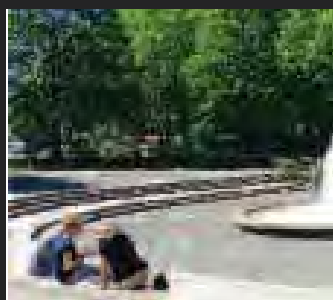




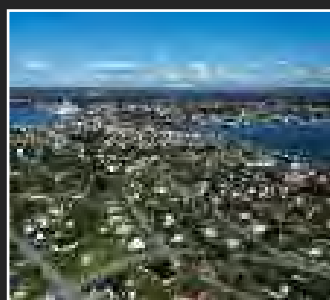
Moss kommune

SENTRUMSPANEN

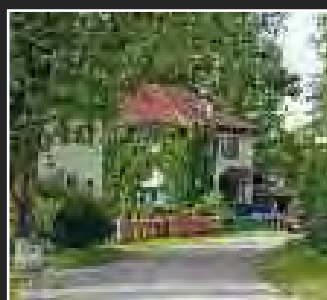
Kommunedelplan for Moss sentrum 2015 - 2026



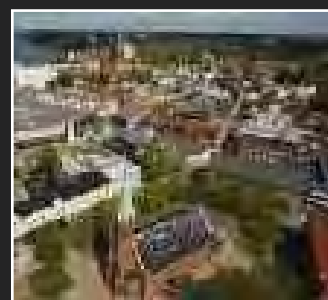
1 Innledning



2 Planbeskrivelse



3 Kart og
bestemmelser



4 Oppfølging

Vedtatt i Bystyret 15. juni 2015

Innhold

	Forord	3
	Sammendrag	4
1	Innledning	7
1.1	Bakgrunn og formål	8
1.2	Plangrense	10
1.3	Planprosess	12
1.4	Overordnede rammer og føringer	14
1.5	Mulighetsstudien	16
2	Planbeskrivelse	19
2.1	Mål for utvikling av Moss sentrum	20
2.2	Hovedstrategier for infrastruktur og arealbruk	22
2.3	Kultur og opplevelser	28
2.4	Bykvalitet, folkehelse og blågrønn struktur	32
2.5	Handel	36
2.6	Nærings-, industri og kompetanseutvikling	42
2.7	Boligutvikling	46
2.8	Tilgjengelighet	48
2.9	- trafikk, parkering, kollektiv og gang- og sykkelløsninger	52
2.9	Kulturminner og kulturmiljø	52
3	Kart og bestemmelser	57
3.1	Om plankartet	58
3.2	Om bestemmelsene	60
4	Oppfølging	63
4.1	Videre planlegging	64
4.2	Samarbeid om sentrumsutviklingen	68
	Vedlegg: Plankart og planbestemmelser	70

Forord

Sentrumsplanens hovedmål er å styrke sentrum som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt, med variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og opplevelser.

Moss sentrum har alle muligheter til å utvikle seg til Oslofjordens mest attraktive by, - helt i tråd med visjonen i kommuneplanen. Vi har alt; fjord og sjø, natur og kultur, og er i tillegg et viktig kollektivknutepunkt. Videre er vi i en situasjon hvor byen skal transformeres fra en gammel industriby til en moderne by med vekt på gode bomiljøer og varierte arbeidsplasser, samtidig som prioritering av kunst og kultur skal ivaretas. Og med hjelp fra sentrale myndigheter, ser det også ut til at vi i løpet av noen år skal få løst de store samferdselsutfordringene, med vei og tog i tunnel under byen. Disse mulighetene gir oss drahjelp til å nå de målene jeg har nevnt over.

Arbeidet med sentrumsplanen har vært omfattende, og baserer seg på analyser fra anerkjente fagmiljøer.

I høringen av planforslaget vinteren 2015 kom det en rekke gode og konstruktive innspill. Disse er i stor grad innarbeidet i planen. Det ble også fremmet innsigelser til planforslaget fra Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Østfold fylkeskommune.

Gjennom forhandlinger ble det oppnådd enighet om løsningene og formuleringene i planen slik at bystyret ved sluttbehandlingen kunne egengodkjenne sentrumsplanen. Etter grundige politiske drøftinger kunne bystyret samle seg et omforent forslag i møtet 15. juni 2015. Plandokumentene er i ettetid justert i henhold til vedtaket.

Det er positivt at vi nå har fått en sentrumsplan som er bredt politisk forankret. Det er mitt håp og ønske at planen skal fungere som et godt rammeverk for utviklingen av Moss sentrum på kort og lengre sikt.



Bente Hedum

Bente Hedum, rådmann

Sentrumsplanen er utarbeidet med faglig bistand fra

RAMBOLL



Foto:

Helge Eek, Espen Vinje, Jon Ivar Fjeld, Jan Egil Woll, Thor Schmedling, Ivar B. Johansen, Thomas Tonka Eriksen, Yngvar Trandem, Valderhaug Foto, Rambøll, Jan Larsen, Øystein Andersen.

Sammendrag

Bystyret har vedtatt at gjeldende sentrumsplan for Moss skal rulleres. Planen utarbeides som en strategisk kommunedelplan som skal legge overordnede rammer og føringer for sentrumsutviklingen på kort og lang sikt. I arbeidet er det lagt til grunn et 50-års perspektiv for en langsiktig styrking og utvikling av Moss sentrum som regionsenter. Samtidig er det fokus på hva som må gjøres for å sikre en god sentrumsutvikling de nærmeste årene.

Moss er en by i endring og utvikling. Gjennom utbygging av infrastrukturen blir vi i økende grad en del av det større arbeids- og boligmarkedet rundt Oslofjorden. Når utbyggingen av Follobanen og nytt dobbeltspor gjennom Moss står ferdig i 2021/2022 er reisetiden med tog til Oslo nede i under 30 min og togtilbudet kraftig forbedret. Moss og Mosseregionen blir attraktiv for bosetting, og mange av de som vil flytte hit i årene framover, vil velge å bo urbant med kort vei til jernbane og E6. Næringsstrukturen er i stadig endring med mindre tradisjonell industri og større andel service og tjenesteytende næringer. Kunnskapsintensive arbeidsplasser er på frammarsj og mange av disse foretrekker å etablere seg i urbane miljøer. I Moss er utfordringen å opprettholde og utvikle eksisterende næringer samtidig som forholdene legges til rette for nye næringer gjennom god byutvikling.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vektlegger utvikling av kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike

gjøremål. Dette vil redusere arealforbruk og transportbehov og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange. En kompakt by- og tettstedsutvikling gir grunnlag for en god klima- og miljøpolitikk og for utvikling av fremtidens kunnskapsintensive næringer.

