



Statens vegvesen

Planprogram

Høringsutgave



Prosjekt: Rv.19 Moss Kommunedelplan med konsekvensutredning

Kommune: Moss

Utbygging
Utbyggingsområde sørøst
01.10.2021

Forord

Dette planprogrammet er en del av utredningen og planleggingen av ny rv. 19 i Moss kommune. Forslag til planprogram er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Henning Larsen tidligere Rambøll as.

Rv. 19 utgjør, sammen med ferjeforbindelsen Moss-Horten, ytre koblingen mellom E6 og E18. Høsten 2018 besluttet regjeringen å avslutte utredningen av alternativer med fast forbindelse til erstatning for ferjene mellom Moss og Horten. Dermed er videre ferjedrift lagt til grunn for rv. 19-prosjektet. Hensikten med prosjektet er å utvikle gode løsninger for riksvegen i Moss, som gir forutsigbar trafikkavvikling mellom ferjeleiet og E6 samtidig som ulempene for byområdet reduseres.

Planprogrammet gjør rede for hva som skal utredes. Det vil si hvilke alternativer, områder og tema som skal vurderes i arbeidet med en kommunedelplan for ny riksveg. I kommunedelplanen som kommer etter planprogrammet, skal ett alternativ anbefales og legges til grunn for reguleringsplanen.

Til grunn for planprogrammet ligger en silingsprosess, KS1¹-vurdering av silingsprosessen, samt endelig regjeringsbeslutning med hvilke alternativer som skal utredes videre. I forbindelse med store statlige investeringer, stilles det krav til ekstern kvalitetssikring. Dette prosjektet er underlagt en KS1-vurdering, som er en kvalitetssikring av konseptvalg. Hensikten med KS1-rapporten er å sikre faglig kvalitet i beslutningsgrunnlaget før saken legges fram for beslutning i regjeringen. Kvalitetssikringen er gjennomført av Dovre Group Consulting og Transportøkonomisk institutt, på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, i perioden fra juni 2020 til februar 2021. Regjeringsbeslutningen 9. april.2021 slo fast at korridor 4,5,6 og 0+ skal ligge til grunn for videre utredning i kommunedelplan-fasen.

Definisjoner

I planprogrammet er det benyttet følgende definisjoner:

Korridor: Korridor i denne sammenheng vil si hvilke start- og sluttpunkter veglenken skal koble sammen, og hvilke områder en mulig veg skal gå gjennom.

Alternativ: Et alternativ er mer spesifikt enn en korridor. Et alternativ er en løsning der mulige veglinjer/alternativer har prinsipielt samme løsninger for å håndtere utfordringer, eller for å ivareta verdier. Dette kan for eksempel være om de ligger som tunneler under, eller som dagløsninger rundt verdifulle friluftsområder, slik at alle løsninger innenfor alternativet får samme virkninger på verdiene i området de går gjennom og samme fordeler for trafikken. Det kan være flere alternativ innenfor en korridor.

Variante: En variant er en konkret vegløsning innenfor rammene som et alternativ gir.

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/tilpasset-ekstern-kvalitetssikring-ks1-av-mulige-losninger-for-riksveg-19-moss/id2846261/>

Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
1 Innledning.....	5
1.1 Formålet med kommunedelplanarbeidet.....	5
1.2 Bakgrunn	5
1.3 Krav om konsekvensutredning.....	8
1.4 Formål med planprogrammet.....	8
1.5 Mål for prosjektet.....	8
1.5.1 Samfunnsmål.....	8
1.5.2 Prosjekt mål.....	8
1.5.3 Andre mål i prosjektet.....	9
2 Planområdet.....	9
2.1 Beliggenhet.....	9
2.2 Influensområde	10
2.3 Dagens situasjon.....	10
3 Overordnet rammer og føringer	11
3.1 Rikspolitiske retningslinjer og føringer i lowerket.....	11
3.2 Nasjonal transportplan 2022-33.....	12
3.2.1 Overordna målsettinger	12
3.2.2 Prosjektomtale i Nasjonal transportplan 2022-2033	12
3.3 Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050, vedtatt 22.08.2018.....	12
3.4 Kommuneplanens arealdel.....	12
3.5 Sentrumsplanen	13
3.6 Reguleringsplaner og andre premissdokumenter for planområdet	16
3.7 Miljøløftet Moss	18
3.8 Vegstandard	18
3.9 Føringer fra tidligere utredninger	18
4 Korridorer som utredes videre.....	22
4.1 Referansealternativ / 0-alternativ – dagens rv.19	23
4.2 Alternativ 0+	23
4.3 Korridor 4 – rosa.....	24
4.4 Korridor 5 – grønn	25
4.5 Korridor 6 – Lilla	26
5 Konsekvensutredning.....	27
5.1 Metode.....	27

5.1.1	Prissatte konsekvenser	28
5.1.2	Ikke-prissatte konsekvenser	29
5.1.3	Skadereduserende tiltak.....	31
5.1.4	Samfunnsøkonomisk analyse	32
5.1.5	Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser	32
5.1.6	Måloppnåelse og ROS-analyse	32
5.1.7	Øvrige utredningstema.....	32
5.1.8	Utredninger	33
5.2	Prissatte konsekvenser.....	33
5.2.1	Trafikant- og transportbrukernytte.....	33
5.2.2	Operatørnytte.....	34
5.2.3	Budsjettvirkning for det offentlige	34
5.2.4	Trafikkulykker	34
5.2.5	Støy.....	35
5.2.6	Luftforurensning.....	35
5.2.7	Klimagassutslipp og regional luftforurensning.....	37
5.2.8	Restverdi og skattekostnader.....	37
5.3	Ikke-prissatte konsekvenser	37
5.3.1	Landskapsbilde	37
5.3.2	Friluftsliv/by- og bygdeliv	38
5.3.3	Naturmangfold	39
5.3.4	Kulturarv.....	39
5.3.5	Naturressurser.....	40
5.4	Skadereduserende tiltak og supplerende undersøkelser.....	40
5.5	Tilleggsanalyser	41
5.5.1	Følsomhetsanalyse	41
5.5.2	Fordelingsvirkninger.....	41
5.5.3	Arealbruksendringer og lokal og regional utvikling.....	41
5.5.4	Byform	42
5.5.5	Moss Havn	43
5.5.6	Folkehelse.....	43
5.5.7	Barn og unges oppvekstsvilkår	43
5.5.8	Risiko og sårbarhetsanalyse	43
5.5.9	Gang- og sykkeltrafikk	44
5.5.10	Nullvekstmålet.....	44

5.5.11	Anleggsfasen.....	45
5.5.12	Grunnundersøkelser.....	45
5.5.13	Ferjeleie.....	46
6	Plandokumenter og andre dokumenter.....	46
6.1	Plandokumenter.....	46
6.2	Planbeskrivelsen.....	46
6.3	Viktige tema i planbeskrivelsen.....	47
6.4	Illustrasjonsplaner.....	47
6.5	Optimalisering av veglinjer.....	47
6.6	Prinsippdokument for utforming.....	47
6.7	Miljøoppfølgingsplan / Ytre miljøplan.....	47
7	Planprosessen og medvirkningsmuligheter.....	47
7.1	Kommunedelplanprosessen med fremdriftsplan.....	47
7.2	Informasjon og medvirkning.....	47

1 Innledning

1.1 Formålet med kommunedelplanarbeidet

Ferjeforbindelsen Moss-Horten («Den ytre Oslofjordforbindelse») binder områdene på vestsiden av Oslofjorden sammen med Østfold, Follo og utlandet. Denne trafikken har økende avviklingsproblemer mellom havna og kryssene til E6. Hensikten med prosjektet er å utvikle gode løsninger som gir forutsigbar trafikkavvikling samtidig som ulempene for byområdet reduseres.

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

1.2 Bakgrunn

Konseptvalgutredning (KVU) for hovedvegssystemet i Moss og Rygge ble ferdigstilt i 2012. Ut ifra de definerte samfunnsmålene og ulike konsepter for utvikling av hovedvegssystemet, ble det i denne vurdert to korridorer for ny rv. 19: én sørlig korridor som henvender seg sørover fra ferjeleiet mot Årvoll-krysset, og én nordlig korridor i retning Patterødkrysset. Konklusjonen i KVUen var at nordlig korridor ble anbefalt for videre planlegging ut fra det kunnskapsgrunnlaget og de vurderinger som da forelå.

Siden KVUen ble avsluttet i 2012 har forutsetningene endret seg vesentlig: Ny jernbaneløsning er regulert, overordnede føringer og lokale vedtak om nullvekst i lokaltrafikken har fått større vekt, det er utarbeidet en mulighetsvurdering for rv. 19, samt at ytterligere grunnundersøkelser er gjennomført. Videre har Samferdselsdepartementet i forbindelse med "KVU Kryssing av Oslofjorden" anbefalt å ikke bygge en ny kryssning over Oslofjorden. I 2015 ble det vedtatt en kommunedelplan for Moss sentrum med nye føringer og mål for byens sentrale strøk og havneområder. Moss og Rygge kommune ble slått sammen fra 01.01.2020. Det er altså en rekke forhold i Mosseregionen som har endret seg siden KVU-arbeidet ble gjennomført.

I 2019 ble det gjennomført et forarbeid til planprogrammet hvor det ble sett på alternative lokaliseringer av ferjeleiet for å sikre at ny rv. 19 ikke legger begrensninger for en eventuell flytting, se kapittel 0. Det ble utarbeidet en silingsrapport hvor det ble vurdert flere varianter av løsninger for ny rv. 19. Denne rapporten har gitt anbefalinger til arbeidet med planprogrammet om hvilke alternativ som bør utredes videre og hvilke som ikke bør utredes videre. Det presiseres imidlertid at flytting av ferjeleiet ikke er en del av rv. 19-prosjektet. I regjeringsbeslutningen framkommer det også at staten ikke vil finansiere en eventuell flytting.

Tidligere planarbeider, idéseminar med fagpersoner, åpent møte og innspill fra nærmiljøet

har frambragt mange forslag til vegtraséer og kryssløsninger. Gjennom en silingsprosess har prosjektet sammenliknet og vurdert ulike veglinjer på et overordnet nivå og definert alternativer som Statens vegvesen mener bør utredes videre. Silingsrapporten, datert 20.12.2019 er en dokumentasjon på det arbeidet som er gjort i forbindelse med søk og siling av alternativer.

Arbeidet ble delt opp i to faser. Første fase innebar et åpent og bredt søk etter veglinjer. Linjene ble vurdert opp mot hverandre med utgangspunkt i kostnader samt konsekvenser for områder med svært høy ikke-prissatt verdi. Sammenfallende linjer ble definert som ett alternativ. Som en sjekk av robustheten av disse ble det kjørt beregninger med endring av kostnader. Det viste seg at det i stor grad var de samme alternativene som kom gunstig fram i søkene.

I andre fase ble bredden og utstrekningen på gjenstående alternativer vurdert i et tverrfaglig samarbeid. Alternativene ble vurdert ut fra effektmål og silingskriterier, teknisk gjennomførbarhet, prissatte konsekvenser, ikke-prissatte konsekvenser og om alternativene var fleksible mot flere ferjeleielokaliseringer. Kostnadene i denne fasen ble vurdert gjennom anslag og er ikke de samme kostnadene som ble brukt i fase 1. Hvis det i arbeidet med alternativene dukket opp noe som gjorde at alternativet åpenbart ble dårligere enn de andre, eller noe som umuliggjorde alternativet, ble alternativet silt ut underveis i fase 2.

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

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

(Kilde: Supplerende tildelingsbrev nr. 3 til Statens vegvesen for 2021 – Hovedlinjer for videre planlegging av rv. 19 gjennom Moss – avklaring etter ny KS1)

Samferdselsdepartementet har presisert at flytting av fergeleiet ikke finansieres av staten og det derfor ikke er en del av prosjektet.

Det vises også til forprosjektet for ferjeleiet utarbeidet av Vegvesenet, der det er vurdert alternative lokaliseringer for ferjeleiet. I silingsprosessen er de ulike alternativene vurdert opp mot disse.

Samferdselsdepartementet har valgt å ta ut korridor 1 fra alternativene som skal utredes. Alternativet har negative konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser, nærmere bestemt dyrka mark og kulturlandskapet sør for tettbebyggelsen i Moss. I tillegg har det vært stort lokalt engasjementet mot alternativet.

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

I NTP 2022-2033 står det følgende om rv. 19 Moss under 11.5.3.3 Nye tiltak:

"Rv. 19 Moss

Prosjektet skal primært bidra til god framkommelighet og forutsigbar reisetid for gjennomgangs- og næringstrafikken gjennom Moss. I tillegg er det et mål at trafikken på strekningen ikke lenger skal være til hinder for en god byutvikling. Det er også positivt dersom valgt løsning bidrar til at flere velger miljøvennlige transportformer. Kostnad for prosjektet i planperioden er 5 mrd. kroner og netto nytte er -3,6 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er -0,7.

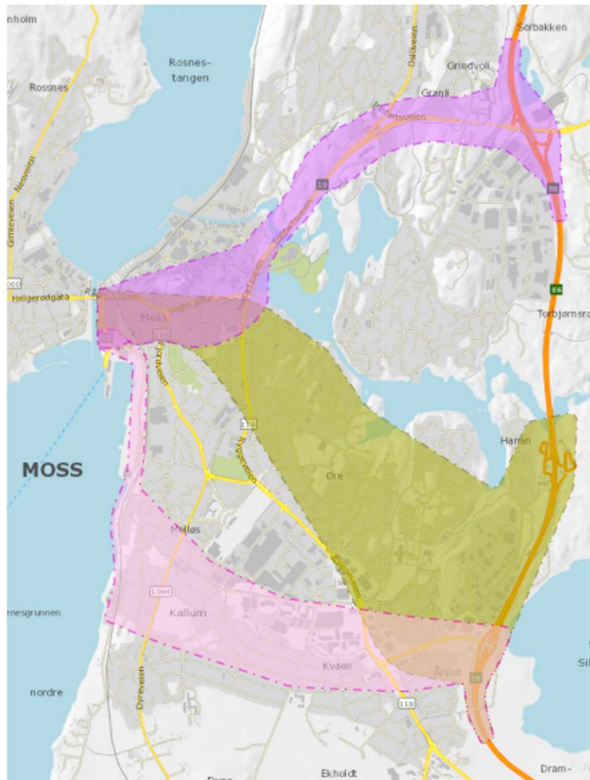
Prosjektet inngår i valgt konsept etter konseptvalgutredning og kvalitetssikringen (KVU/KS1) for hovedveinett i Moss og Rygge, som ble behandlet av regjeringen i 2015.

I 2017 gjennomførte Statens vegvesen en mulighetsstudie som konkluderte med at utbygging av en lang tunnel vil bli kostbar. På bakgrunn av denne studien ble det sommeren 2020 igangsatt en tilpasset kvalitetssikring (KS1) for prosjektet. Når regjeringen har tatt stilling til hvilke alternativer som skal vurderes i den videre planprosessen, skal det utarbeides planprogram og kommunedelplan for ny rv. 19 mellom dagens ferjeleie og E6."

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

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

Figur 1-1 viser hvilke alternativer fra prosessen som anbefales tatt med videre i planlegging og utredning av rv. 19. I tillegg skal det utredes et alternativ 0 +, se kapittel 4.2.



Figur 1-1. Kartet viser veg korridorene som skal utredes.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Ny rv. 19 planlegges med hjemmel i plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71). I henhold til Forskrift om Konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854) skal planer og tiltak under §6 som faller inn under vedlegg I alltid konsekvensutredes og krever planprogram. Tiltaket faller inn under punkt 7c) i vedlegget: "Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (...)" og tiltaket krever dermed konsekvensutredning med planprogram. Detaljnivået i konsekvensutredningen skal følge plannivået.

Dette planprogrammet er i tråd med forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854) og forskriftens krav til innhold (§ 14) er ivaretatt. Inndeling av planprogrammet følger også i hovedsak forskriftens inndeling.

Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen, og være relevant for de beslutningene som skal fattes. Konsekvensutredningen skal begrenses til tema der en venter vesentlige virkninger. Detaljeringen skal ligge på et nivå som er tilstrekkelig til å fatte en beslutning. Innhenting av ny kunnskap bør begrenses til spørsmål som er relevante for behandling av planen.

For omfattende utredninger skal det lages temanotater, med en oppsummering som tas inn i planbeskrivelsen. Som eget vedlegg skal det utarbeides en ROS-analyse.

