. Kapasiteten på VA-nettet i sentrum er antatt tilstrekkelig for planlagt fortetting og utbygging. Den økte boligutbyggingen vil generere behov innenfor infrastruktur og kommunalt tjenestetilbud. Løsninger for lokal overvannshåndtering og etablering av grønne tak kan bidra til mindre belastning på infrastrukturen.

Felt S2

Ligger innenfor skolekrets 5 med relativ god kapasitet. Bytårnet skole er innen gangavstand, rundt 700-800 meter.

Felt S32

Bytårnet barneskole er innenfor gangavstand, ca 300 meter.

Verket

Verket barneskole ligger i gangavstand fra området (mellom 700-1200 meter avhengig av hvilket boligfelt på Verket) Samlet kapasitet på barnetrinnet på skolene i sentrum nord området er god, men ved en massiv utbygging på Verket vil antageligvis kapasitetsgrensen nås relativt raskt.

Kanalen og Jeløy

Torderød skole (1. - 10 trinn) er innen gangavstand, rundt 800-900 meter for boligfeltene ned mot Sjøbadet og mellom 400-700 meter for boligfeltene nordvest for kanalen.

Sjøsidan

Fra Sjøsidanområdet er det gangavstand til Bytårnet skole. Ved stor boligutbygging i dette området vil kapasiteten på sikt kunne bli en utfordring.

Samlet virkning

Kommunedelplanen legger opp til en stor vekst i antall innbyggere, med utvikling av nye boligområder både i sør på Sjøsidan og i Nord på Verket samt boligfortetting i eksisterende sentrumskjerne. En stor vekst vil kunne få konsekvenser for kommunale tjenester og kapasitet barnetrinsskolene. Det må sees nærmere på eventuelle behov for oppgradering av infrastruktur og utvidelse av skolekapasitet som følge av dette.

4.6 Overordnet vurdering av infrastrukturprosjekter



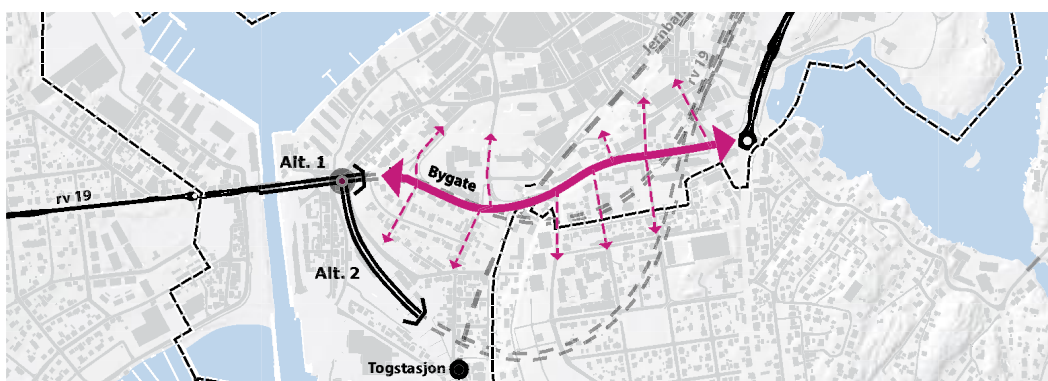
4.6.1 RV19 som bygate

Den eksisterende traseen for Rv 19 er planlagt nedbygget til bygate på den strekningen som erstattes av tunnel. Det betyr at det ikke blir noen endring i selve arealformålet i kommunedelplanen, men bruken og virkningene av dette vil bli endret. Det vil bli en vesentlig reduksjon i trafikkmengder samt konkrete tiltak når det gjelder kryssing av veien og lignende. Sistnevnte må konkretiseres i selve arbeidet med Rv19, og er ikke gjenstand for detaljerte vurderinger i denne konsekvensutredningen.

Det er lagt opp til en rekke kortsiktige tiltak i forbindelse med arbeidet med KDP for Rv19 for å gi en bedret midlertidig trafikkløsning

frem til Rv19 i tunnel er på plass. Når denne ferdigstilles kan dagens Rv19 bygges ned til en mer bygate. Veien kommer imidlertid til å ha en funksjon som omkjøringsvei ved tilfeller der tunnelen må stenges, og dette må det tas høyde for i nedbyggingen til gate.

Redusert gjennomgangstrafikk og generelt mindre belastning på veien vil ha positive konsekvenser både for bybildet, rekreasjon, universell utforming, støyhensyn og barn og unge. Rv 19 som både fysisk og mental barriere i byen bygges ned. Det er viktig å etablere gode krysningsløsninger med fokus på tilgjengelighet og universell utforming. Illustrasjonen viser potensialet for forbedret tilgjengelighet og tilknytning til områder på tvers av Rv19.