Det er i dette perspektivet vi nå skal utvikle Moss sentrum for de neste ti-årene.

Moss sentrum skal styrkes som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt med et bredt og variert tilbud av arbeidsplasser, boliger, handel, kultur, opplevelser og offentlig og privat tjenesteyting. Byens kontakt med vann og sjø skal forsterkes og byens historiske og kulturmessige identitet vektlegges.

Det er angitt delmål for sentrums innhold, tilgjengelighet, kvalitet og kapasitet.

For å sikre sentrums posisjon og utviklingsmuligheter over tid er det definerte sentrumsområdet utvidet med Verket (tidligere Peterson), den sentrumsnære delen av Jeløy og havneområdet mot Værla (med Sjøsidan). Utviklingen av sentrum mot nord, syd og vest gir mulighet for å tilføre Moss sentrum betydelige urbane kvaliteter og forsterke byens kontakt med sjøen. For å knytte sentrumsområdet sammen på langs legges det opp til å videreutvikle den etablerte sentrumsaksen, etablere «Metrobuss» gjennom sentrum og etablere g/s-veg på deler av dagens jernbanetrasé når den frigjøres.

Omlegging av jernbane og rv 19 i tunnel under byen legges inn som sentrale og nødvendige «bunnsviller» i den fremtidige sentrumsutviklingen. For å sikre plass til knutepunktutviklingen rundt den nye stasjonen i Nyquistbyen planlegges det å utvide og samle havna i syd til en kompakt miljøhavn og flytte ferjeleiet fra kanalen og Værlebrygga til nordre del av havneområdet ved Rockwool.

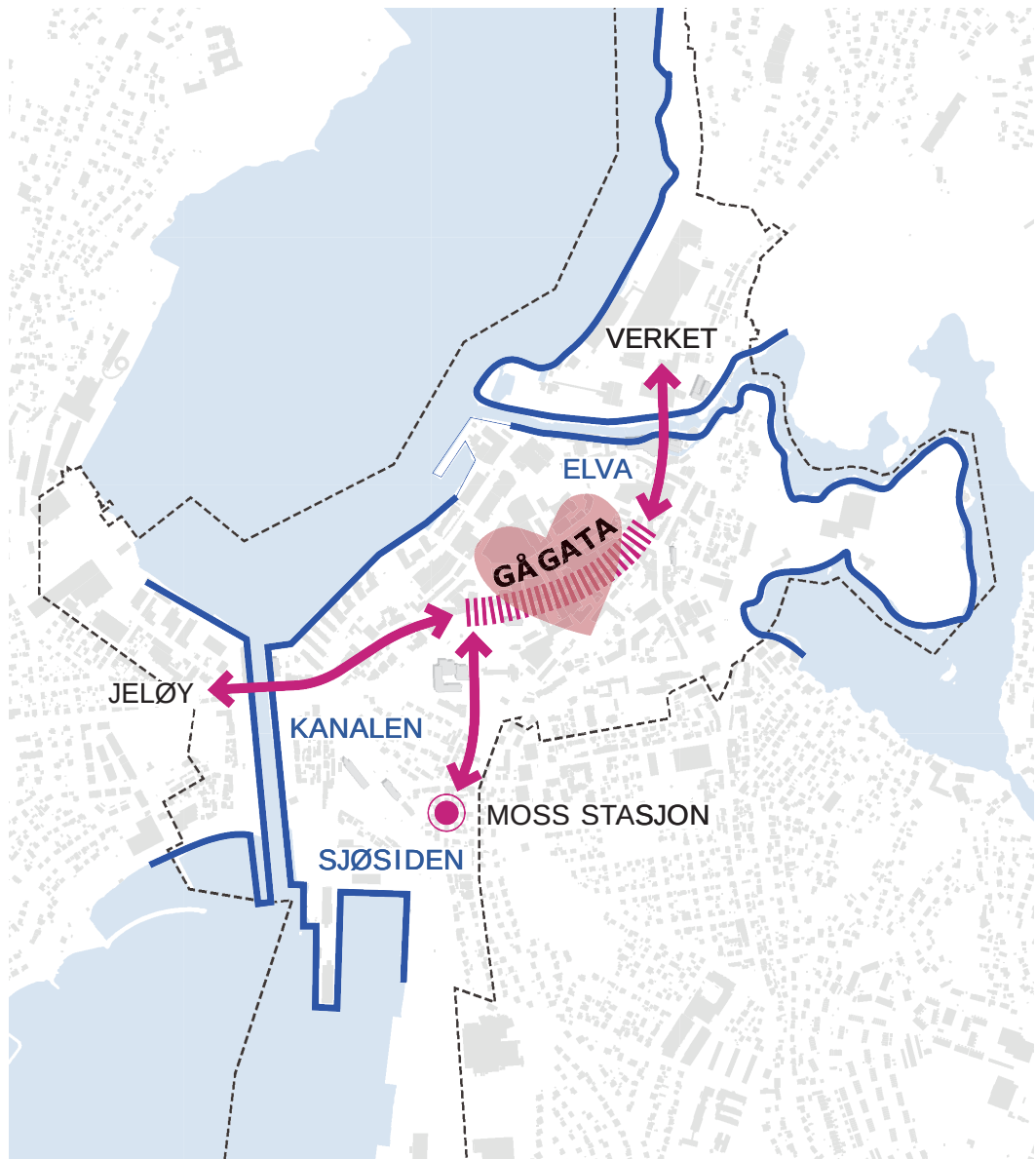
Sentrumskjernen skal styrkes som det viktigste utviklingsområdet i Moss sentrum. Utviklingen på Verket, Sjøsiden og Jeløy skal være sekundære innsatsområder som skal bygge opp om og komplementere sentrumskjernen. Moss sentrum skal vokse innenfra og utover. Det settes krav til aktiv første etasje i ny bebyggelse innenfor sentrumskjernen. Dette skal bidra til styrket handel, bedre gaterom og en forbedret sentrumsakse. Kulturkvartalet med Parkteatret som regionalt kulturhus og opprustningen av Kirketorget som sentralt byrom og aktivitetsområde vil bidra til å utvikle og styrke sentrumskjernen. Sentrumsplanen legger opp til større tetthet og økte byggehøyder i deler av sentrumskjernen. Det foreslås en differensiert strategi hvor de ulike gatemiljøene og situasjonene er utgangspunkt for tillatte høyder gitt i bestemmelsene for de enkelte kvartalene. Hensikten er å legge til rette for fortetting, transformasjon og eiendomsutvikling, samtidig som man sikrer at de som bor i og bruker sentrum får gode byrom og et attraktivt nærmiljø.