1.4 Formål med planprogrammet

Planprogrammet skal beskrive videre arbeid og danne grunnlaget for utarbeidelse av en kommunedelplan. Planprogrammet skal ut på høring og offentlig ettersyn i minimum 6 uker der alle har mulighet til å gi innspill. Kommunen som planmyndighet fastsetter endelig planprogram etter høringen. Plan- og bygningsloven legger premissene for videre planlegging, med konsekvensutredninger, ytterligere høringer og muligheter for innbyggermedvirkning.

Planprogrammet skal avklare hvilke utredninger som er nødvendige for å gi et samlet bilde av tiltakets konsekvenser for miljø og samfunn, samt hvilken metodikk som skal brukes. Dette er nærmere omtalt i kapittel **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Planprogrammet skal også redegjøre for planprosessen med frister og opplegg for medvirkning.

1.5 Mål for prosjektet

1.5.1 Samfunns mål

Det ble i forbindelse med "Konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge" utført en behovsanalyse som resulterte i et samfunns mål. Det samme samfunns målet gjelder også for kommunedelplanen:

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

1.5.2 Prosjekt mål

Prosjekt målene er knyttet til prosjektets virkninger for brukerne.

Prosjektet skal føre til:

- Økt trafikkantnytte 1,6 mrd. (2020-kr)
- Redusert ulykkeskostnad med 20 mill. (2020-kr)

1.5.3 Andre mål i prosjektet

- Økt fremkommelighet for nærings- og gjennomgangstrafikk i tråd med målene i NTP.
- Prosjektet skal jobbe for løsninger som ikke er til hinder for by- og stedsutvikling i Moss.
- Prosjektet skal jobbe for å minimere arealinngrep i verdifulle landskaps-, jordbruks-, natur- og friluftsområder.
- Prosjektet skal ivareta løsninger som i dag eksisterer for gående og syklende, dette må fremkomme hvordan løses i planarbeidet.

2 Planområdet

2.1 Beliggenhet

Planområdet ligger innenfor tettstedet i Moss kommune. I vest avgrenses planområdet av fergeleiet og kysten. I sør stopper planområdet nord for Nordre Feste og Dyreskogen, men innenfor byggesonen. I nord og øst avgrenses planområdet av Mosseelva og E6. Planområdet består i dag hovedsakelig av boliger, næringsbebyggelse og infrastruktur.

Planområdet er arealet innenfor avgrensningen vist i figur 2-1 og 2-1. Området er satt for å dekke alternativene som foreslås konsekvensutredet. Alternativene er nærmere beskrevet i kapittel 4.



Figur 2-1. Planavgrensning.



Figur 2-2. Planavgrensning på ortofoto.

2.2 Influensområde

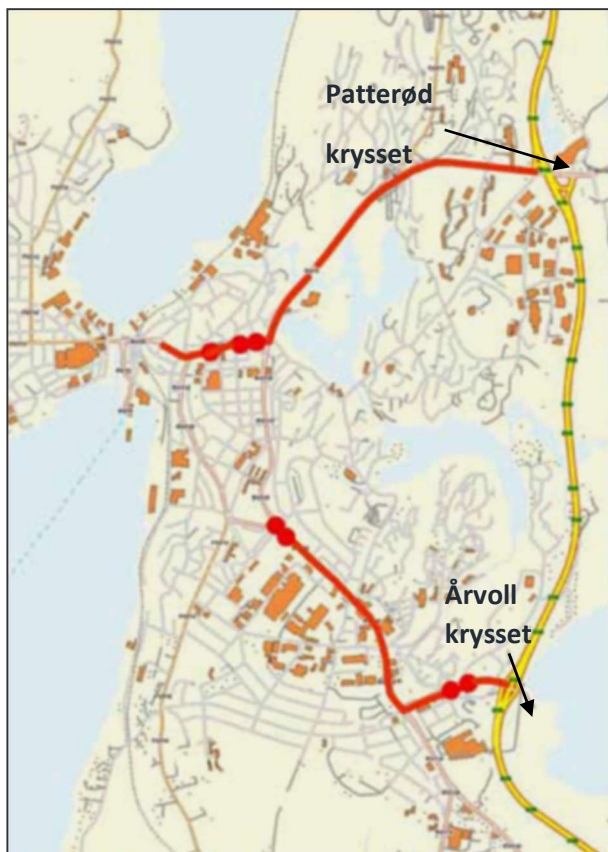
Planområdet avgrenses til områdene som fysisk blir berørt av tiltaket. Med influensområde menes områder som kan bli påvirket av tiltaket. Influens-/analyseområdet vil avhenge av utredningstema og kan i enkelte tilfeller strekke seg utenfor selve planområdet.

2.3 Dagens situasjon

Rv. 19 gjennom Moss går gjennom sentrumsområdet av Moss by, fra havneområdet og til E6 ved Patterødkrysset. Vegen er hovedveg til Moss havn og Norges største ferjesamband Moss-Horten og er del av forbindelsen mellom E18 i Vestfold og E6 i Østfold. rv. 19 har derfor en viktig nasjonal og regional funksjon for næringstransport. Samtidig er rv. 19 en lokal hovedveg og eneste kjøreadkomst for befolkningen på Jeløya. Vegen har en viktig todelt funksjon og preger Moss by.

Befolkningsøkning, økonomisk utvikling og økt samhandling på tvers av regionene påvirker transportbehovet og trafikkarbeidet. Samtidig opplever byens befolkning at rv. 19 allerede er en barriere som deler byen, begrenser utvikling av byens sentrumsområde, er en betydelig støykilde og hindrer framkommelighet for kollektivtransport, gående og syklende.

Rv. 19 Moss, fra havneområdet til E6, har kapasitetsutfordringer store deler av døgnet, figur 2-3.



Figur 2-3. Strekninger og kryss som har liten kapasitet i perioder (røde linjer)².

3 Overordnet rammer og føringer

3.1 Rikspolitiske retningslinjer og føringer i lovverket

Innenfor veg- og transportplanlegging er det fastsatt retningslinjer og føringer i lovverket som skal legges til grunn for planlegging etter Plan og bygningsloven. Kommunedelplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer og lovverk, listen er ikke uttømmende:

- FOR-1994-11-10-1001 Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- FOR-2014-09-26-1222 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- FOR-1995-09-20-4146 Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging.
- FOR-2018-09-28-1469 Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- LOV-2009-06-19-100 Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven – nml.)
- LOV-2015-06-19-65 Lov om kulturminner (kulturminneloven – kulml.)
- LOV-2017-06-16-74 Lov om jord (jordlova-jl.)
- LOV-2008-06-27-71 Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven – pbl.)
- LOV-1963-06-21-23 Lov om vegar (veglova – vegl.)

² Kilde: "Trafikkmodell og -analyser i Moss 2006/2007" utarbeidet av COWI AS, mai 2007, i oppdrag for Statens vegvesen Region øst og Moss kommune.

- FOR-2015-06-25-805 Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften)
- FOR-2014-12-19-1726 Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan og bygningsloven.
- FOR-2007-05-15-517 Tunnelsikkerhetsforskriften

3.2 Nasjonal transportplan 2022-33

3.2.1 Overordna målsettinger

Det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken er:

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Herunder:

- *Mer for pengene*
- *Effektiv bruk av ny teknologi*
- *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*
- *Nullvisjon for drepte og hardt skadde*
- *Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet*

Regjeringen viderefører målet om at veksten i persontransporten i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nasjonal transportplan påpeker «*Hovedutfordringene er å håndtere nullvekstmålet i byområdene samtidig som hovedferdselsårene for vei og bane skal være effektive transportkorridorer for næringsliv og gjennomfartstrafikk.*» Nullvekstmålet skal følges opp gjennom Byvekstavtaler.

3.2.2 Prosjektomtale i Nasjonal transportplan 2022-2033

Prosjektet rv. 19 Moss er med i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det er lagt til grunn et statlig bidrag på 400 millioner kroner i slutten av første 6-årsperiode.

3.3 Fylkesplan for Østfold – Østfold mot 2050, vedtatt 22.08.2018

Fylkesplanen har fokus på infrastruktur og mobilitet. Godt utbygd infrastruktur gir gode samfunnseffekter. Alternativene innenfor planavgrensningen ligger alle innenfor langsiktig grense for framtidig tettbebyggelse og innenfor areal definert som områdesenter som skal avgrenses.

3.4 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel 23.03.2021

Planområdet ligger i Moss kommune. Kommuneplanens arealdel for Moss kommune ble vedtatt 23.03.2021. Området vises i figur 3-1. Planområdet for rv. 19 berører sentrale deler av byggesonen i Moss.



Figur 3-1 Kommuneplanens arealdel for Moss kommune, vedtatt 23.01.2021. Hentet fra kommunekart.com

I kommuneplanens arealdel for Moss omtales Moss' sentrale beliggenhet og knutepunkt med jernbane, E6 og ferjeforbindelse. Det vises til det pågående prosjektet med å bygge jernbane gjennom Moss og ny stasjon med ferdigstillelse i 2024. I tillegg omtales tidvis dårlig trafikkavvikling på rv. 19 og at vegen skal planlegges og bygges i planperioden. Det trekkes fram hvordan dette kan fjerne en barriere i byen og frigjøre arealer til byutvikling. Det refereres til konseptvalgutredningen og arbeidet som er gjort i forlengelsen av denne for rv. 19. Dette er nærmere omtalt i kapittel 1.2. Det vises i tillegg til formuleringen i nasjonal transportplan om rv. 19 hvor det skrives at målet er å legge store deler av vegen i tunnel. Det skrives også at det i forbindelse med planlegging av rv. 19 og fergeleie må det legges stor vekt på å ivareta potensialet til utvikling av Sjøsidan.

I tillegg omtales nullvekstmålet som Moss kommune har forpliktet seg til gjennom samarbeidet i Miljøløftet.

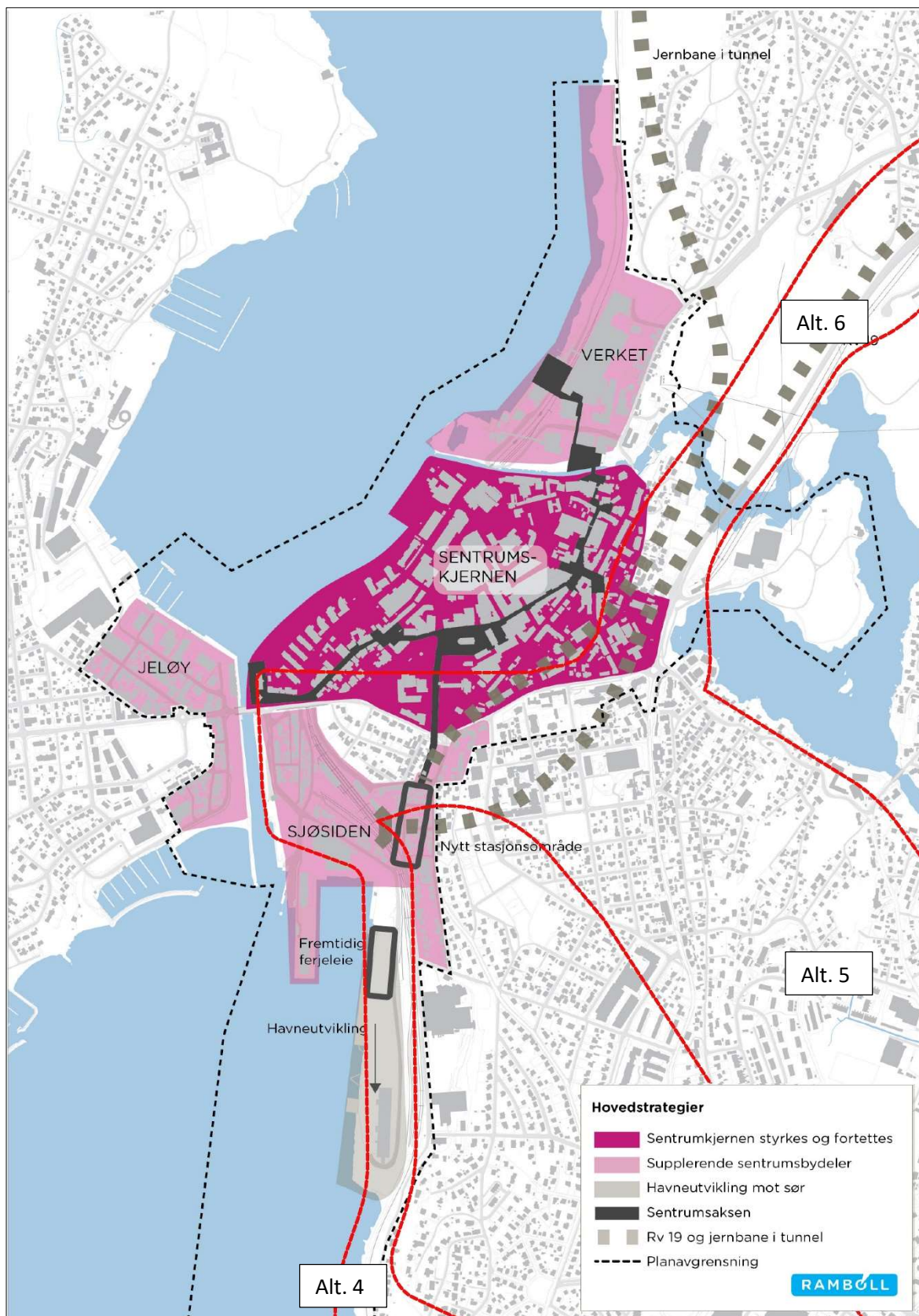
3.5 Sentrumsplanen

Sentrumsplanen ble vedtatt 15.06.2015.

Ifølge sentrumsplanen skal sentrumskjernen styrkes som det viktigste utviklingsområdet i Moss sentrum med sekundære utviklingsområder rundt sentrum. Dagens ferjeleie og nordre deler av havnearealet inngår i et av disse sekundære utviklingsområdene for knutepunktutvikling rundt ny stasjon. For å frigi arealer her er ferjeleiet flyttet til nordre deler av dagens havn og havna flyttet sørover.

Det er lagt inn som grunnlag i planen at jernbane og rv. 19 skal legges i tunnel under byen. Det er også i sentrumsplanen lagt til grunn at ferjeleiet skal flyttes dersom ferjesambandet skal opprettholdes over tid.

Figur 3-2 viser hovedstrategiene for samferdsel og arealutvikling. Utredningskorridorene for rv. 19 berører byutviklingsområdet på Sjøsidan. Korridor 4 berører framtidige arealer for havn og ferje. Korridor 5 og 6 berører området mellom stasjonsområdet og sentrumskjernen. Det vises for øvrig til omtalen av forholdet til Moss Havn i kapittel 5.5.4.