4.6.2 RV19 og ferjeleiet

Fremtidig tunnelåpning for Rv19 gir noen utfordringer i området med hensyn på tilpasning til bebyggelsen rundt og gode løsninger for tilgjengelighet. Det er positivt å legge tunnelåpning i Sjøsidens område som er et område i transformasjon og dermed bedre muligheter for å skjerme øvrige byutvikling fra tunnelåpningen. For utvikling av byen er det en strategisk deling av området der havna er plassert lengst sør, ferje i midten og byutvikling innerst mot sentrum. Flytting av ferjeleiet på sikt fra dagens lokalisering gir potensial for positive virkninger for Kanalen/Jeløyområder både når det gjelder støy, landskapsbilde og tilgjengelighet.

4.6.3 Jernbanetraseen

Jernbanen er planlagt lagt i tunnel gjennom Moss med nytt stasjonsområde, og den gamle jernbanetraseen får potensial som et transformasjonsområde med ny bruk. Eksisterende jernbanelinje består av steinkonstruksjoner noen meter over bakkenivå på deler av strekningen, og strukturen gjennom byen har en kulturhistorisk verdi. Det må vurderes nærmere om steinkonstruksjonen skal bevares, eller om hele strekningen skal bygges ned til annen bruk. Traseen er avsatt til hovednett for sykkel (fra Rådhusbrua til Verket), for å sikre bevaring av strukturen i landskapet. Gang- sykkelvegen vil gi god tilgang til sentrum og mellom de ulike

delene av sentrum. Forbi Mølla vil det måtte bli noen alternative løsninger grunnet aktiv industrivirksomhet, men videre gjennom Verket området skal gang- sykkelvegen videreføres. En slik transformasjon av jernbanelinjen vil ha en stor positiv konsekvens, i form av at en stor støykilde forsvinner fra sentrale deler av sentrum og den barrieren jernbanelinjen har representert bygges ned. Det er også positive konsekvenser for tilgjengelighet og for barn og unge. Det er mulig med en kombinasjon av at deler av konstruksjonen bevares og tas i bruk som gangareal, men dette må avveies mot fremkommelighetshensyn for sykkelveg. I så fall bør det vurderes om en sykkelveg kan gå parallelt på bakkenivå. Flytting av jernbanen frigjør også areal til byutvikling, selv om strukturen bevares i en av formene over. Når sikkerhetssoner og støy rundt jernbanelinjen ikke lenger er et hensyn, blir arealer til opphold og bruk både på selve traseen og tiliggende områder mer attraktive.

4.6.4 Ny jernbanestasjon og inter-city

Jernbaneverket er i gang med planprosess for ny jernbanestasjon og inter-city. Stasjonen og deler av jernbanesporene vil også inngå i fremtidig områderegulering for Sjøsidens område. Ny jernbanestasjon legger grunnlag for knutepunktsutvikling i Sjøsidensområdet. Samtidig må det sikres god tilgjengelighet til øvrige sentrumsområder for å tilrettelegge for økt kollektivandel.

4.7 Vurdering av samlede arealbruksendringer og planens strategier



Planen har et mål om styrking av Moss sentrum som et regionsenter og å posisjonere Moss i et større arbeids- og boligmarked rundt Oslofjorden. For å oppnå dette er det foreslått strategier som åpner for byutvikling, tilrettelegger for nye næringer og øker Moss attraktivitet for bosetting.

Samlet sett er det vurdert at planforslaget ikke har vesentlige negative konsekvenser for miljø og samfunn. Området er preget av utbygging i dag, og planen legger ikke opp til nedbygging av store nye arealer. Det er omfattende transformasjonsarealer i sentrumsplanen. Dette er hovedsakelig i områder utenfor selve sentrumskjernen. Planforslaget legger opp til en styrking og fortetting av sentrumskjernen som gir et mer kompakt og velfungerende sentrum med økt boligandel. Det er et mål å videreføre prinsippene om at det bakenforliggende bylandskapet skal være synlig og lesbart fra sjøen. De nye høydelinjene bygger opp under dette og kan således bidra positivt til landskapsbildet. Transformasjonsområdene skal supplere sentrum med boliger og næringsbebyggelse, der Verket vil fungere

som en sentrumsbydel og Sjøsidan har fokus på kontor og knutepunktutvikling i tilknytning til ny jernbanestasjon. Detaljhandel og andre næringer med utadrettet virksomhet søkes til sentrum. Krav til uteoppholdsarealer og aktive 1.etasjer samt ivaretagelse av viktige kulturmiljøer bidrar til en generell økning i bykvalitet og øker Moss attraktivitet som by ytterligere. Planen legger opp til bedre tilgjengelighet til sjøen og grønnstrukturen i sentrum styrkes. Forbindelser forbedres blant annet ved at Rv19 bygges ned til bygate, jernbanen legges i tunnel og nye gang-sykkelveiforbindelser sikres gjennom nye områder. Det er en rekke større infrastrukturprosjekter under planlegging i Moss. Disse vil hovedsakelig gi positive virkninger for sentrum på sikt, spesielt når det gjelder støy og nedbygging av barrierer. Utvikling av havnen mot sør åpner for fremtidig flytting av ferjeleiet fra dagens lokalisering og en strategisk deling av området med havnen lengst sør, ferjeleiet i midten og byutviklingen innerst mot sentrum. Samlet sett vurderes dette som positivt for utviklingen av Moss sentrum.