Verket foreslås utviklet fra et ensidig industriområde til en funksjonsblandet åpen bydel med god tilkobling til sentrum. Verket vil bli en ny bydel med god beliggenhet svært nært sentrumskjernen, med tilgang på sjølinje og kort avstand til rekreasjon i Nesparken. Den nye bydelen kobles til sentrumskjernen med en veiforbindelse øst for jernbanelinjen og flere gang- og sykkelbroer. Verket har potensial til å romme mange ulike typer arbeidsplasser. Planen tilrettelegger for bolig, kontor, kultur, utdanning, rekreasjon og næring tilpasset utviklingen i området. Plankartet og bestemmelsene gir området fleksibilitet med hensyn til utvikling. Unntaket er handel som kun skal etableres i mindre skala. Utviklingen av Verket vil gå over flere ti-år. Det legges opp til å utvikle den sentrumsnære delen av Verket mot Mosseelva i en tidlig fase. Dette gir en unik mulighet til å sette Mosseelva i sentrum for en tosidig utvikling av «det historiske Moss» med Verket, Konvensjonsgården og forbindelsen til Verksgata på nordsiden og Møllebyen på sydsiden. Utviklingen lenger inn og nord på Verket vil primært skje etter at jernbanen er lagt i tunnel og sjøfronten frigjort. I arbeidet med sentrumsplanen har Bystyret åpnet for en parallell områderegulering av Verket, og den mer detaljerte og fasevise utviklingen av området vil bli klargjort gjennom denne områdereguleringen med oppfølgende detaljplaner.

Sjøsiden er den foreløpige benevnelsen på de nye utviklingsområdene syd for rv 19 mot Værle. Med omlegging av jernbane i tunnel og ny jernbanestasjon i Nyquistbyen gis det muligheter for knutepunktutvikling og utvikling av Moss sentrum mot Værlebukta. I Sjøsiden tilrettelegges det for byutvikling med boliger og arbeidsplasser som styrker knutepunktet. Det skal utvikles arbeidsplassintensiv virksomhet i tråd med overordnede mål om samordnet areal og transportplanlegging. Områdets sjøfront skal utvikles til rekreasjonsformål. Ny gangbro syd i Kanalen vil sikre lett tilgjengelighet til stasjonsområdet fra Jeløy. «Jernbaneaksen» fra stasjonen via Kransen til sentrumsaksen ved Kirken sikrer god tilgjengelighet til sentrumskjernen. Plankartet og bestemmelsene gir området fleksibilitet med hensyn til utvikling.

Unntaket er handel som kun skal etableres i mindre skala i forbindelse med knutepunktet. Det er igangsatt egen områderegulering for havna parallelt med sentrumsplanen for å sikre den fremtidige havneutviklingen med utvikling av nytt ferjeleie. Utviklingen av Sjøsiden vil delvis skje gjennom reguleringsplanen for jernbanen og deretter en egen oppfølgende områderegulering for hele bydelen.

Oppfølgingen av sentrumsplanen er beskrevet avslutningsvis. Her angis hvilke planprosesser som skal gjennomføres. Videre foreslås det å gjennomføre et bredt offentlig/privatsamarbeid om sentrumsutviklingen fram mot by-jubileet i 2020 som en ny «sentrumsoffensiv». Dette fremmes som egen sak til Bystyret høsten 2015.



1. Innledning



1.1 Bakgrunn og formål



Bystyret har vedtatt at det skal lages ny sentrumsplan for Moss. Grunnlaget for den gjeldende sentrumsplanen ble lagt allerede i 2000/2001 med en lett rullering i 2006. Den gjeldende sentrumsplanen har vært et godt grunnlag for sentrumsutviklingen de siste 15 årene og vært styrende for en rekke størreprosjekter og tiltak som f.eks. utbyggingen av Kirkeparken vgs, Amfi Kjøpesenter, ny kollektivgate m.m. Planen har hatt direkte gjennomføringshjemmel for tiltak i samsvar med planen.

Flere forutsetninger har allikevel endret seg på disse årene. Avviklingen av Peterson AS har åpnet for å tenke nytt om byutviklingen nord for Mosseelva. Vi står nå foran realiseringen av jernbaneutbyggingen gjennom Moss, og det aktualiserer behovet for å planlegge hele området mot Værla under ett for å sikre en god knutepunktutvikling rundt den nye stasjonen.

Statens Vegvesen har utredet nye løsninger for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, og ny Rv 19 i tunnel mot Mosseporten endrer tidligere forutsetninger for byutviklingen. Det er derfor behov for en ny sentrumsplan som kan trekke opp linjene for sentrumsutviklingen på kort og lang sikt.

Den nye sentrumsplanen er en strategisk kommunedelplan som først og fremst har til formål å tydeliggjøre et helhetlig grep for sentrumsutviklingen der de store infrastrukturtiltakene og byutviklingen sees i sammenheng. Sentrumsplanen gir rammer og føringer for oppfølgende detaljplanlegging med gjennomføringshjemmel.