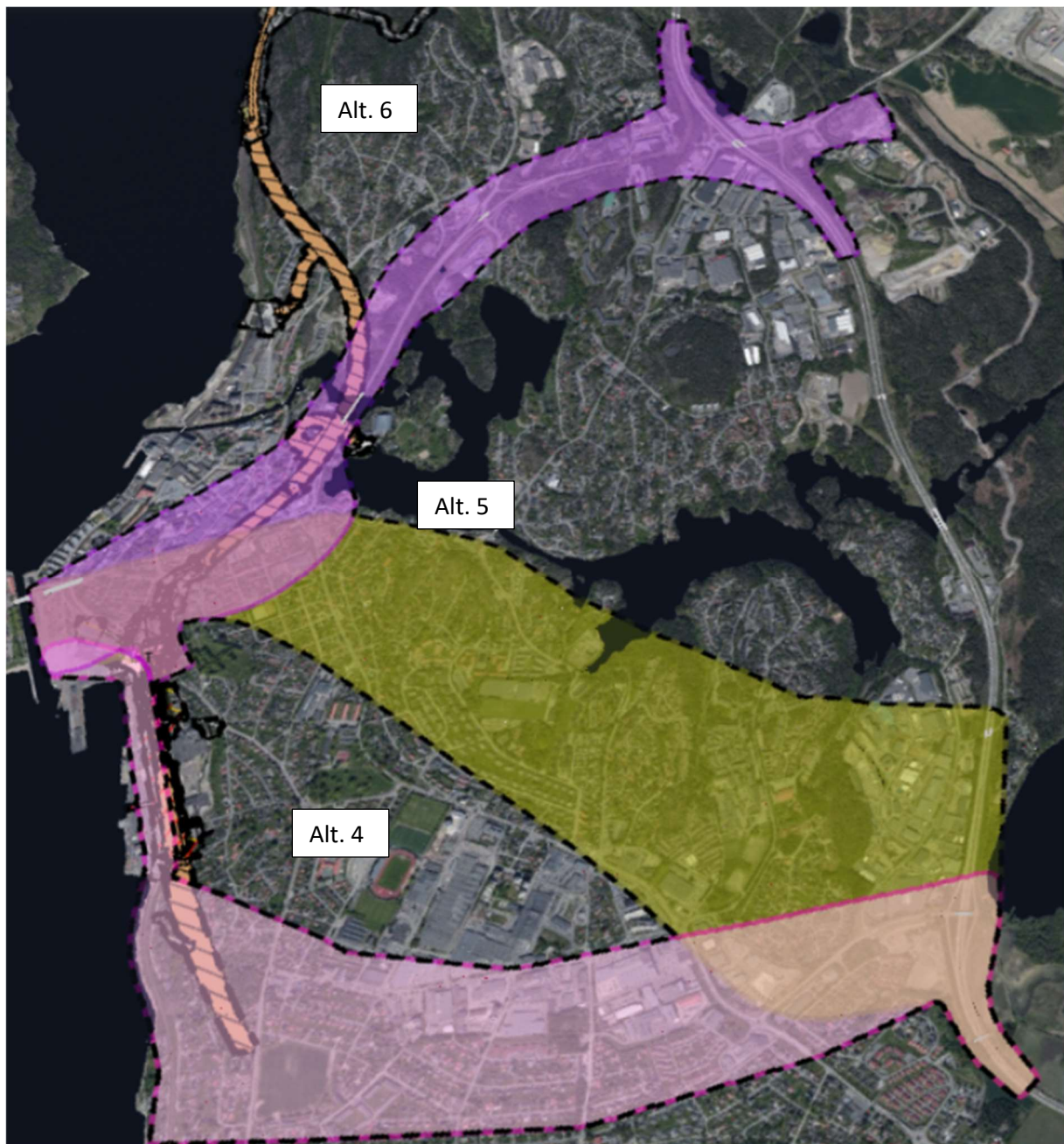
Figur 3-1. Hovedstrategiene for samferdsel og arealutvikling med avgrensning av utredningskorridorene for rv. 19. Sentrumsplan for Moss, vedtatt 15.06.2015.

3.6 Reguleringsplaner og andre premissdokumenter for planområdet

Det er flere reguleringsplaner og tilstøtende planer, men det er spesielt områdereguleringsplanene for Østfoldbanen og Moss Havn er førende for utarbeidelse og siling av korridorene for rv. 19.

"Områdereguleringsplan for Østfoldbanen Sandbukta–Moss–Såstad"

Ny dobbeltsporet jernbane gjennom Moss er under bygging. Traséen legges i tunnel fra ny stasjon og nord til Sandbukta, og sør for stasjonsområdet til Carlberg. Fra Carlberg til eksisterende dobbeltspor på Såstad legges ny dagstrekning. Mellom ny stasjon og Sandbukta svinges traséen østover rundt sentrum for å unngå å anlegge betongtunnel i byggegropp gjennom byen. Ny jernbane vil derfor komme under eksisterende rv. 19 ved Nesparken/Mossehallen. Figur 3-3 viser jernbanetraséen.



Figur 3-2: Planer for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Sandbukta – Moss - Såstad. Lagt inn i planområdet.

I silingsrapporten er det anbefalt at korridor 4 legges i tunnel under jernbanen der de to prosjektene krysser hverandre.

For korridor 5 og 6 er det i silingsrapporten lagt til grunn at vegen krysser over jernbanetunnelen i sentrum, mens adkomstgata til stasjonen (Fjordveien) heves.

Se nærmere omtale av korridorene i kapittel 4.

Områdereguleringsplan for Moss havn og havnespor, vedtatt 20.06.2016

Gjeldende områderegulering for Moss havn viser nytt ferjeleie på dagens havneareal inn mot nye Moss stasjon (skravert i

Figur 3-3). Planavgrensningen til korridor 4 berører planen. Korridor 5 og 6 berører ikke planen.

Områdereguleringen forutsetter en betydelig utfylling (ca. 80 dekar / ca. 2 millioner kubikk masser) sør for dagens havneareal, som erstatningsareal for arealet ferjeleiet beslaglegger nord i havna.

Løsningen innebærer at havna vil disponere samlet ca. 120 daa, dvs. ca. 10 daa større areal enn i dag.

Moss Havn planlegger i tillegg et jernbane-spor for gods mellom havna og søndre deler av stasjonsområdet. Etablering av sportilknytning til havna inngår i reguleringsplan for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad. Det etableres en tilknytning til havna rett sør for de nye plattformene til Moss stasjon. Tilknytningen er lagt så langt nord som mulig, for å få lengst mulig spor på havna. For å få til havnespor med oppstillingsarealer/areal for lasting, må det enten fylles ut i sjøen, og/eller det må skjæres inn i Kleberget. I områdeplanen er det lagt opp til utfylling. Eventuell skjæring i Kleberget kan påvirke eksisterende boligbebyggelse og framtidig IC-spor.

Konseptvalgutredning (KVU) Moss-Rygge (2012)

Trafikksituasjonen i Moss og områdene rundt er sterkt påvirket av trafikken som krysser Oslofjorden med ferja Horten-Moss. Gjennom konseptvalgutredningen ble hele hovedvegssystemet i sentrale deler av Moss og Rygge vurdert. I tilknytning til rv. 19 var de største utfordringene store forsinkelser mellom Moss havn og E6 ved Patterødkrysset/Mosseporten, samt forsinkelser over Rådhusbrygga grunnet stor trafikkmengde fra Jeløya og støtvis trafikk fra ferja.

Det ble vurdert tre overordnede strategier:

- *Miljø*: Tiltak som skal sørge for mindre biltrafikk i området.
- *Framkommelighet*: Tiltak for å bedre framkommelighet i transportsystemet.
- *Kollektivtilbud*: Tiltak for å øke andelen kollektivreiser.

Ut fra strategiene ble det utviklet fem konsepter. Konsept 5 er det beste ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt, og scorer også best på Statens vegvesens krav- og måloppnåelse. Her kombineres forbedret framkommelighet (Nordgående havneveg) med forbedringer for kollektivtrafikken. Drøftingen av konseptene viste at konsept 5 likevel hadde rom for forbedringer for å tilpasse seg målsettingen ytterligere. Det ble derfor utarbeidet et anbefalt konsept.

Regjeringen fastsatte i januar 2015 at hovedvegssystemet i Moss og Rygge videre skal planlegges med utgangspunkt i konseptvalgutredningens konsept 5, med enkelte forbedringer i vegnettet, spesielt for gående, syklende og kollektiv.

Konseptvalgutredning (KVU) Kryssing av Oslofjorden (2014)

Utredningen tar for seg mulige konsepter for kryssing av Oslofjorden. Rapporten konkluderer med at det bør vurderes en fast forbindelse mellom Horten og Moss, da dette er det alternativet som gir størst trafikantnytte. Samferdselsdepartementet har imidlertid senere besluttet å ikke utrede en fast forbindelse mellom Moss og Horten videre. Det ble informert om i brev datert 16.10.2018.

Rapporten påpeker samtidig at uansett om framtidig kryssing av fjorden skjer med tunnel, bru eller utbedret ferjetilbud, vil det være avgjørende at rv. 19 mellom Moss havn og E6 utbedres.

Mulighetsvurdering rv. 19 (2017)

Mulighetsvurderingen bygger videre på konseptene i "KVU Moss-Rygge" fra 2012.

Siden KVUen fra 2012 var ferdigstilt, har det skjedd flere endringer i grunnlaget og forutsetningene for prosjektet:

- Vedtatt områdeplan for ny jernbane og stasjon i Moss.
- Nullvekstmålet er vedtatt nasjonalt, og lokalt som del av samarbeidsavtalen om areal og transportutvikling i Mossregionen.
- Vedtatt sentrumsplan (kommunedelplan) for Moss

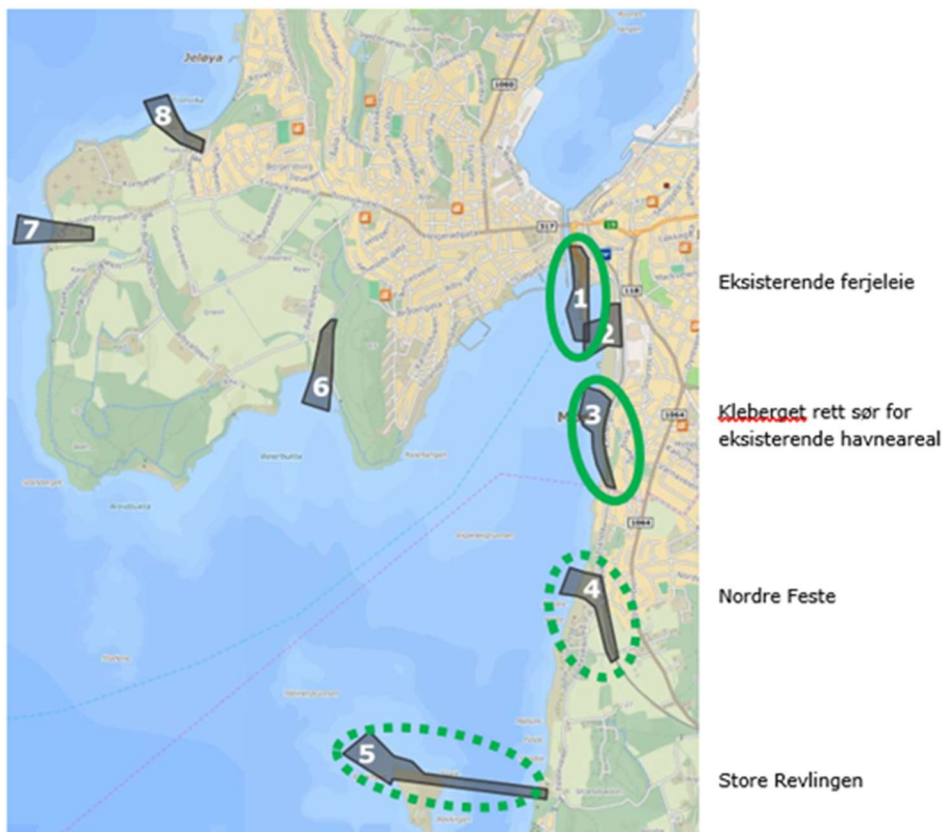
I mulighetsvurderingen, datert 03.11.17, ble det sett på en lang tunnelloøsning for rv. 19 som tok utgangspunkt i vedtatt KVU, omtale av rv. 19 i NTP 2018-2029 og vedtatt reguleringsplan for Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad. Det vurderte alternativet ble anslått til å koste over 5 mrd. kroner. På grunn av de høye kostnadene kunne ikke Statens vegvesen anbefale dette som en konkret løsning.

Forprosjekt ferjeleie (2019)

For å sikre at ny rv. 19 ikke vil hindre en eventuell framtidig flytting av ferjeleie, ble det utarbeidet et forprosjekt for å se på mulige plasseringer av nytt ferjeleie. Dersom en relokalisering av ferjeleiet ville medført at en ny rv. 19 ble billigere og/eller enklere å gjennomføre, kunne dette vært vurdert innlemmet i rv.19-prosjektet. Ferjeleierapporten, datert 29.10.2019, konkluderer med at ferjeleiet anbefales lokalisert til dagens plassering, eller at ferjeleiet eventuelt flyttes til Kleberget (se figur 3-5)

Regjeringsbeslutningen fra 2021 presiserer at staten ikke kommer til å finansiere en eventuell flytting av ferjeleiet gjennom prosjekt rv.19 Moss.

I bestillingen til Statens vegvesen, er en av forutsetningen at ferjeleiet ikke flyttes på. Vegvesenet vil likevel foreta en vurdering av trafikkeffekten for plassering 1 og 3, men det kjøres ikke full konsekvensutredning om tema.



Figur 3-4. Vurderte plasseringer av ferjeleie i forprosjekt-rapport.

Figur 3-5 viser anbefalte plasseringer for ferjeleie. Plasseringer til utredning i silingsprosessen er markert i grønn sirkel: Dagens ferjeleie (1) og Kleberget (3). Alternativene Nordre Feste og Store Revlingen rangeres nederst, og klart lavere enn dagens ferjeleie og Kleberget. Nordre Feste på grunn av betydelig usikkerhet i grunnforholdene med mulig kvikkleire. Store Revlingen har sannsynligvis gode grunnforhold, men er dyrest og medfører betydelig konflikt med ikke-prissatte konsekvenser (naturverdier).

Plasseringen i områdereguleringen (2) faller bort fordi forutsetningen om erstatningsareal for havna sørover for dagens havneareal er svært dyrt og geoteknisk komplisert. Selve oppstillingsområdet for ferjetrafikk er trangt, og utløser et behov for mye manøvrering inn på og ut fra ferjene. Det forsinkes av- og påkjøring fra og til ferjene.

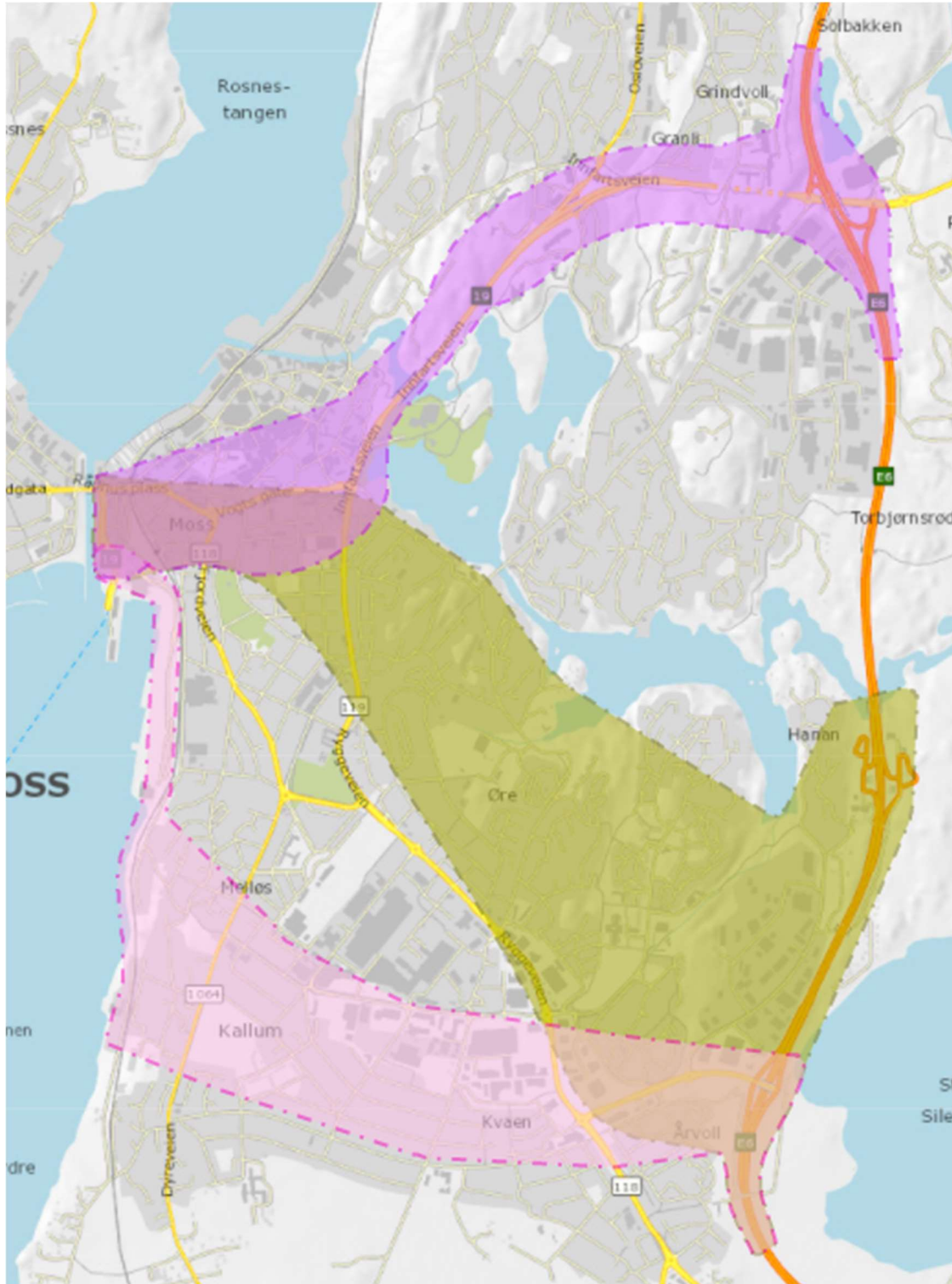
Det bemerkes at lokaliseringen på Kleberget er noe lengre sør enn det som er lagt til grunn i områdeplanen for Havna.