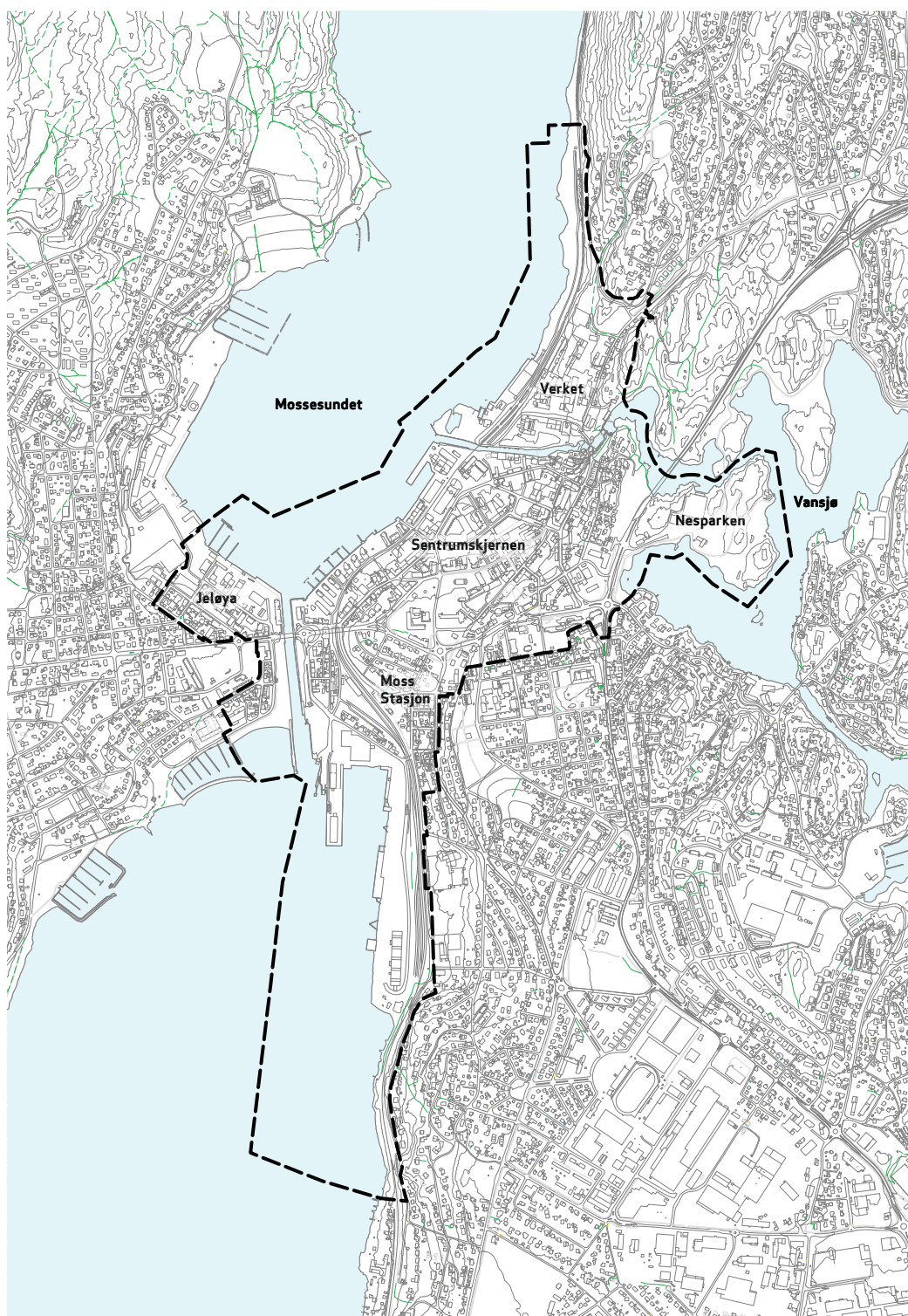
Den nye sentrumsplanen er utarbeidet for å imøtekomme framtidens klima- og miljøutfordringer og for å gjøre Moss til en attraktiv by for bosetting og næringsutvikling.

1.2 Planavgrensing



Moss sentrum fremkommer både med historisk bebyggelse, byform, tetthet og funksjoner. Disse elementene sammen med større transformasjonsprosjekter i tilknytning til sentrumskjernen er utgangspunktet for plangrensen.

Ved rullering av sentrumsplanen er planavgrensningen utvidet til å inkludere Verket (Peterson), Sjøsidan og Jeløy/Kanalen Nord. Sentrumsplanområdets utstrekning gir rom for en langsiktig og robust sentrumsutvikling, slik at en rekke funksjoner og formål skal få plass og sikres nødvendige arealer over tid.



1.3 Planprosess



I Moss kommunes planstrategi, vedtatt av Bystyret 18. juni 2012, ble det bestemt at sentrumsplanen fra 2006 skulle rulleres.

Organisering

Formannskapet har fungert som politisk styringsgruppe for arbeidet. Bystyret har vært en politisk referansegruppe, benyttet etter behov. Rådmannens ledergruppe har vært administrativ styringsgruppe. Prosjektgruppen har vært tverrsektoriell med bred deltakelse fra ulike kommunale instanser og foretak. Kontakten med regionale myndigheter har vært ivarettatt gjennom Regionalt planmøte, mens sentrale brukergrupper og aktører har vært trukket inn etter behov.

Medvirkning

Planarbeidet startet med en oppstarts-konferanse 1. november 2013. På konferansen ble det holdt innlegg fra ulike aktører med interesse i planen og fra fagpersoner som kom med innspill og inspirasjon. Det var ca. 60 deltakere på konferansen.

Planprogrammet var ute på offentlig ettersyn med høringsfrist 21. januar 2013. Det ble vedtatt av Bystyret 25. april. 2013.

I etterkant av vedtaket har det blitt gjennomført flere arrangementer som en del av et medvirkningsopplegg. Moss kommune har brukt Bylab Moss aktivt i forbindelse med

planarbeidet. Facebooksidene til Bylab Moss har blitt brukt til å få ut informasjon og invitere til arrangementer, i tillegg til å fungere som arena for innspill og spørsmål.

Torsdag 13. mars 2014 ble det holdt en åpen sentrumskonferanse på Tivoli Amfi i Moss. Konferansen var åpen for alle som ønsket å delta og samlet ca 60 deltakere.

Bylab Moss har arrangert 4 frokostmøter hvor sentrumsplanen har vært tema. Det første møtet ble holdt onsdag 30. april 2014, hvor tema var sentrumsplanen i sin helhet. Onsdag 14. mai var temaet sentrumshandel og byliv, samferdsel og byutvikling var tema 27. mai og boligutvikling 17. juni.

Utover dette har arbeidet med sentrumsplanen vært presentert og drøftet i en rekke møter med ulike organisasjoner og brukergrupper underveis.

Sentrumsplanen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av Formannskapet i møte 1. desember 2014 med høringsfrist 1. mars 2015. Det kom inn i rundt 30 høringsuttalelser. Det ble fremmet innsigelser til planen fra Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Østfold fylkeskommune. Etter forhandlinger med disse instansene i april/mai ble det oppnådd enighet om utforming av plankart og bestemmelser slik at planen kunne egengodkjennes av Bystyret i møte 15. juni 2015.

1.4 Overordnede rammer og føringer



Kommuneplan for Moss 2011-2022

Kommuneplanen for Moss 2011-2022 er utarbeidet gjennom et nært interkommunalt samarbeid i Mossregionen i perioden 2009-2011. Planen er i samsvar med de regionale rammene og føringene i fylkesplanen. Kommuneplanen ble vedtatt av Bystyret i juni 2011 og vedtatt videreført av det sittende Bystyret gjennom behandlingen av "Kommunal planstrategi 2012-2015" i juni 2012.

Kommuneplanen følger opp nasjonale og regionale føringer for et transport- og arealeffektiv utbyggingsmønster gjennom fastsetting av en langsiktig grense for byog tettstedsutviklingen fram mot 2050. Det er med dette lagt til grunn at må skje en fortetting og transformasjon i det eksisterende by- og tettstedsområdet med særlig vekt på sentrumsutviklingen.

Kommuneplanen inneholder en rekke mål og strategier av betydning for rulleringen av sentrumsplanen, både i samfunnsdelen som er felles for alle kommunene i Mossregionen og i arealdelen som er spesifikk for hver kommune.

Det legges opp til rullering av kommuneplanen for Moss etter kommunevalget i 2015 og, eventuelt i samarbeid med de øvrige kommunene i regionen, og i den forbindelse vil også visjonen for kommunen

Andre kommunale planer

Ulike kommunale delplaner og fagplaner utgjør et viktig grunnlag for sentrumsplanen. De mest sentrale i denne sammenhengen er Klima- og energiplanen, Kulturplanen, Kulturminneplanen m.fl.

Fylkesplanen - Østfold mot 2050

Fylkesplanen for Østfold ble godkjent av Regjeringen i mars 2011. Den ble lagt til grunn da kommunene i Mossregionen gjennomførte felles rullering av kommuneplanene i 2009-2011 og inneholder de viktigste regionale rammene og føringene for rulleringen av sentrumsplanen. Også andre tematiske planer på regionalt nivå gir viktige føringer for planarbeidet.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Vedtatt av Regjeringen ved kgl.res. 24. juni 2011, inneholder føringer og forventninger for blant annet bærekraftig og god

by- og tettstedsutvikling. Rulleringen av sentrumsplanen vil forholde seg til disse. Planarbeidet vil også forholde seg til statlige planretningslinjer og -bestemmelser innenfor ulike tematiske områder som for eksempel, klima- og energiplanlegging, areal- og transportplanlegging m.m.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging.

Nye planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ble vedtatt av Regjeringen ved kgl.res. 26. september 2014. Planretningslinjene har som mål at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

1.5 Mulighetsstudien



Mulighetsstudien

Kommunene i Mosseregionen har gjennom fellesprosjektet «Bolig-, by- og tettstedsutvikling i Mosseregionen» gjennomført steds- og mulighetsanalyser for Moss sentrum og områdesentrene i regionen. Hensikten har vært å følge opp kommuneplanenes felles mål om en kompakt by- og tettstedsutvikling. Steds- og mulighetsanalysene er utført av Rambøll Norge AS og Dark Arkitekter og utgjør et viktig faglig grunnlag for kommunenes planlegging.

Steds- og mulighetsanalysen for Moss sentrum forelå sommeren 2014 og er lagt til grunn i planarbeidet. Studien har kartlagt Moss sentrums historie, nåsituasjonen og anskueliggjort fremtidens muligheter. Analysene har identifisert særtrekk og identitet, samt kvaliteter og attraktivitet ved Moss.

Prosess

Steds- og mulighetsanalysen bygger på en omfattende registrering i GIS, fra ulike kilder.

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

registrering og stedsanalyse.

For å møte utfordringene og utnytte potensialet som avdekkes foreslås det i mulighetsanalysen en rollefordeling mellom sentrumskjernen og nye byutviklingsområder, samt en sammenbinding av disse.

Mulighetsanalysen ser nærmere på byutviklingspotensialet i sentrumskjernen i Moss, på Verket og på Sjøsidens. For å få et innblikk i hvordan Moss kan utvikle seg i et langtidsperspektiv er utviklingen visualisert i en felles 3D-modell.

Konklusjon og anbefalinger som videreføres til sentrumsplanen

Samlet sett har Sentrumskjernen, Verket og Sjøsidens et stort utviklingspotensial og muligheter. Mulighetsstudien trekker frem noen konkrete strategier og grep som det anbefales å satse på i fremtidig utvikling.

De konkrete tiltakene og strategiene som anbefales bygger opp om et tettere sentrum med bedre forbindelser mellom ulike funksjoner. Videre bygger de opp om gode rekreasjonsområder og møteplasser. Etterspørselen og behovet for dette i sentrum vil vokse i takt med økt boligtetthet.