Alternativene på Jeløya (6-8) faller bort fordi de har en kostnad for rv. 19-forbindelsen til E6 som langt overstiger styringsrammen, samt at alle ligger i landskapsvernområder.

Plasseringer med stippet sirkel er imidlertid vurdert som klart dårligere enn eksisterende ferjeleie og Kleberget. Plasseringer uten sirkel ble silt ut i en tidligere fase.

4 Korridorer som utredes videre

Utgangspunktet for korridorer som utredes videre er regjeringsbeslutningen om korridorene som var gjenstand for KS1-prosessen. Korridor 0+, 4, 5 og 6.



Figur 4-1. Korridorene som utredes videre.

Korridorene er smale på strekninger der kjente utfordringer gjør at det er få muligheter for å flytte veglinjen mye. På andre strekninger er korridorene bredere. Bakgrunnen for dette er at det er kjente utfordringer knyttet til for eksempel kulturminner og grunnforhold, men ikke mulig å si nøyaktig hvor disse utfordringene er størst uten å gjennomføre omfattende undersøkelser. Korridorene er dermed tegnet brede for å ha større muligheter til å ta hensyn til verdiene i områdene samtidig som man finner gode tekniske løsninger.

Det kan være behov for å kunne tilpasse krysset på Årvoll til ny rv. 19. Korridorene som knytter seg mot Årvollkrysset er derfor utvidet sørover sammenlignet med slik det var i silingsrapporten. Generelt skal korridorene utvikles gjennom ny kunnskap og detaljering i arbeidet med kommunedelplanen.

4.1 Referansealternativ / 0-alternativ – dagens rv.19

0-alternativet beskriver forventet trafikksituasjon i referanseåret 2033 uten at alternativ rv. 19 er bygd. Referanseåret er antatt åpningsår for utbyggingsalternativene. Andre prosjekter som er sikret finansiering og ferdigstilt før det valgte året vil være inkludert. Dette betyr at nytt dobbeltsporet jernbane og ny stasjon inngår i nullalternativet. Planer under arbeid, men som ikke er vedtatt og finansiert, inngår ikke i 0-alternativet.

4.2 Alternativ 0+

0+ skal være et alternativ som løser noen av dagens utfordringer med rv. 19 med enkle midler. Alternativet ligger innenfor korridor 6, men skal gjøres med enklere midler enn det korridor 6 beskrives med. Hensikten er å bruke dagens rv.19 trase og gjøre tiltak med den som grunnlag.

Det er ikke utarbeidet en variant av 0+ på samme nivå som de øvrige alternativene. Det må derfor gjøres som del av kommunedelplan-prosessen.

Trafikken til/fra Jeløya hadde en ÅDT på ca. 23 000 i 2018. Trafikken til ferja og Moss havn hadde på samme tid i sum ca. 6000 ÅDT. Trafikkstrømmene møtes i rundkjøringen øst for Kanalbrua. I et 0+ scenario som innebærer at dagens riksveg beholdes, vil trafikken følge dagens trase.

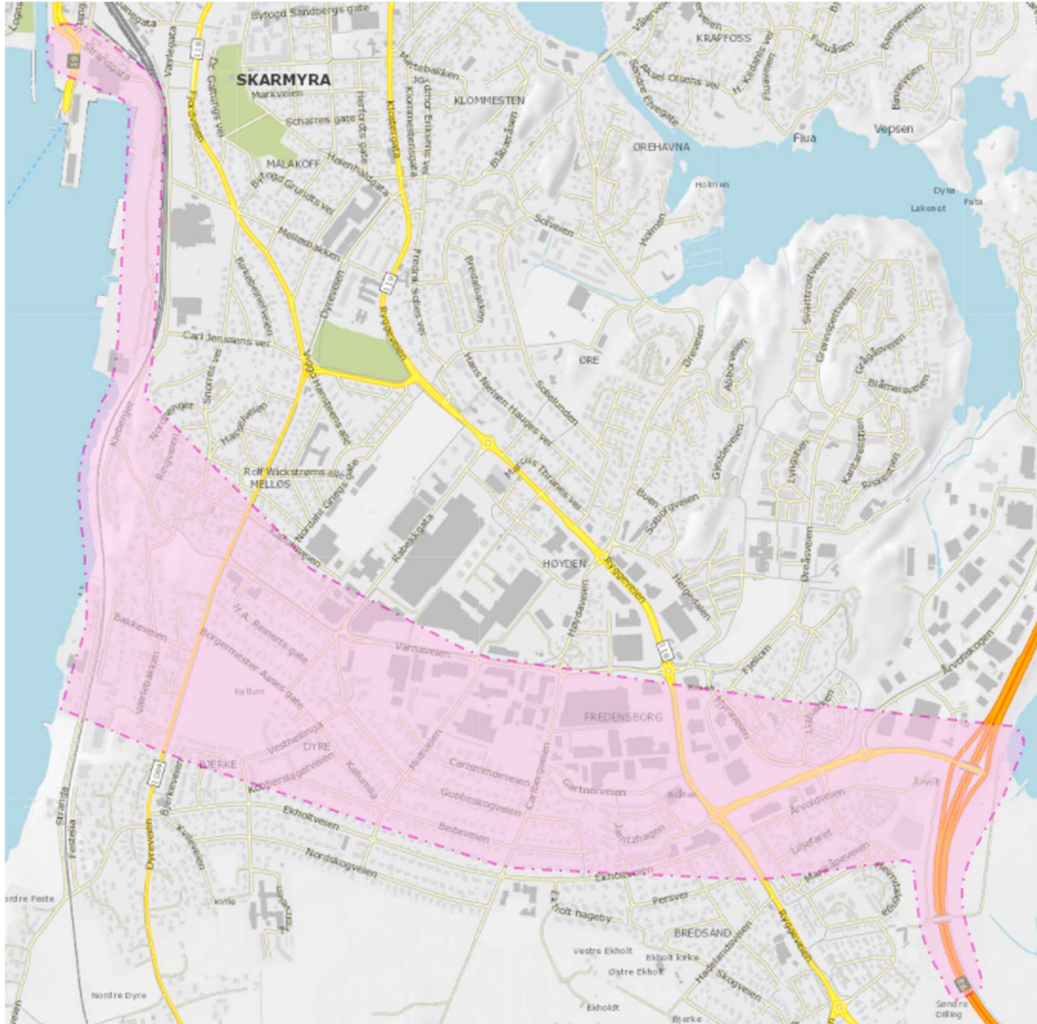
Nedenfor er det listet opp mulige tiltak som kan vurderes nærmere i et alternativ 0+. Listen er ikke uttømmende og vil bli vurdert mer i detalj i arbeidet med kommunedelplanen.

- Endret profil for Helgerødgata på Jeløya fra Gimlekrysset til Kanalbrua for å bedre framkommeligheten for gange, sykkel og kollektiv
- Filterfelt for ferjetrafikken i rundkjøringen øst for Kanalbrua
- Utvidelse/utbedring av øvrige kryss og rundkjøringer i sentrum til og med Innfartsveien x Klostergata x Vogts gate til to fulle felt.
- Tungbilfelt
- Langsgående gang, og sykkelveg

Imidlertid vil det også være negative konsekvenser ved disse løsningene som i så fall må vurderes nærmere. Blant annet er det viktig å unngå at eventuelle forbedringer av framkommeligheten ikke gjør at problemene forskyver seg til kryss med E6.

4.3 Korridor 4 – rosa

Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Årvollkrysset på E6. se figur 4-2. Korridoren går først mellom havna og ny jernbanestasjon. Sør for havna går korridoren langs eksisterende jernbane og inn i fjellet i Kleberget. Det krysser deretter over jernbanen i fjellet, før det fortsetter mot Årvoll.



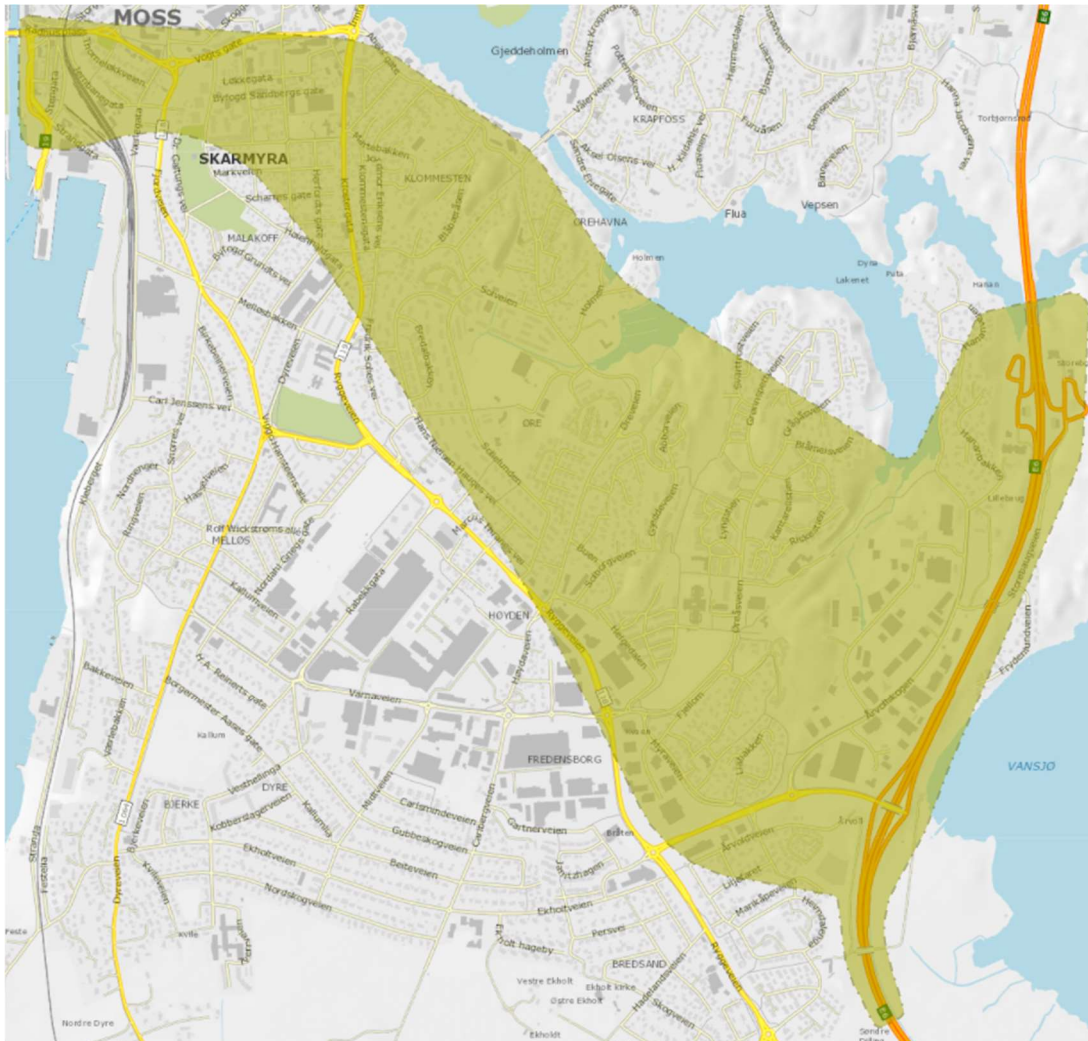
Figur 4-2. Korridor 4 (rosa) Eksisterende ferjeleie – Årvoll.

Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 vil det trolig være behov for at Årvollkrysset utbedres. Endelig løsning for korridor 4 er veldig avhengig av dybde til fjell. Man må også ta hensyn til blant annet boliger og annen bebyggelse.

I silingsrapporten er denne korridoren vurdert å gi bra måloppnåelse, blant annet på grunn av virkningene for luft- og støyforhold langs eksisterende riksveg 19. Det er også bra med hensyn til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det gir også bedre framkommelighet for nærings- og gjennomgangstrafikk mellom ferjeleiet og E6. Korridoren har negativ virkning for reduksjon av klimautslipp, samt negative virkninger for by- og tettstedsutviklingen. Korridoren får liten negativ konsekvens for ikke-prissatte hensyn.

4.4 Korridor 5 – grønn

Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Årvollkrysset på E6., se figur 4-3. Korridoren er utvidet langs E6 nordover til Storebaug, og kan eventuelt tilknyttes et nytt kryss på denne strekningen.



Figur 4-3. Korridor 5 (grønn) Eksisterende ferjeleie –Årvoll/Storebaug.

Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så blir det stadig bredere på grunn av mange muligheter i dette området mens den går sør-vest for Vansjø i retning Årvollkrysset og Storebaug ved E6. Nord for ny jernbanestasjon skal ny riksveg 19 krysse jernbanen. Her går jernbanen i tunnel og det er flere måter riksveg 19 kan krysse jernbanen på. Både tunnel- og dagløsning i krysningspunktet kan være mulig.

Fra jernbanen til E6 går korridoren i en lang tunnel som for det meste går i fjell. Korridoren er bredt på denne strekningen ettersom det kreves mer detaljert kunnskap om grunnforholdene for å snevre inn korridoren. På noen strekninger er det sannsynlig at det vil bli betongtunnel i byggegrøp.

Ved E6 vil det trolig være behov for at Årvollkrysset utbedres. Eventuelt anlegges et nytt toplanskryss ved Storebaug. Det kan også vært aktuelt å utrede et halvt kryss ved Årvoll for sørgående trafikk, og et halvt ved Storebaug for nordgående.

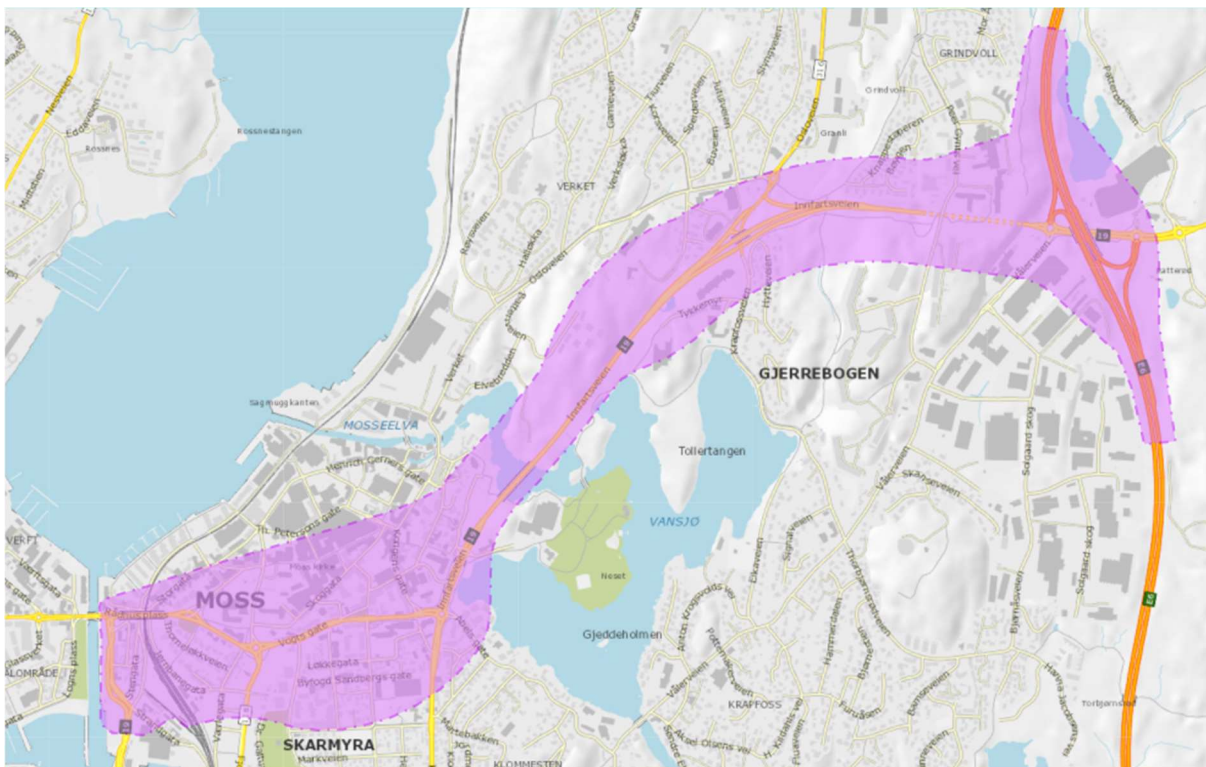
Korridoren er i silingsrapporten vurdert å gi positive virkninger for luft- og støyforhold langs eksisterende riksveg 19. Videre gir det også bedre framkommelighet for nærings- og gjennomgangstrafikk mellom ferjeleiet og E6. Korridoren har negativ virkning for reduksjon av klimautslipp, samt negative virkninger for by- og tettstedsutviklingen. Korridoren får liten negativ konsekvens for ikke-prissatte hensyn. Korridoren har høy kostnad og har lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er også en viss usikkerhet knyttet til korridoren på grunn av kryssing nær jernbanestasjonen.

Korridoren slik det er planlagt har en høyere kostnad enn det regjeringen har besluttet. Varianten som utredes videre i kommunedelplanfasen må derfor vurderes nærmere med tanke på dette.

4.5 Korridor 6 – Lilla

Korridoren går fra eksisterende ferjeleie til Patterødkrysset på E6, se figur 4-4.

Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så følger den eksisterende rv. 19 til E6. Korridoren er smal langs Vansjø, bredere ved Tykkemyr og ved Patterødkrysset.



Figur 4-4. Illustrasjon av løsning som inngår i korridoren 6.

Nord for ny jernbanestasjon skal ny rv. 19 krysse jernbanen. Her går jernbanen i tunnel. Ny rv. 19 vil etter all sannsynlighet krysse over jernbanen, noe som innebærer at Fjordveien (adkomstveg til stasjonen) må løftes. Etter kryssing med jernbanen går vegen antageligvis inn i tunnel. Hvor tunnelen starter og hvor den slutter er blant annet avhengig av grunnforhold, og om ny rv. 19 går over eller under jernbanen.

Hvor og hvordan ny rv. 19 påkobles eksisterende rv. 19 er bl.a. avhengig av hvor lang tunnelen er.

Mosseelva krysses mest sannsynlig med bru. Det kan bli aktuelt å utbedre krysset på Tykkemyr. Ved E6 vil Patterødkrysset utbedres.

Korridoren som er beskrevet her følger samme korridor som anbefalingen fra KVVU, men korridor 4 som er lagt til grunn for kostnadsestimatene ligger lengre sør enn KVVU-linja-.

Det forutsettes bruk av dagens trase fra E6 ved Patterød til rundkjøring ved Myra.

Korridoren er i silingsrapporten vurdert å gi markant økning i trafikk på eksisterende rv. 19. Dette skyldes primært at ny firefeltsveg gir redusert trengsel og raskere reisetid. Dette medfører økt belastning på kryss ved Patterød sammenliknet med nullalternativet. I tillegg vil flere reiser mellom Moss og E6 sør velge Patterødkrysset, noe som gir høyere trafikkvolum på E6 mellom Patterød og Årvollkrysset. Eksisterende rv. 19 avlastes betraktelig gjennom Moss sentrum da ny rv. 19 betjener broparten av trafikken til ferja, Jeløya og deler av sentrum. Fjordveien avlastes i stor grad da sørgående reiser i større grad velger krysset ved Patterød. Klostergata får økt trafikk da ny rv. 19 mellom Myra og Patterød blir bedre. Ryggeveien og strekningen mellom Årvollkrysset og Ryggeveien/Ekholtveien avlastes for trafikk. Årvollkrysset avlastes som følge av at flere velger Patterødkrysset. Korridoren har positive virkninger for støy og luftforhold, men små virkninger for framkommeligheten for nærings- og gjennomgangstrafikken. Prosjektet har størst negative konsekvenser for reduserte klimagassutslipp. Korridoren gir også negative virkninger for by- og tettstedsutvikling. Korridoren kommer dårlig ut for anleggsfasen.

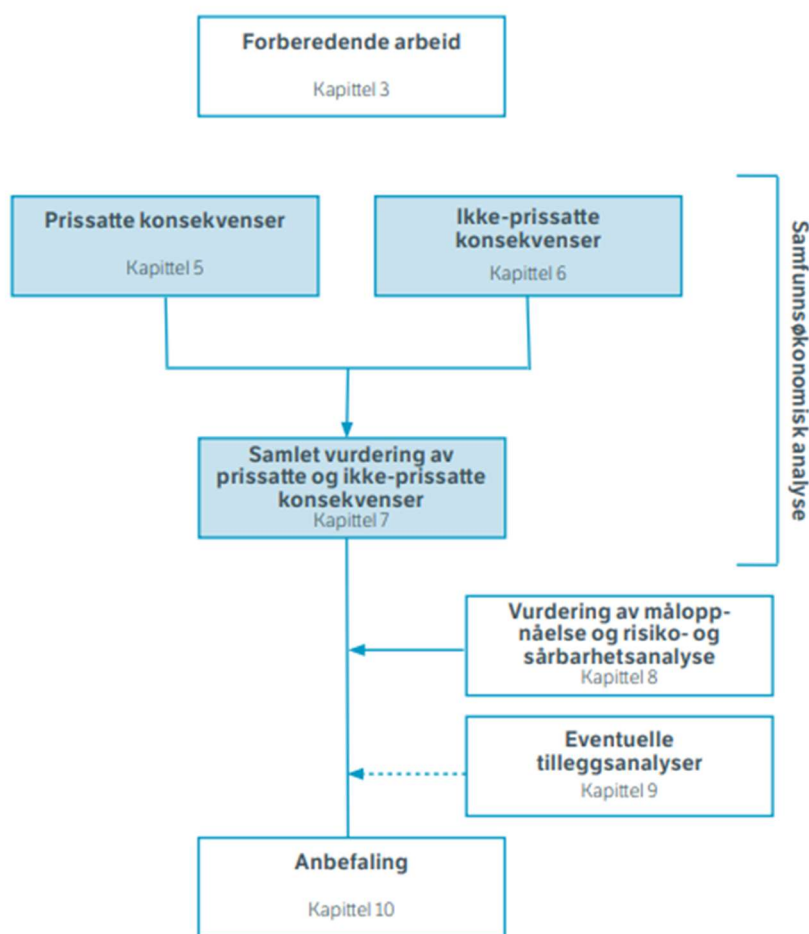
Korridoren slik det er planlagt har en høyere kostnad enn det regjeringen har besluttet. Varianten som utredes videre i kommunedelplanfasen må derfor vurderes nærmere med tanke på dette

5 Konsekvensutredning

5.1 Metode

Konsekvensutredningen skal utarbeides i henhold til metodikk i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018, oppdatert 2021). Konsekvensutredningen vil danne grunnlag for å anbefale valg av alternativ ved at den tydeliggjør alternativenes relevante konsekvenser, og vurderer ulike alternativer opp mot hverandre.

Metoden i håndbok V712 består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. På bakgrunn av analysen vurderes også de ulike alternativenes måloppnåelse før en kommer fram til anbefalt alternativ. Metodikken åpner også for tilleggsanalyser som kan være beslutningsrelevante, men som ikke inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Metoden er vist i figur 5-1.



Figur 5-1. Metode konsekvensutredning, kilde håndbok V712 tilhørende Statens vegvesen.

Konsekvensutredningen skal identifisere og beskrive de faktorer som kan bli påvirket og skal vurdere vesentlige permanente virkninger for miljø og samfunn. Sammenligningsgrunnlaget for konsekvensutredningen er 0-alternativet (se kapittel 4.1).

Konsekvensutredningen skal utformes slik at det kan tas stilling til om plan- og utredningsarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet. Metodevalg må dokumenteres og temaene utredes på en slik måte at konklusjonene er etterprøvbare. Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse.

Det er et vanlig prinsipp for konsekvensutredninger at et tema ikke skal utredes to ganger, noe som medfører at temaene må ha en tydelig avgrensning mot hverandre.

De følgende delkapitlene er ment å gi en kortfattet oversikt over metoden for konsekvensutredningen og en mer detaljert beskrivelse av metoden for hvert tema.

5.1.1 Prissatte konsekvenser

Mange konsekvenser kan kvantifiseres og måles i kroner. Disse beregningene er basert på kompliserte samfunnsøkonomiske modeller og metoder med mange forutsetninger og variabler.

Beregning av prissatte konsekvenser skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt.

Analyseperioden for samfunnsøkonomiske virkninger av de prissatte konsekvensene er 40 år regnet fra antatt åpningsår 2033, altså 2073.

Som en del av grunnlaget for EFFEKT-beregningene skal det utarbeides en transportmodell som viser forventede trafikkmengder og fordeling av trafikk ved de ulike alternativene.

Prissatte konsekvenser omfatter følgende temaer:

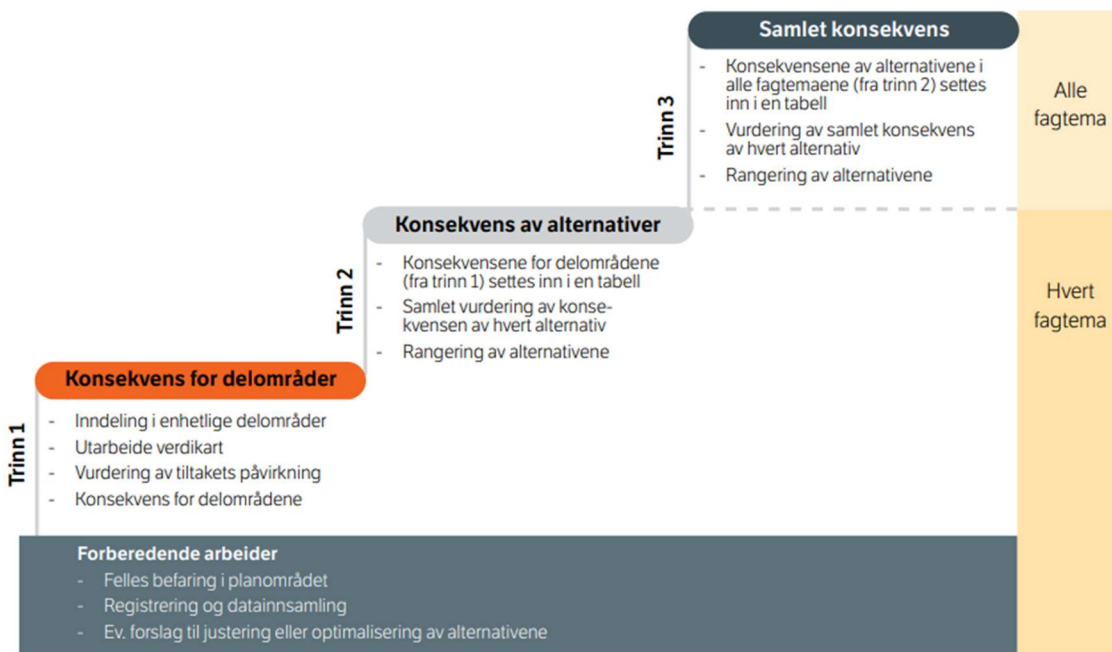
- Trafikant- og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige
- Trafikkulykker
- Støy
- Luftforurensing
- Klimagassutslipp og regional luftforurensing
- Restverdi og skattekostnader

Konsekvensene vil bli sammenstilt og summert i en tabell for å vurdere alternativenes samlede lønnsomhet. Netto nytte og netto nytte per budsjettkrone for hvert alternativ vil også komme fram av sammenstillingen. Mer om prissatte konsekvenser i kap 5.2.

5.1.2 Ikke-prissatte konsekvenser

Følgende fagtemaer inngår i ikke-prissatte konsekvensene; landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Alle ikke-prissatte konsekvenser skal utredes innenfor disse fem hovedkategoriene.

Ikke-prissatte konsekvenser er virkninger det ikke er mulig eller hensiktsmessig å prissette. I stedet benyttes kvalitative vurderinger for å vurdere konsekvenser. Vurderingene gjøres i tre trinn som vist i figuren under. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens det i det tredje trinnet vurderes konsekvensen for de fem fagtemaene samlet. Trinnene i en konsekvensutredning er vist i figur 5-2.



Figur 5-2. Trinnene i en konsekvensvurdering, kilde håndbok V712 tilhørende Statens vegvesen.

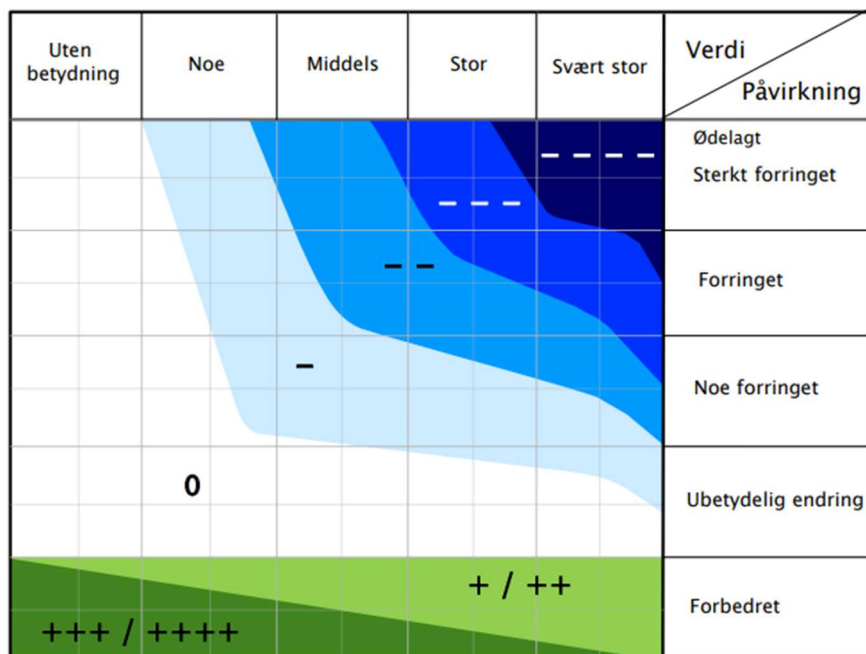
Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser:

- **Verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er femdelt fra Uten betydning til Svært stor.
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (0-alternativet). Skalaen for vurdering av påvirkning er femdelt og går fra Sterkt forringet til Forbedret.
- **Konsekvens:** Konsekvens fremkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i **Feil! Fant ikke referansekilden..** Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

For verdi inndeles arealene i delområder som verdisettes og framstilles på verdikart.

Påvirkning vurderes i forhold til 0-alternativet, hvor ingen tiltak blir bygget. Vurderingene skal begrunnes. Pågående og planlagte investeringer og vedlikeholdstiltak på strekningen som er vedtatt og forventet gjennomført legges til grunn. Øvrige forutsetninger for 0-situasjonen, herunder befolknings-/trafikkvekst, andre bygge- og infrastrukturprosjekter og rammebetingelser, skal defineres som en del av plan- og utredningsarbeidet. Referanseåret for de ikke-prissatte konsekvensene settes til antatt åpningsår 2033. Alle tiltak som inngår i investeringskostnaden legges til grunn ved vurdering av påvirkning.

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et område, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.



Figur 5-3. Skala for vurdering av påvirkning, kilde håndbok V712 tilhørende Statens vegvesen.

Tabell 5-1 viser skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.

Tabell 5-1. Skala som viser konsekvensgrad med forklaring, kilde håndbok V712 tilhørende Statens vegvesen.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (---)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (--)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (-)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

I trinn 2 og 3 vurderes konsekvensene av henholdsvis konsekvensene av vegkorridorer for hvert tema og samlet for de ikke-prissatte temaene på en 8-delt skala fra Kritisk negativ konsekvens til Stor positiv konsekvens.

5.1.3 Skadereduserende tiltak

Utredningen av hver hovedkategori skal inkludere forslag til skadereduserende tiltak som ikke inngår i prosjektets forutsetninger og kostnadsanslag. Dette er tiltak som kan bidra til å begrense negative virkninger av prosjektet. Tiltakene inngår ikke i samlet konsekvensvurdering, men det skal redegjøres for hvordan de vil kunne endre konsekvensen. Forslagene bør kostnadsestimeres. Mer om ikke-prissatte konsekvenser i kapittel 5.3.

5.1.4 Samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen (samfunnsøkonomisk lønnsomhetsvurdering) systematiserer prosjektets fordeler og ulemper for samfunnet. Hensikten med en samfunnsøkonomisk analyse er å finne ut om et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke, ved å se på både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. En samfunnsøkonomisk analyse tar sikte på å fange opp alle typer konsekvenser for alle grupper i samfunnet som blir berørt av et tiltak, som for eksempel inntektsendringer for private husholdninger og næringslivet, og konsekvenser på blant annet miljø, helse og sikkerhet.

5.1.5 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

I den samfunnsøkonomiske analysen gjøres det en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser med en samlet vurdering av fordeler og ulemper og rangering av alternativer. Metoden sørger for at avveiningen mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser blir systematisk samtidig som analysene følger samfunnsøkonomisk metode.