TILTAK OG STRATEGIER

VERKETS ROLLE

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

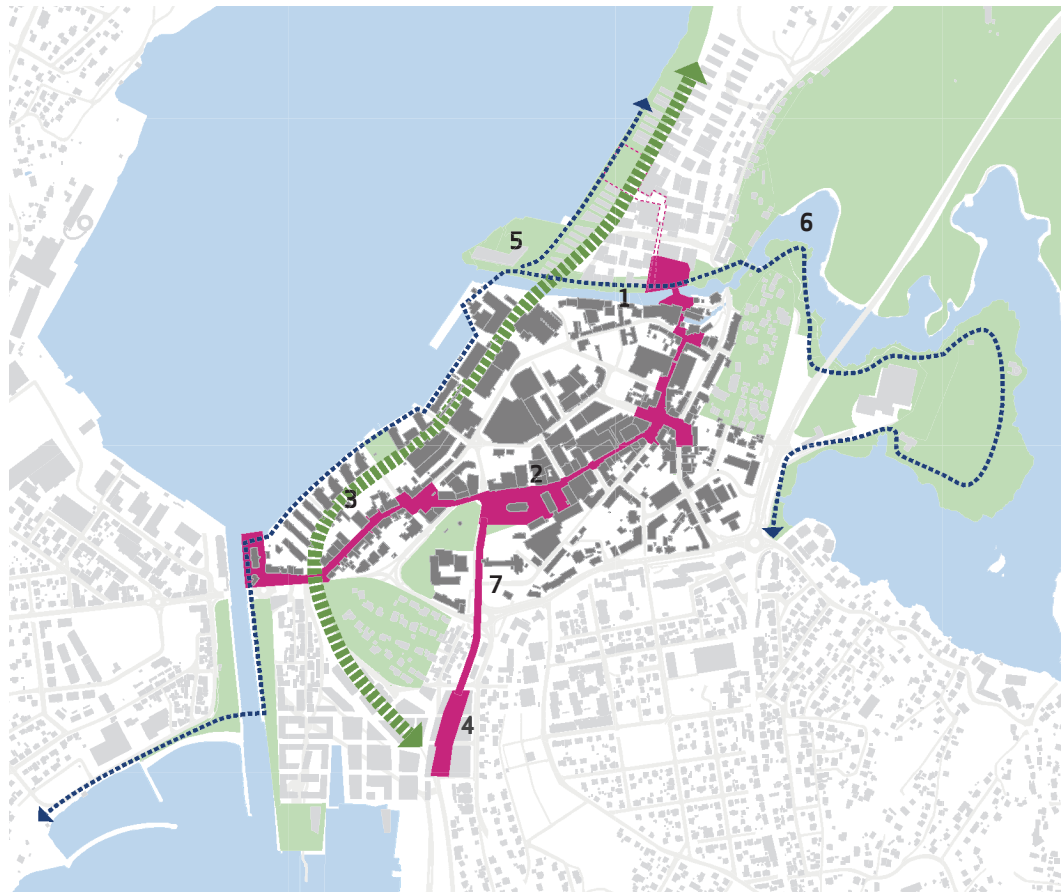
SJØSIDENS ROLLE

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

SENTRUMSKJERNEN

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

Tiltak og strategier
fra konklusjonen i
mulighetsstudien.
Illustrasjon: Rambøll



HOVEDFUNN OG ANBEFALINER

1. MOSSEELVA - NYTT REKREASJONSOMRÅDE

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

2. SENTRUMSKJERNEN - STYRKES

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

3. NEDLAGT JERNBANELINJE - NY GRØNN FORBINDELSE

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

4. JERNBANEKULVERT - NYTT KOLLEKTIVTORG

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

5. RABBen - NY FOLKEPARK PÅ VERKET

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

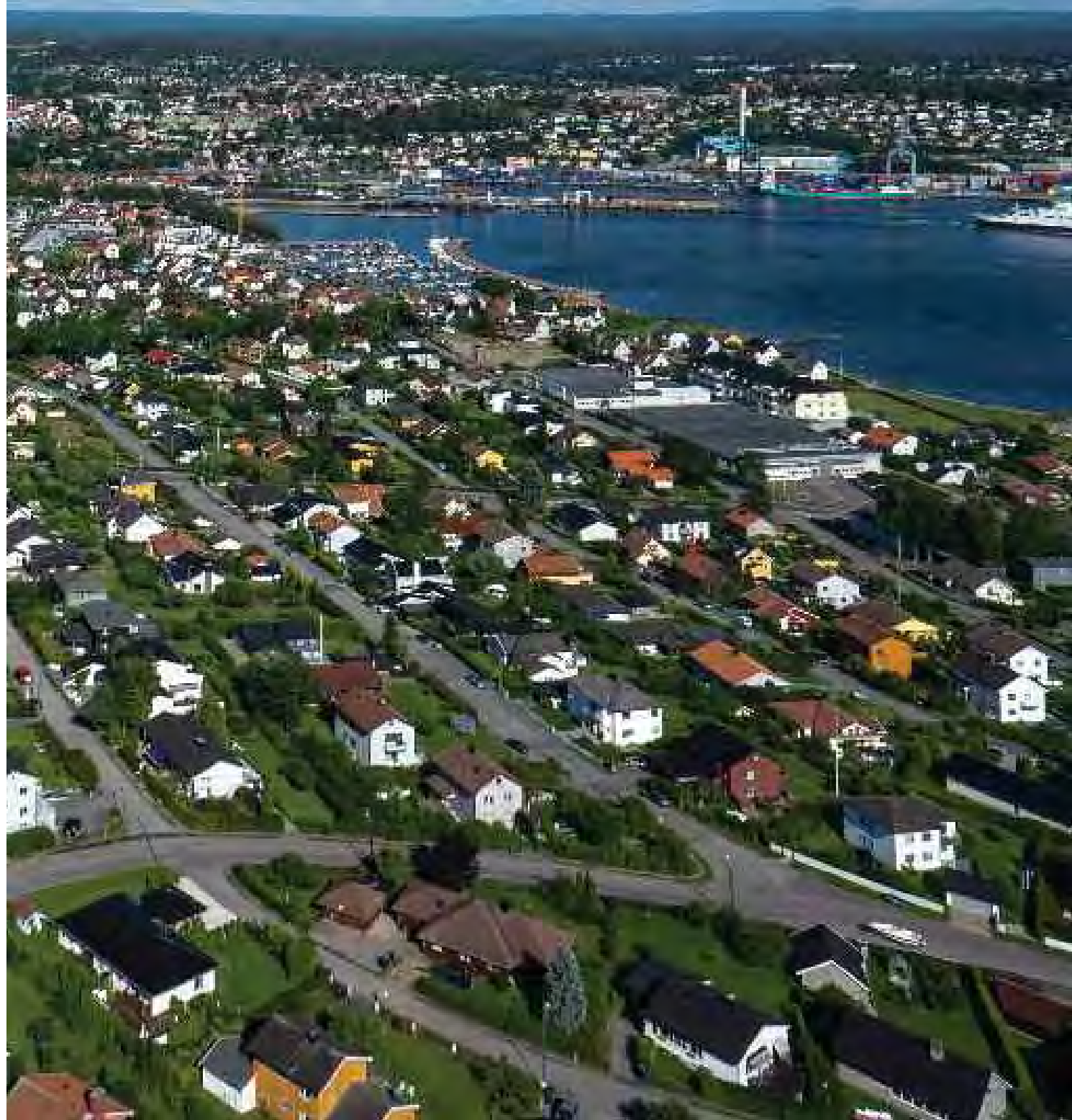
6. SAMMENHENGENDE BLÅGRØNNE FORBINDELSER

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

7. SENTRUMSAKSEN - VIDEREUTVIKLES

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

2. Planbeskrivelse



2.1 Mål for utvikling av Moss sentrum



Moss er en by i rask endring og utvikling. Gjennom utbygging av infrastrukturen blir vi i økende grad en del av det større arbeids og boligmarkedet rundt Oslofjorden. Når utbyggingen av Follobanen og nytt dobbeltspor gjennom Moss står ferdig i 2021/2022 er reisetiden med tog til Oslo under 30 min og togtilbudet kraftig forbedret. Moss og Mosseregionen vil bli stadig mer attraktiv for tilflytting, og mange av de som vil flytte hit i årene framover, vil velge å bo urbant med kort vei til jernbane og E6.

Næringsstrukturen er i stadig endring med mindre tradisjonell industri og større andel service og tjenesteytende næringer. Kunnskapsintensive arbeidsplasser er på frammarsj og disse etableres ofte i urbane miljøer. I Moss er utfordringen å opprettholde og utvikle eksisterende næringer samtidig som forholdene legges til rette for nye næringer gjennom god byutvikling.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging vektlegger utvikling av kompakte byer og

tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere arealforbruk og transportbehov og styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange. En kompakt by- og tettstedsutvikling gir grunnlag for en god klima- og miljøpolitikk og for utvikling av fremtidens kunnskapsintensive næringer.

Kommunene i Mosseregionen har i kommuneplanene vedtatt følgende felles visjon:

"Mosseregionen – mest attraktiv ved Oslofjorden"

I tillegg er Moss kommunes egen visjon som følger:

"Moss skal fremstå som den gode by som er fremtidsrettet og som legger avgjørende vekt på kunst, kultur og design"

For utvikling av Moss sentrum foreslås følgende hovedmål og delmål:

Hovedmål:

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 kulturmessige identitet skal vektlegges.

Delmål 1 - Innhold

Moss sentrum skal ha et variert innhold av kommersielle, kulturelle og rekreative tilbud som gir byen attraktivitet og tiltrekningskraft på innbyggere og næringsliv.

Delmål 2 - Kvalitet

Moss sentrum skal utvikles med høy kvalitet på bygninger, gater, plasser og rekreasjonsarealer slik at byens attraktivitet og omdømme styrkes.

Delmål 3 - Tilgjengelighet

Moss sentrum skal være lett tilgjengelig og forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk gjennom og til og fra sentrum skal forbedres..

Delmål 4 - Kapasitet

Moss sentrum skal tilby tilstrekkelige og egnede arealer for utvikling av næring, bolig og andre sentrumsfunksjoner slik at grunnlaget for sentrumsutviklingen styrkes.

2.2 Hovedstrategier for infrastruktur og arealbruk



For at Moss sentrum skal kunne utvikles til regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt, er det behov for omlegginger av infrastrukturen og nye byutviklingsarealer. Moss ønsker å posisjonere seg i Osloregionen som et attraktivt sted å bo. Sentrumsplanen tilrettelegger for en kompakt byutvikling med høy fysisk, funksjonell og demografisk tetthet. Samtidig legges det vekt på byrom av høy kvalitet og god tilgjengelighet til sjøen og nærliggende friområder. Planen legger stor vekt på sentrumskjernen som det viktigste utviklingsområdet, hvor de nye bydelene på Verket og Sjøsidan samt nedre Jeløy er sekundære innsatsområder som bygger opp om og komplementerer sentrumskjernen.

Utvikling av infrastruktur

Moss sentrum preges av tung infrastruktur med riksvei 19, jernbane, ferje og havn. De store grepene som nå planlegges for omlegging av jernbane, vei, ferje og havn vil gi betydelige forbedringer på bymiljø, bykvalitet og tilgjengelighet sentrum i framtiden. Byens tilgjengelighet til sjøen vil bli vesentlig forbedret og sentrum sikres tilgang på nye og attraktive bolig- og næringsområder. Jernbane og rv 19 i tunnel under sentrum er «bunnsvillene» for en miljøvennlig byutvikling.

Jernbane

Jernbaneverket planlegger nytt dobbeltspor og ny stasjon i Nyquistbyen med antatt byggestart i 2017/2018 og forventet ferdigstillelse i 2021/2022. Utbyggingen er en del av InterCity-nettet på Østlandet. Det nye dobbeltsporet skal gå i tunnel under sentrum fra Sandbukta til Nyquistbyen og deretter videre fra Kleberget til Carlberg. Det innebærer at dagens barriere mot sjøen fjernes og sentrale områder langs jernbanen kan fornyes og gis et mer utadrettet innhold. Den nye stasjonen i Nyquistbyen vil gi mulighet til å utvikle et moderne og attraktivt trafikkknutepunkt med god tilgjengelighet og funksjonalitet.

Riksvei 19

Rv 19 utgjør i dag en betydelig barriere og forurensningskilde i byen med mye tungtrafikk til og fra fergen. I tråd med Konseptvalgutredningen for hovedvegssystemet i Moss og Rygge skal rv 19 legges i tunnel, og dagens veitrase gjennom Vogts gate kan omdannes til bygata med prioritering av gående, syklende og kollektivtransport. Sentrum sikres med dette bedre tilgjengelighet, og det blir enklere og tryggere å ferdes for gående og syklende. KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge var ved utarbeidelsen av sentrumsplanen fortsatt til behandling i Regjeringen. Moss kommune har igangsatt arbeidet med en kommunedelplan for omlegging av rv 19. Etter en samlingsprosess av ulike alternative traséer, står det nå mellom to alternativer, hvor det