1. Sammenstillingen deles i to trinn: Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for hvert alternativ.
2. Rangering av alternativene. Referansealternativet vil ikke bli rangert med utbyggingsalternativene.

Alle alternativene skal vurderes opp mot måloppnåelse.

5.1.6 Måloppnåelse og ROS-analyse

Alternativenes måloppnåelse for effektmålene vil bli drøftet og oppsummert i tabellform i henhold til metodikken i Håndbok V712 Konsekvensanalyser. Som eget vedlegg til konsekvensutredningen skal det utarbeides en ROS-analyse. Inn i planbeskrivelsen tas kun med et utdrag og konklusjon.

5.1.7 Øvrige utredningstema

Under er det listet opp tema som ikke tilhører "prissatte" eller "ikke-prissatte" konsekvenser i håndbok V712. For øvrige utredningstema vil det benyttes kvalitative vurderinger, men til forskjell fra de "ikke-prissatte" temaene vil ikke konsekvensvifta benyttes. Mer om øvrige utredningstema i kapittel 5.5.

1. Arealbruksendringer og lokal og regional utvikling
2. Byform
3. Folkehelse
4. Barn og unges oppvekstvilkår
5. Beredskap og ulykkesrisiko
6. Gang- og sykkeltrafikk
7. Nullvekstmålet
8. Grunnundersøkelser
9. Anleggsfasen
10. Forholdet til havnesporet

5.1.8 Utredninger

For de ulike temaene som tilhører samfunnsøkonomisk analyse lages det temanotater med et sammendrag som tas med inn i planbeskrivelsen. Utredningene skal tilpasses plannivået.

Beslutningsrelevant usikkerhet skal synliggjøres, spesielt dersom dette kan ha betydning for rangering mellom alternativene. Utreder redegjør for hva usikkerheten består i, og hva som legges til grunn for vurderingene.

5.2 Prissatte konsekvenser

5.2.1 Trafikant- og transportbrukernytte

Følgende kostnads- og nyttekomponenter skal beregnes under dette temaet:

- Distanseavhengige kjøretøykostnader
- Andre utgifter for trafikantene
- Tidsavhengige kostnader
- Helsevirkninger for gående og syklende
- Utrygghet for gående og syklende

Kostnads- og nyttekomponentene skal vurderes for hvert enkelt reisemiddel (bilfører, bilpassasjer, kollektiv, gang og sykkel) og samtidig knyttes opp mot reisehensikt (arbeidsreiser, tjenestereiser, fritidsreiser og godstrafikk). Det blir også viktig å se på ferjetrafikk i denne sammenheng.

Metode og grunnlagsmateriale

For å vurdere prosjektets påvirkning på kostnad- og nyttekomponentene nevnt ovenfor er det mulig å ta ut resultater fra beregningsverktøyene RTM og EFFEKT. Tabell 5-3 viser hver komponent og hvilke relevante resultater som kan tas ut fra enten RTM og EFFEKT.

Tabell 5-4. Tema og resultater som skal gjøres rede for med EFFEKT-beregning.

Nytte- og kostnadskomponent	RTM (resultater pr. virkedøgn)	EFFEKT (resultater over prosjektets analyseperiode)
<i>Tidsavhengige kostnader</i>	Kan hentes for reisehensikt og reisemiddel direkte fra resultatutskrift i trafikantnyttmodul.	Total nytte for trafikanter (tid, distanse og andre utgifter) fordelt på reisemiddel og reisehensikt kan hentes fra utskrift "trafikanntytte".
<i>Distanseavhengige kjøretøykostnader</i>	Kan hentes for reisehensikt og reisemiddel direkte fra resultatutskrift i trafikantnyttmodul.	Bompenge- og parkeringskostnader kan hentes isolert fra utskrift "operatørnytte".
<i>Andre utgifter for trafikantene</i>	Kan hentes for reisehensikt og reisemiddel direkte fra resultatutskrift i trafikantnyttmodul.	
<i>Helsevirkninger</i>	Kan vurderes utfra beregnet endring i GS-turer.	Beregnes direkte (i kr) i EFFEKT. Kan også hente endring i gang/sykkel km.
<i>Utrygghet for gående og syklende</i>	Må vurderes manuelt.	Kan kun beregnes i EFFEKT for prosjekttype 4.

Følgende skal utredes:

- Gjennomføre trafikkanalyser som viser trafikkb belastningen på vegnettet mellom ferjeleiet og E6
- Gjennomføre kapasitetsberegninger for kryssene som berører hovedvegsystemet
- Vurdere hvilke muligheter og begrensninger som ligger innenfor de ulike korridorene med tanke på veg-geometri
- Vurdere plassering og utforming av kryss
- Beskrive omkjøring ved stengt tunnel
- Nødvendige omlegginger av lokalveger

Dagens tilbud for gående og syklende gjennom planområdet skal utredes. Nye muligheter og konflikter som de nye vegløsningene gir gående og syklende skal også omtales. Det skal pekes på sammenhenger (fordeler og ulemper) mellom korridorvalg og tilknytning til overordnet gang- og sykkelvegnett. Det skal være fokus på trafikksikre skoleveger for barn og unge. Det skal ikke sykles på nye hovedveger.

Dagens kollektivtilbud med fokus på plassering og tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt skal utredes. Nye muligheter og konflikter for framtidig kollektivtrafikk, som følge av de ulike alternativene, omtales.

5.2.2 Operatørnytte

Med operatørselskaper forstås i denne sammenheng selskaper som står for offentlig transportvirksomhet eller selskaper som bidrar ved forvaltningen av infrastruktur for transport. De aktuelle operatørselskaper er inndelt i følgende grupper: Kollektivselskaper, parkeringselskaper, bompengeselskaper og andre private aktører.

Merverdiavgift på billetter for kollektivreiser og parkering forutsettes overført direkte til statskassen og regnes verken som inntekt eller utgift for de aktuelle operatørselskapene.

Metode og grunnlagsmateriale

Endring i kostnader og inntekter for operatørselskaper nevnt ovenfor kan hentes fra resultatutskriftet "operatørnytte" i EFFEKT.

5.2.3 Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter og omfatter bl.a. investeringskostnader for nytt tiltak, framtidige drifts- og vedlikeholdskostnader for nytt og eksisterende veganlegg, samt endring i skatt- og avgiftsinntekter. Anleggskostnadene for tiltaket utarbeides ved hjelp av ANSLAG-metoden, som er Statens vegvesens metode for å beregne kostnadene for vegtiltak.

Metode og grunnlagsmateriale

Budsjettvirkningen for det offentlige beregnes i EFFEKT og kan hentes fra resultatutskriftet "totale kostnader".

5.2.4 Trafikkulykker

Ulykkessituasjonen på strekningen for dagens situasjon skal analyseres og beskrives. Det skal beregnes forventede ulykker i referansevegnettet og tiltaksvegnettet for hele analyseperioden. Ulykkene skal

kategoriseres etter skadegrad og ulykkestype. Dette kan hentes direkte fra utskriften "ulykker i perioden" i EFFEKT.

Total samfunnsøkonomisk kostnad for en trafikkulykke omfatter både realøkonomiske kostnader og det velferdstapet trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

Metodikken for analyse av ulykkesforholdene i vegnettet inneholder normalt følgende trinn:

1. beregning av antall skadetilfeller per skadegrad i de aktuelle vegnett for alle år i analyseperioden.
2. beregning av ulykkeskostnader for hele analyseperioden basert på antall skadetilfeller per skadegrad og enhetskostnader.

5.2.5 Støy

Eksterne støyforhold er regulert av Klima- og miljødepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Retningslinjen har sin veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (M-128) som gir en utfyllende beskrivelse omkring flere aktuelle problemstillinger som gjelder utendørs støykilder. T-1442 er koordinert med støyreglene som er gitt etter forurensningsloven og teknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Denne anbefaler at det beregnes to støysoner for utendørs støynivå rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone.

Tiltak for å håndtere støy og støv vil være del av en utslippstillatelse etter forurensningsloven.

I beregningene benyttes metoder som er fastsatt av Miljødirektoratet og beskrevet i veileder til Støyretningslinjen (M-128) (Miljødirektoratet 2014). I henhold til retningslinjene skal det beregnes støy for prognosesituasjon 10-20 år fram i tid.

Det er benyttet forenklet metode for konsekvensvurderingene i dette prosjektet. I forbindelse med de prissatte konsekvensene skal antall bygg (støyfølsom bebyggelse) som ligger i gul (L_{den} 55- 65 dB) og rød støysone ($L_{den} \geq 65$ dB) for veg framkomme. Dette skal gjennomgås for både utbyggingsalternativene og endring langs eksisterende rv. 19.

5.2.6 Luftforurensning

Lokal luftforurensning fra vegtrafikk, svevestøv (PM_{2,5} og PM₁₀) og nitrogendioksid (NO₂) kan være et problem for folkehelsen flere steder i landet. Flere byer i Norge har utfordringer med å overholde forurensningsforskriftens grenseverdier og/eller nasjonale mål. For høye konsentrasjoner av svevestøv og nitrogendioksid kan være helseskadelig for alle mennesker, men barn, eldre og folk med luftveisproblemer eller hjerte-/karlidelser er spesielt sårbare.

Luftkvaliteten i Moss kan være problematisk på grunn av hovedveiene (E6, Rv19, RV119, Rv118) med høy ÅDT. Først og fremst i vinterhalvåret i perioder med kaldt og stabilt vær og på våren når snøen smelter og vegbanen blir tørr samtidig som at mange biler fortsatt kjører med piggdekk, kan Moss bli utsatt for høye konsentrasjoner av luftforurensning. De viktigste kildene til luftforurensning i området er veitrafikk (eksos og veistøv), vedfyring og skipstrafikken ved havneområdene.

Vindforhold er den viktigste meteorologiske parameteren å undersøke med hensyn på spredning av luftforurensning. Vindstyrken i området er for det meste av tiden lav, hovedsakelig under 5,3 m/s. De dominerende vindretningene i området er fra sør-sørvest (195-225 °). Temperatur, nedbør og snødekke er viktige meteorologiske parametere med betydning for luftkvaliteten. På døgn med nedbør faller

luftforurensningen, særlig støvpartikler, i stor grad raskt til bakken, og snødekke hindrer oppvirvling av støv og veisalt fra veibanen. Fra midten av november til slutten av mars er temperaturen i området det meste av tiden på under 0 °C. Kalde vintrer gir høyere sjanse for stillestående luft og inversjon, og det fyres i større grad med vedfyring i husholdninger.

Resultatene fra de kommunale luftkvalitetsmålingene som foretas i Moss viste at det var noen overskridelser av døgnsgrenseverdi til PM₁₀ i Moss i 2016 og 2017, men ikke mer enn antall tillatte overskridelser iht. forurensningsforskriften. Årsgrenseverdi for PM₁₀ og PM_{2,5} ble alltid overskredet.

Alternativene kan medføre veier og tunnelportaler i områder hvor det er lite trafikk i dag. Det blir sentralt å belyse konsekvensene i disse områdene.

Det skal vurderes hvordan trafikken i området og driften av anlegget vil påvirke lokal luftkvalitet.

Støvforhold og lokal luftkvalitet ved planområdet under etablering og drift av anlegg skal vurderes i henhold til *Forskrift om begrensning av forurensning* (forurensningsforskriften) (Klima- og miljødepartementet, 2004), med hjemmel i *Lov om vern mot forurensninger og om avfall* (forurensningsloven) (Klima- og miljødepartementet, 2015). Forurensningsforskriftens kapittel 7 inneholder bestemmelser om lokal luftkvalitet og grenseverdier. Kravene i forurensningsforskriften kapittel 7 er i hovedsak i samsvar med EUs luftkvalitetsdirektiv (Europaparlamentet og Rådet, 2008). I tillegg er det utarbeidet en retningslinje (T-1520) som brukes i arealplanlegging og som inneholder sonegrenser for luftforurensning (Miljøverndepartementet, 2012). Grenseverdiene i forurensningsforskriften gjelder også generelt for alle virksomheter, planer og tiltak.

Følgende beregninger og vurderinger skal utarbeides:

Det skal beregnes konsentrasjoner av PM₁₀ og NO₂ for å beregne antall personer bosatt i røde og gule soner ved ny og gammel rv. 19 i tråd med T-1520. Det skal gjøres en vurdering av konsentrasjoner av PM_{2,5} og dersom denne er i fare for å overskride grenseverdien i forurensningsforskriften skal også denne beregnes.

Spredningsberegningene skal gi et inntrykk av hvilke områder som vil være utsatt for redusert luftkvalitet. Det gjøres imidlertid en rekke antakelser i forbindelse med modelleringen og spredningsberegningene:

1. Data for vind og meteorologi kan variere fra år til år og de meteorologiske forholdene fra målestasjon til planområde kan avvike noe.
2. Bakgrunnskonsentrasjonene kan variere fra sted til sted innenfor byen som følge av terreng, bygningsmasse og lokale klimaeffekter.
3. Fordelingen mellom NO og NO₂ varierer avhengig av meteorologiske forhold og atmosfærisk sammensetning.
4. Framtidige forbedringer i kjøretøyteknologi og trafikkreduserende tiltak vil kunne føre til reduserte utslipp til luft per kjøretøy.
5. Piggdekkbruk og oppvirvling av veistøv har stor betydning for mengden svevestøv som skapes og spres ut fra veiene. Ved å ta hensyn til dagens trend i bruk av piggdekk, er det lite sannsynlig at andel piggdekk øker i framtidig situasjon, og vurderingen er dermed konservativ. Støvoppvirvling står for en høy andel av svevestøv i områder nær veier, men graden av

oppvirvling er sterkt variabel og beregning av utslipp fra slike kilder er forbundet med betydelig usikkerhet.

5.2.7 Klimagassutslipp og regional luftforurensning

Beregninger av utslipp av CO₂, N₂O og CH₄ benyttes til beregning av kostnader ved global luftforurensning. N₂O- og CH₄ -utslippene omregnes til CO₂ -ekvivalenter

Følgende skal beregnes:

- Utslipp av NO_x og CO₂-ekvivalenter oppgitt i tonn. Dette kan hentes fra utskriften "klimagassutslipp" i EFFEKT.

5.2.8 Restverdi og skattekostnader

Restverdien er et uttrykk for investeringens nytte etter analyseperiodens slutt. Restverdi er den samfunnsøkonomiske netto nåverdien en regner med at et tiltak vil ha etter utløpet av analyseperioden i de tilfellene analyseperioden er kortere enn levetiden. Denne verdien diskonteres til sammenligningsåret med den fastsatte kalkulasjonsrenten. Restverdien henføres til aktørgruppen "Samfunnet for øvrig".

Det skal beregnes en ekstra skattekostnad på 20 øre pr. krone for alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser. Dette gjelder også bevilgninger til drift og vedlikehold av veger, samt tilskudd til kollektivtransport. 3

5.3 Ikke-prissatte konsekvenser

5.3.1 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. Utredning av fagtema landskapsbilde utføres av fagpersoner med relevant kompetanse innen landskapsarkitektur eller arkitektur. For fagtema landskapsbilde vil influensområdet påvirkes av synligheten av tiltaket. Vurdering av influensområdet gjøres derfor med utgangspunkt i en analyse av hvor tiltaket vil være synlig fra. Framtidig terreng etter uttak/igjenfylling og istandsetting vil være viktig plantema. Framtidig terreng/istandsetting etter uttak og utfylling må vurderes ift. virkninger/ synlighet ut over området.

Kjente problemstillinger:

- Ny rv. 19 vil medføre nye konstruksjoner/anlegg, fyllinger og skjæringer og støyskjerming som vil kunne påvirke landskapsrommene og opplevelsen av landskapet.
- Vegalternativ 4 ligger tett på sjøen mellom Moss havn og Kleberget. Påvirkningen på landskapsrommet rundt Verlebukta blir derfor viktig å utrede.
- Vegalternativ 5 med tunnelpåslag ved Fjordveien vil påvirke mulighetene for å gjenetablere bymessig bebyggelse i tilknytning til ny jernbanestasjon.
- Vegalternativ 6 vil hovedsakelig påvirke bylandskapet ved kryssing av jernbanen og tunnelpåslag ved Fjordveien og Nesparken. Dette vil særlig gjelde på strekninger hvor lokalveg må føres rundt tunnelportaler og dermed får bredere tverrsnitt enn dagens veg.

3 Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser (Finansdepartementet 2005).

- Vegalternativ 0+ som går i dagens trasé, er det mest sentrale for landskapsbilde å utrede hvilke konsekvenser det har for bylandskapet og i hvor stor grad ny og eksisterende rv. 19 kan gis en bymessig utforming.

Metode og grunnlagsmateriale

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap fra tidligere faser av prosjektet, samt søk i relevante databaser, planer, utredninger, skriftlige og muntlige kilder osv.
- Befaring(-er) av utredningsområdet.
- Utarbeide registrerings-/temakart der det eventuelt skisseres en grovinndeling i delområder.
- Illustrasjoner og fotomontasje (3D-illustrasjoner) som viser hvordan tiltaket oppleves fra ulike ståsteder (fjern- og nærvirkning). Illustrasjonene skal vise både eksisterende situasjon og mulig framtidig situasjon.
- Tekstlig redegjørelse for konsekvenser med hensyn til nær- og fjernvirkning.

5.3.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema friluftsliv/ by- og bygdeliv og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene.

Det skal utarbeides en oversikt over friluftsliv/ by- og bygdeliv i planområdet. Dette gjelder både forbindelseslinjer og områder. Sårbarhet knyttet til dette temaet varierer og avhenger av tiltakets nærføring og eventuelle konflikter med viktig grønnstruktur, viktige rekreasjonsområder, , opplevelseskvaliteter og ferdselslinjer (turveier, gang- og sykkelveier, barnetråkk mm.).

Kjente problemstillinger

- Alternativ 4 berører få friluftsområder da alternativet legges under bakken fra Kleberget til Dyre. Viktige tema å utrede blir barrierevirkning og konsekvenser for friluftsområder i strandsonen.
- Alternativ 5 berører få friluftsområder da alternativet i hovedsak ligger under bakken.
- Alternativ 6 berører hovedsaklig friluftsområder ved Vansjø/Nesparken hvor alternativet kommer ut av tunnel og ligger i dagen med bro over Vansjø ved Mossehallen.
- Alternativ 0+ går gjennom sentrum og barriereeffekter og arealbeslag vil bli de mest sentrale utredningstemaene.

Metode og grunnlagsmateriale

- Gjennomgå eksisterende kunnskap, deriblant søk i relevante databaser, planer, veiledere, tidligere utredninger osv. Sentrale kunnskapskilder er Veileder M98, Naturbase og tematkart i fylkesplanen.
- Innhente mer detaljert kunnskap gjennom befaringer, kontakt med kommunen/ fylkeskommunen evt. ressurspersoner, interesseorganisasjoner, skole, idrettslag mv.
- Utarbeide registreringskart.
- Redegjøre for tiltakets konsekvenser for friluftsliv/ by- og bygdeliv.

5.3.3 Naturmangfold

Formålet med utredningen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturmangfold og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Utredning av tema naturmangfold skal utføres av fagpersoner med relevant kunnskap om naturmangfold, inkludert solid kunnskap om arter og naturtyper samt forståelse for økologiske prosesser på stor og liten skala. Dette skal være biologer/økologer eller naturforvaltere.

I naturmangfoldlovens § 3 er naturmangfold definert som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning. Biologisk mangfold er videre definert som mangfoldet av økosystemer, arter og genetiske variasjoner innenfor artene og de økologiske sammenhengene mellom disse komponentene.

Kjente problemstillinger

Planområdet ligger tett på Vansjø og Mosseelva. Konsekvenser for disse områdene og verdiene knyttet til dem ser ut til å bli de mest sentrale delene av konsekvensutredningen for tema naturmangfold. I Miljødirektoratets naturbasekart er det også registrert både rødlistearter og fremmede uønskede arter innenfor planområdet.

Metode og grunnlagsmateriale

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap fra tidligere faser, samt søk i relevante databaser, planer, utredninger og skriftlige og muntlige kilder. Det skal samles informasjon om verneområder, landskapsøkologiske sammenhenger, vannforekomster, arter av nasjonal forvaltningsinteresse, utvalgte naturtyper, viktige naturtyper kartlagt etter DN håndbok 13, fremmede skadelige arter i risikokategoriene HI og SE (høy og svært høy risiko) og økologiske funksjonsområder for vilt og fisk kartlagt etter DN-håndbok 11.
- Befaring(-er) av utredningsområdet gjennomføres ved behov, for å supplere eksisterende kunnskap om verdiene i området. Kartlegging av naturtyper skal benytte Miljødirektoratets instruks (NiN2)
- Utarbeide registrerings-/temakart der det skisseres en grovinndeling i delområder.
- Basert på gjennomgang av gamle og eventuelle nye registreringer vil det bli foretatt en vurdering av hvilke konsekvenser planen vil få for naturmangfoldet.

I tillegg til konsekvensutredningen skal alle planer, uavhengig av om det utføres konsekvensutredning, vurderes i henhold til kravene i naturmangfoldloven §§ 8-12, jfr. naturmangfoldloven § 7. Dette omtales i planbeskrivelsen.

5.3.4 Kulturarv

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema kulturarv og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene.

Det skal utarbeides en oversikt over kulturarven i området. Dette gjelder både kulturminner, kulturmiljø, kulturhistoriske landskap og SEFRAK-registrerte bygninger. Utreder for dette fagtemaet skal være fagperson med kulturminnefaglig kompetanse og erfaring.

Kjente problemstillinger

Det er stor tetthet av automatisk fredede kulturminner i tilknytning til Raet gjennom Østfold. Forholdet til arkeologiske kulturminner og kulturmiljøet blir derfor en svært sentral del av konsekvensutredningen

for tema kulturarv. Alternativene som i større grad går gjennom byen kan komme i konflikt med SEFRAK-registrerte bygg.

Metode og grunnlagsmateriale

- Gjennomgå eksisterende kunnskap, deriblant søk i relevante databaser, planer og utredninger. Ved behov bør man gå i dialog med den regionale kulturminneforvaltningen om det aktuelle området.
- Gjennomgå kjente registreringer i området. Dette gjelder både automatisk fredete kulturminner, vernede kulturminner, løsfunn, kulturminner med uavklart status, nyere tids kulturminner og SEFRAK-registrerte bygninger.
- Gjennomgå kjente kartlagte områder. Dette gjelder registrerte kulturmiljø i fylkesplanen og Askeladden/Kulturminnesøk og evt. hensynssoner i kommuneplanen.
- Utarbeide registreringskart.
- Redegjøre for tiltakets konsekvenser for kulturarv.

5.3.5 *Naturressurser*

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturressurser og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Det tydeliggjøres hvilke alternativ som er best og dårligst for fagtemaet.

Det skal utarbeides en oversikt over de ulike arealressursene i området. Dette gjelder både jordbruk, mineraler og kilde for drikkevann.

Hvis det anses relevant, kan det også tas med en beskrivelse av utmarksressurser (jakt og fiske mm).

Kjente problemstillinger

Relevante tema er vann (overflate- og grunnvann), mineralressurser (berggrunn og løsmasser), samt eventuelt berørt landbruk (dyrka- og dyrkbar mark) innenfor tettstedet.

Metode og grunnlagsmateriale

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap, relevante databaser, planer, utredninger etc.
- For mineralressurser gjøres verdisetting med utgangspunkt i NGUs kartdatabase over Mineralressurser og Grus og pukk.
- For vannressurser gjøres verdisetting med utgangspunkt i NGUs kartbase Granada for grunnvannsbrønner, Mattilsynet sin kartløsning for drikkevann og Vann-Nett for miljømål og tilstandsklasser.
- For eventuelt jordbruksareal og dyrkbar jord gjøres verdisetting med utgangspunkt i temakart fra NIBIO (verdiklasser basert på jordsmonn) lagt ut i kartløsningen Kilden.
- Vurdering av tiltakets konsekvenser for naturressurser.

5.4 *Skadereduserende tiltak og supplerende undersøkelser*

Utredning kan foreslå konkrete skadereduserende tiltak for å redusere eventuelle negative virkninger. Dette er konkrete forslag som kan bidra til å begrense virkningene av tiltaket.

I konsekvensutredningen skal det vurderes behovet for, og eventuelt komme med forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket.
- Undersøkelser med sikte på å overvåke og avdekke de faktiske virkningene av tiltaket.

5.5 Tilleggsanalyser

Utover temaene som utredes gjennom konsekvensutredningen er det enkelte tema som enten ikke inkluderes i konsekvensutredningen fordi konsekvensene er indirekte, eller beheftet med stor usikkerhet. Andre tema kan være utredet under mange ulike deler av konsekvensutredningen, men ønskes oppsummert og sett i sammenheng. Disse utredningene tas enten i planbeskrivelsen eller i selvstendige fagnotater som oppsummeres i planbeskrivelsen.

5.5.1 Følsomhetsanalyse

Det er viktig å vise for beslutningstager hvor robuste beregningene er for endringer i forutsetningene. I nytte-kostnadsanalysen skal usikkerhet presenteres i form av en følsomhetsanalyse. Sentrale spørsmål er om prosjektet fortsatt er/eventuelt blir lønnsomt ved endringer i sentrale forutsetninger.

5.5.2 Fordelingsvirkninger

Selv om den samfunnsøkonomiske analysen viser at tiltaket totalt sett er lønnsomt for samfunnet kan enkelte grupper komme dårligere ut som følge av tiltaket. Ofte vil det være slik at noen grupper kommer ut som "vinnere" og noen som "tapere". Hvordan nytte- og kostnadsvirkningene fordeler seg mellom ulike grupper i samfunnet, kalles fordelingsvirkninger. Dette skal omtales.

5.5.3 Arealbruksendringer og lokal og regional utvikling

Temaet skal utredes i henhold til håndbok V712, kapittel 9.2.

Ettersom rv. 19 er en del av den ytre forbindelsen mellom E6 og E18 har den stor regional betydning for å knytte sammen bo- og arbeidsmarked, samt for transport av varer og gods. Lokalt påvirker den framkommeligheten i Moss sentrum både som trafikkåre og barriere. Arealbruk og transport påvirker hverandre gjensidig og sammenhengene er komplekse. Arealbruken påvirker transportbehovet, reisemønsteret og valg av reisemiddel. Samtidig vil endret tilgjengelighet med ulike transportmidler påvirke bla. lokalisering av virksomheter og valg av bosted. Et nytt vegtiltak setter ofte nye rammer for utvikling i områder som direkte eller indirekte blir berørt. Et område som i utgangspunktet er godt egnet til framtidig utbygging, kan bli mindre egnet som følge av prosjektets barrierevirkning, arealforbruk, støy eller visuelle forurensing. Andre steder kan flytting av trafikk være positivt for utviklingen, der frigjorte areal fra tidligere veger og gater kan gi rom for byutvikling. Dersom et område har dårlige adkomstmuligheter, kan ny veg tilføre området verdi som ved at tilgjengeligheten til og fra området blir bedre. Det kan igjen påvirke bosetting, senterstruktur og øvrig bosettingsmønster. 4

Lokal og regional utvikling handler i stor grad om "å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv". [1] Lokal og regional utvikling er ingen eksakt vitenskap, og utviklingen vil være avhengig av mange "drivere", der nye traséer for transport og kommunikasjon er en av disse driverne. Denne utredningen vil derfor legge vekt på om det er store forskjeller mellom de alternative vegtraséene.

4 Statens vegvesens håndbok V712, kap 9.2.

[1] Statens vegvesens håndbok V712, konsekvensanalyser.

Temaer som inngår i utredningen:

- Næringsliv – arbeidsliv – arbeidsmarked.
- Bosted og bostedsattraktivitet.
- Service og senterstruktur.

Metode og grunnlagsmateriale

Ved vurdering av lokal og regional utvikling skal det synliggjøres hvordan tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv. Drøftingen vil ikke kunne gi eksakte svar, og målet er å synliggjøre nye muligheter og hva som kan bli sannsynlig utvikling som følge av tiltaket.

Regionale og lokale målsetninger ved prosjektet skal prioriteres.

5.5.4 Byform

Under tema byform forstås hvordan bebyggelsesstruktur, gate- og bygningsutforming påvirker mulighetene for vekst og utvikling i Moss sentrum. Direkte virkninger av tiltaket for gaterommene konsekvensutredes under tema landskapsbilde. Det som omtales her er indirekte virkninger som kan følge av de ulike alternativene for ny rv. 19. Med Moss sentrum menes i denne sammenheng området innenfor sentrumsplanens avgrensning.

Kjente problemstillinger

Moss sentrum preges av infrastruktur i form av jernbane, rv. 19 og havn. Arbeidet med å legge jernbanen i tunnel er igangsatt, slik at barrierer den representerer mot sjøen er i ferd med å reduseres eller fjernes.

Sentrumsplanen ble vedtatt 15.06.2015. Planens hovedmål er at Moss sentrum skal styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel og service, kultur og opplevelser. Byens kontakt med vann og sjø skal forsterkes og byens historiske og kulturelle identitet skal vektlegges. Sentrumskjernen skal styrkes som det viktigste utviklingsområdet i Moss sentrum. For å komplementere sentrumskjernen skal det utvikles sekundære utviklingsområder rundt sentrum.

Metode og grunnlagsmateriale

Det beskrives hvordan tiltaket tilpasser seg omgivelsene på ulike delstrekninger. Direkte virkninger av tiltaket beskrives. Med direkte virkninger forstås virkninger som direkte utløses av vegen som tiltak som tidligere ikke har vært gjennomførbare grunnet rekkefølgebestemmelser eller andre forutsetninger i planer. For eksempel kan det bety at byutviklingsprosjekter blir gjennomførbare som følge av at veien flyttes, eller motsatt at byutviklingsprosjekter hindres av ny vei. Det skal videre omtales hvilke indirekte virkninger og muligheter tiltaket har på utvikling langs ny vei og langs avlastet veg blant annet som følge av barrierevirkninger. Vurderinger gjøres særlig opp mot mål og strategier i kommunedelplan for sentrum, samt InterCity-utbyggingen ved stasjonen.

Utredningen av temaet må skje i nært samarbeid med kommunen.

5.5.5 Moss Havn

Korridor 4 berører Moss Havn.

Det er krevende geotekniske forhold i området rundt havna. Områdeplanen legger opp til betydelig utfylling i sjøen med påfølgende kostnader. Utfyllingen er i størrelsesorden ca. 2 millioner m³ masser. (Se planbeskrivelsen for Moss Havn Områdereguleringsplan, 2016). Alle foreslåtte arbeider må detaljprosjekteres før utførelse.

Korridor 4 for rv. 19 Korridor 4 for rv. 19 har begrenset areal i området Moss havn. Dette kan vanskeliggjøre gjennomføring av havnesporet, og påvirke driften av både rv. 19 og havnespor.

Utredningen skal vurdere:

- Økt arealbehov ved havna som følge av rv. 19. Løsningen skal vurderes både med og uten havnespor.
- Gjennomførbarhet med hensyn på geoteknikk og forurensning.
- Løsning for kryssing av havnesporet med rv. 19.

5.5.6 Folkehelse

Folkehelse er i lov om folkehelse (folkehelseloven) definert som "befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i en befolkning". Formålet med Folkehelseloven, slik det kommer fram av formålsparagrafen "[...] er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Folkehelsearbeidet skal fremme befolkningens helse, trivsel, gode sosiale og miljømessige forhold og bidra til å forebygge psykisk og somatisk sykdom, skade eller lidelse".

Metode og grunnlagsmateriale

Temaet skal vurdere hvilke helsekonsekvenser tiltaket medfører og hvilke grupper som blir berørt.

Utredningen sammenfatter informasjon fra utredningene av de prissatte og ikke-prissatte temaene, samt risiko- og sårbarhetsanalysen for å få fram samlede virkninger for folkehelsen. Mest relevant anses støy, luftforurensing, risiko og ulykker samt tilgang til friluftslivsområder og mulighetene for fysisk aktivitet.

5.5.7 Barn og unges oppvekstvilkår

Uttrykket «barn og unge» i plansammenheng gjelder aldersgruppen 0-18 år (umyndige). Innenfor denne gruppen vil behov og forutsetninger variere. Tiltak for å sikre oppvekstvilkårene må vurderes ut fra de behov barn i ulik alder har.

Det skal vurderes om planområdet er i bruk eller kan brukes til lek, eller om barn og unges oppvekstvilkår påvirkes på andre måter.

Metode og grunnlagsmateriale

Gjennomgang av eksisterende kunnskap, relevante databaser, planer, utredninger etc. Behov for barnetråkk skal vurderes.

5.5.8 Risiko og sårbarhetsanalyse

Etter Plan- og bygningslovens § 4-3 er det et generelt krav om at det for planer for utbygging skal gjennomføres risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser). For planer med krav til konsekvensutredning er det forutsatt at ROS-analysen skal inngå i konsekvensutredningen.

ROS-analysen skal identifisere uønskede hendelser/farer som kan påvirke risikosituasjonen i planområdet. ROS-analysen gir et overordnet bilde av risikosituasjonen i planområdet og vurderer risikonivået i dagens situasjon og risikonivået etter planlagt endring. ROS-analysen gjør også rede for konsekvensene av de ulike hendelsene som er identifisert i detalj og viser hvilket risikonivå de ulike hendelsene vil få forutsatt at skadereduserende tiltak gjennomføres.

Et sammendrag bør sammenfattes og legges inn i planbeskrivelsen. Selve ROS-analysen vil normalt bli et stort dokument og bør derfor følge som et vedlegg (på linje med andre KU-temanotater).

Metode og grunnlagsmateriale

Omfanget av ROS-analysen må tilpasses plannivået samt den planlagte utbyggingens størrelse og kompleksitet. Det er spesielt viktig med kunnskapsoverføring mellom de ulike plannivåene.

Kartlegging av risiko og sårbarhet gjennomføres på bakgrunn av tilgjengelige kartgrunnlag (aktsomhetskart for ulike tema – flom, skred, kvikkleire etc.), tidligere gjennomførte risiko- og sårbarhetsanalyser (eksempelvis kommunale ROS-analyser og/eller ROS-analyser for kommune- og reguleringsplaner av nærliggende områder).

5.5.9 Gang- og sykkeltrafikk

Det er et nasjonalt mål at trafikkveksten skal tas gjennom gåing, sykling og kollektivtrafikk. For å tilrettelegge for økt sykling er man avhengig av at sykkelvegnettet er sammenhengende og effektivt kobler målpunkter sammen.

Metode og grunnlagsmateriale

Dagens tilbud for de som sykler og går gjennom planområdet og veikorridorene skal utredes og vurderes. Konflikter som de nye vegløsningene gir gående og syklende skal også omtales. Det skal pekes på sammenhenger (fordeler og ulemper) mellom korridorvalg og tilknytning til overordnet gang og sykkelvegnett. Virkninger for skoleveger for barn og unge skal omtales særskilt. Hovedgrunnlag for vurderingene er "Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge" vedtatt 16.6.2019.

5.5.10 Nullvekstmålet

Regjeringen har som mål at persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette omtales som "Nullvekstmålet" ettersom det ikke skal være vekst i biltrafikken. Nullvekstmålet gjelder kun for persontransport og ikke næringstransporten. Gjennomgangstrafikk inngår heller ikke i nullvekstmålet. Nullvekstmålet måles i form av kjørte kilometer med personbil.

Nullvekstmålet er også vedtatt lokalt som del av samarbeidsavtalen om areal og transportutvikling i Mosseregionen. Avtalen er mellom Moss kommune, tidligere Rygge kommune, tidligere Østfold fylkeskommune, Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Samarbeidet har til hensikt å utvikle mosseregionen til en attraktiv, bærekraftig og konkurransedyktig region basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren.

Nullvekst i personbiltransporten i byområdene skal bidra til å redusere klimagassutslippene.

Metode og grunnlagsmateriale

Alternativenes konsekvens for nullvekstmålet skal utredes. Utredningen skal som utgangspunkt basere seg på beregninger og utredninger som gjøres under prissatte konsekvenser. Disse suppleres med en kvalitativ vurdering av de enkelte alternativenes virkning på nullvekstmålet.

5.5.11 Anleggsfasen

Anleggsfasen for alternativene vil antagelig være fra 3-5 år. Konsekvensutredningen omhandler kun permanente tiltak. Midlertidige konsekvenser i anleggsfasen behandles derfor som et eget tema.

Metode og grunnlagsmateriale

Ut fra alternativer skal det omtales overordnet hvilke midlertidige virkninger de kan få i anleggsperioden for følgende tema:

- Alternativenes byggetid
- Behov for rigg- og anleggsarealer
- Anleggstrafikk
- Konsekvens for trafikkavvikling, herunder eventuell omlegging av veier.
- Konsekvens for nærmiljøet, herunder støy, støv og vurdering av rystelser som følge av boring og sprenging

Vurdering av områdestabilitet inngår i utredningen av grunnforhold. Ettersom utredningen er knyttet til en kommunedelplan vil det være heftet usikkerhet til en del av vurderingene for byggefasen. Det skal derfor legges vekt på å omtale usikkerheten knyttet til vurderingene.

5.5.12 Grunnundersøkelser

Flere av alternativene går gjennom områder og har elementer som medfører en stor grad av usikkerhet når det gjelder grunnforhold, men primært kan en si at planområdet består av:

- Berg i dagen, primært på nordsiden av "Raet"
- Randmorene ("Raet"), alt fra leire til stor blokk
- Marine strandavsetninger, alt fra leire (tidvis kvikk) til grus
- Marine havavsetninger, stort sett finere fraksjoner slik som leire og silt
- Noen myrområder
- Fyllmasser

Det er registrert to faresoner for kvikkeleire. En ved Moss havn med faregrad lav og risikoklasse 3 og en ved Nordre Feste med faregrad høy og risikoklasse 4. Dybden til berg varierer mye innenfor planområdet.

De største usikkerhetene som også spiller inn på graden av teknisk gjennomførbarhet er:

- Kryssing av jernbanen der hvor det ikke er bergklaring.
- Dybde på byggegrop ved overgang fra berg til løsmasser.

Dersom byggegropen blir veldig dyp må det benyttes metoder for å bygge veien som er så kostnadskrevende at rammene for prosjektet antagelig raskt overstiges. Det er derfor nødvendig med nærmere undersøkelser av grunnforholdene i alternativene.

Metode og grunnlagsmateriale

Områdestabilitet og gjennomførbarhet skal utredes. Undersøkelsene skal ta utgangspunkt i foreliggende linjer fra silingsrapporten, og eventuelt senere optimalisering. Utredningen skal gi innspill til plassering/optimalisering av linjene. Vurderingen av områdestabilitet gjøres i henhold til NVEs veiledere Flaum- og skredfare i arealplanar (2011, revidert 2014) og Sikkerhet mot kvikkeleireskred (2014).

Tilgjengelig geoteknisk grunnlag per i dag består i all hovedsak av grunnundersøkelser utført i forbindelser med ny Intercity jernbane gjennom Moss. I tillegg finnes grunnlag fra NADAG. Det finnes også data om energibrønner i GRANADA. Intercity-prosjektet har utarbeidet en bergmodell med opplysninger fra skannede data/ geofysiske målinger til å analysere bergflaten. Den skannede modellen har en høy grad av usikkerhet, men gir en pekepinn.

5.5.13 Ferjeleie

Etter innspill fra kommunen, har Statens vegvesen sagt seg villig til å gjøre en vurdering av en ny plassering av ferjeleie i Moss. Grunnlaget for dette er tidligere nevnte forrapport om ferjeleie.

Metode og grunnlagsmateriale

Statens vegvesen vil gjøre en veg geometrisk vurdering av muligheten, samt en trafikkanalyse som viser hvordan dette vil påvirke trafikkstrømmene i Moss og rv.19.

Det vil ikke utføres en full konsekvensvurdering av tema, da det ikke ligger innenfor Statens vegvesen sin bestilling.

6 Plandokumenter og andre dokumenter

6.1 Plandokumenter

Følgende plandokumenter skal utarbeides:

1. Planbeskrivelse med konsekvensutredning.
2. Plankart og planbestemmelser.
3. Risiko og sårbarhetsanalyse /ROS.
4. Oppsummering av merknader ved offentlig ettersyn med Statens vegvesens kommentarer

6.2 Planbeskrivelsen

Alle planforslag skal, etter loven, ved offentlig ettersyn ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

I tillegg til punktene over skal planbeskrivelsen ha en beskrivelse av planen og de forholdene som styres av den.

Den skal som minimum inneholde:

- Om planoppgaven - hensikt med planen
- Beskrivelse av planområdet
- Rammer og premisser for planarbeidet
- Alternativer
- Konsekvensutredning – svare ut planprogrammet
- Oppsummering av KU med konklusjon
- Beskrivelse av planen - valg av arealformål, hensynssoner, bestemmelser m.v.
- Planprosessen - medvirkning
- Oppfølging av planen – realisering, skadereduserende tiltak, anleggsfasen m.v.

6.3 Viktige tema i planbeskrivelsen

Det er ikke alle temaene i forskrift om konsekvensutredninger §21 som ansees som relevante for planforslaget og er derfor ikke omtalt. Dette gjelder temaene samisk natur- og kulturgrunnlag, kriminalitetsforebygging og sosial infrastruktur (som skole og barnehage).

Følgende tema blir viktige i planarbeidet, og vil derfor tillegges ekstra vekt i planbeskrivelsen:

- Vegstandard
- Framkommelighet for næringstrafikk og kollektiv
- Trafikkanalyse - tallgrunnlag
- Gang og sykkel
- Barriereeffekter – eksisterende og ny vei
- Byutvikling
- Geoteknikk/områdestabilitet
- Naturmangfold
- Kulturminner
- Landskap/Tilpassing til omgivelser
- Barn og unge
- Forholdet til Vansjø/ Oslofjorden
- Støy og luftkvalitet
- Klimautslipp – livsløpsvurdering
- Nullvekstmålet
- Risiko- og sårbarhetsanalyse

6.4 Illustrasjonsplaner

Illustrasjonsplaner skal følge plansaken og gi et inntrykk av hvordan tiltaket vil kunne se ut. Dette er viktig for at alle skal kunne engasjere seg i planarbeidet, selv om man ikke er vant med å lese plankart og andre plandokumenter. Dette kan også være avgjørende for om saken er tilstrekkelig opplyst før vedtak fattes.

6.5 Optimalisering av veglinjer

I forbindelse med silingsrapporten er det utarbeidet foreløpige veglinjer. Disse må optimaliseres som en del av arbeidet med kommunedelplanen.

6.6 Prinsippdokument for utforming

Prinsippdokumentet for utforming skal angi hvordan vegen, sideareal og vegetasjon brukes og utformes på ulike strekninger.

6.7 Miljøoppfølgingsplan / Ytre miljøplan

Miljøoppfølgingsplan (MOP) og Ytre miljø-plan (YM-plan) beskrives nærmere i reguleringsplanen, dvs. ikke denne fase.

7 Planprosessen og medvirkningsmuligheter

7.1 Kommunedelplanprosessen med fremdriftsplan

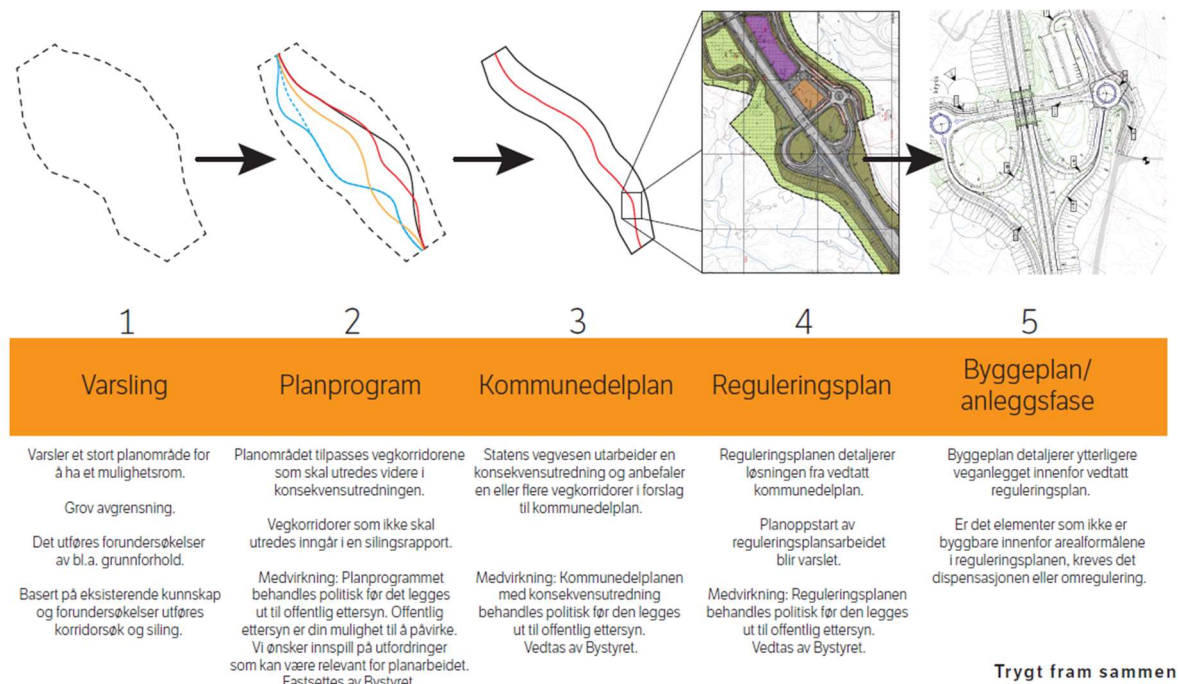
Arbeidet med rv. 19 har vært gjennom en silingsfase. Silingsrapport med tilhørende dokumenter har vært vurdert i en KS1-rapport etterfulgt av en regjeringsbeslutning.

Planprogrammet for kommunedelplanen er første steg i planprosessen. Etter høring og offentlig ettersyn av forslag til planprogram, vil innkomne uttalelser bli behandlet og eventuelle endringer av planprogrammet foretatt, før det blir oversendt kommunen for politisk behandling.

Fastsatt planprogram danner grunnlag for konsekvensutredning (KU). Etter at KU er utarbeidet foretas oppsummering og anbefaling av hvilke alternativer det skal utarbeides kommunedelplan for.

Forslag til kommunedelplan oversendes til kommunen, som behandler forslaget og vedtar planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn.

Vedtatt alternativ gjennom kommunedelplanprosessen er det ene alternativet det skal lages reguleringsplan for. Etter reguleringsplanen utarbeides byggeplanen. Prosessen fra planlegging til utbygging er skissert i figur 7-1.



Figur 7-1. Fra plan til utbygging.

Forslag til framdrift for planprosessen vises i figur 7-2. Fremdriften vil kunne endre seg i løpet av prosessen.

BIB70		Planlagt framdrift kommunedelplan		
Strekning		2021	2022	2023
Rv.19 Moss				
Varsel om oppstart kommunedelplan/høring planprogram			x	
Kommunedelplan med KU, inkl behandl.		[Yellow bar from start of 2021 to end of 2023]		
Høring planprogram			[Red bar]	
Merknadsbehandling/revisjon planprogram			[Red bar]	
Fastsettelse planprogram			[Green bar]	
Høring KDP				[Yellow bar]
Merknadsbehandling/revisjon KDP				[Yellow bar]
Høring KDP/oversending til vedtak				[Purple bar]

Figur 7-2. Overordnet framdrift for KDP rv. 19 Moss.

7.2 Informasjon og medvirkning

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

Planarbeidet skal sikre medvirkning fra ulike aktørgrupper gjennom følgende aktiviteter:

- Informere aktivt om planarbeidet gjennom hele prosessen; fra oppstart til vedtatt plan. Alle høringsinstanser får tilsendt brev med varsel om oppstart og høringsdokumenter. Informasjon vil også publiseres via annonser i avis og digitale medier.
- Prosjektet har egen nettside på: <https://www.vegvesen.no/Riksveg/rv19moss>. I tillegg vil informasjon publiseres på nettsidene til Moss kommune.
- Innhente innspill fra brukerne gjennom å arrangere møter og invitere til å komme med innspill til både planprogram og planarbeid. Innspill fra høringer og åpne møter vil bli registrert og vurdert, og planforslaget vil eventuelt bli justert undervegs.
- Det vil bli utarbeidet og distribuert nærinformasjon ved større milepeler i vegprosjektet.
- Planvedtaket vil bli gjort kjent, jf. Pbl § 11-15. Kommunedelplan vedtas av kommunene, unntatt ved innsigelser. Ved eventuell innsigelse, vedtas planen i departementet jf. PBL § 5-4.
- Informasjonsmøter: Hvem som helst kan ta kontakt med oss for å avtale et møte. Møtene kan både ha informasjon og aktiv medvirkning som formål. Statens vegvesen kan også ta initiativ til møter.

Kontaktpersoner i forbindelse med planarbeidet:

- Statens vegvesen v/ Jon Rabben Lundby: jon.rabben@vegvesen.no
- Statens vegvesen v/ Kari Floten: kari.floten@vegvesen.no
- Moss kommune v/ Vibeke Rosenlund: vibeke.rosenlund@moss.kommune.no