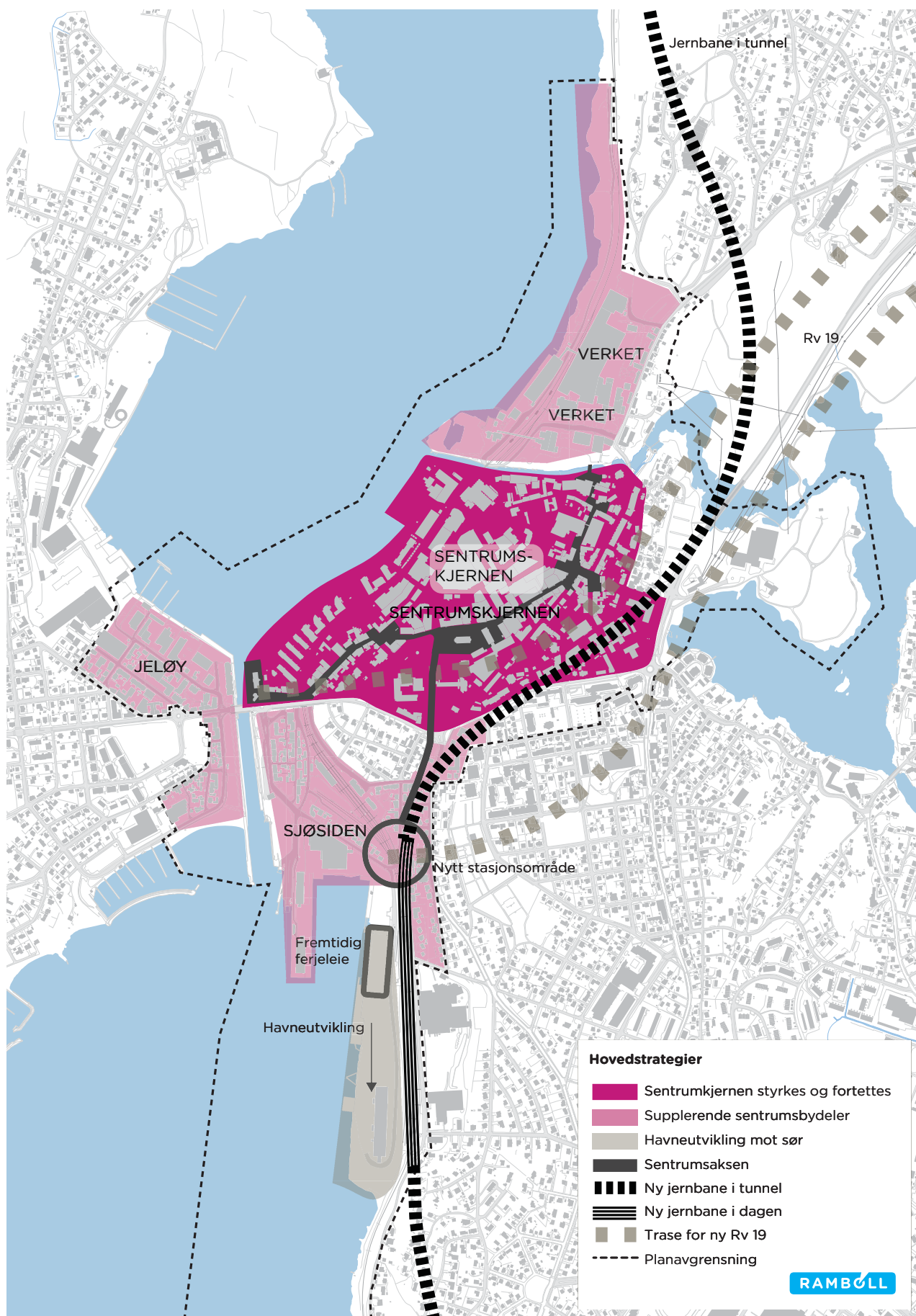
ene har utløp ved Blinken, mens det andre alternativet har utløp ved havnen. Moss kommune ser store fordeler ved det søndre alternativet mot havnen, og valgte derfor å vise dette som et strategisk viktig grep i sentrumsplanen i høringen. Konseptvalgutredningen for hovedvegssystemet i Moss og Rygge ble godkjent av Regjeringen i januar 2015. Konsept 5 skal legges til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Etter innsigelse fra Statens vegvesen ble det enighet om å fremstille omlegging av rv 19 som en korridor i sentrumsplanen. Innenfor denne korridoren skal de ulike traséalternativene utredes gjennom den oppfølgende planleggingen.

Havn

Moss havn planlegger å samle og utvikle havna i en kompakt, moderne og miljøvennlig havn i syd mot Kleberget med god tilknytning til jernbanen. Dette vil frigjøre arealer for byutvikling nord i havna på ett av byens mest attraktive arealer. Utviklingen av havna er et sentralt grep for å styrke tilgangen til sjøen og sikre en god og kompakt knutepunktutvikling ved nye Moss stasjon. Moss havn har i samarbeid med Moss kommune igangsatt områderegulering for utvikling av havna. De politiske føringene for planleggingen av Moss havn ble gitt gjennom Bystyrets vedtak av planprogrammet i november 2014. Det skal utredes 4 ulike alternativer for havneutviklingen. Forslag til områderegulering fremmes til politisk førstegangsbehandling høsten 2015

Fergen

Moss/Horten er landets mest trafikkerte ferjesamband. På kort sikt er det aktuelt å videreutviklet ferjeleiet der det ligger i dag med et tredje ferjeleie. Dersom ferjesambandet opprettholdes over lengre tid, må det flyttes for å utløse byutviklingspotensialet på Sjøsidan og langs Kanalen. I sentrumsplanen er det angitt nytt areal for fremtidig ferjeleie syd for den nye stasjonen mot Rockwool.



Sentrumskjernen

Et hovedkriterie for utvikling av et velfungerende sentrum er et mer kompakt sentrum med en bedre sammenheng og større mangfold av funksjoner. Planen legger til rette

for konsentrert utvikling av sentrum med hovedvekt på en tydelig definert sentrumskjerne, fortetting og arealbruk som åpner for flere boliger og større mangfold av funksjoner. Et flertall av kvartalene innenfor sentrumskjernen er avsatt til sentrumsformål.

Innenfor sentrumsformålet kan det blant annet etableres bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Det er angitt en andel bolig for hvert felt. Hensikten med å begrense andelen bolig i noen kvartaler er for å sikre et mangfold av funksjoner i sentrumskjernen. Detaljhandel skal hovedsakelig etableres i sentrumskjernen innenfor sentrumsformålene i plankartet. Det settes krav til aktiv førsteetasje i ny bebyggelse innenfor sentrumskjernen. Dette skal bidra til styrket handel, bedre gaterom og videreutvikling av sentrumsaksen som byens sentrale strøk. Moss sentrum skal vokse «innenfra og utover» med en gradvis utvikling av de nye utviklingsområdene på Verket, Sjøsiden og de sentrumsnære delene av Jeløy.

Byrom, bebyggelsestetthet og høyder i sentrumskjernen

Byrom og gateløp har vært førende for funksjonskrav og høyder. Innenfor sentrumskjernen har planen en differensiert strategi hvor de ulike gatemiljøene og situasjonene er utgangspunkt for tillatte høyder gitt i bestemmelsene for det enkelte kvartal/felt. Hensikten er å legge til rette for fortetting, transformasjon og eiendomsutvikling, samtidig som man sikrer at de som bor og oppholder seg i sentrum har gode byrom og et attraktivt nærmiljø. Høyder og utnyttelsesgrader tillatt i planens kart og bestemmelser er basert på vurderinger med hensyn til byrom og landskapsvirkninger. Virkning på romdannelser i byen er vurdert og hensyntatt og sol/skygge analyser har vært avgjørende for hvert enkelt kvartals høydebestemmelser. I tillegg er det lagt vekt på at det naturlige terrenget skal gjenspeiles i bebyggelseshøydene.

Det har vært gjennomført en helhetlig studie av byggehøyder i sentrum. Utgangspunkt for studien var behovet for flere boliger og arbeidsplasser, samtidig som det skal sikres gode oppholdsarealer i gater og parker, og hensynet til kulturminner skal ivaretas. Ved hjelp av 3D-studier og sol/skygge-studier er det kommet fram til følgende hovedprinsipper for byggehøyder i sentrum:

- Sentrum tåler at den samlede silhuetten heves noe (1-2 etasjer), fortrinnsvis som en gradvis trapping ut fra lavere, bevaringsverdig bebyggelse.
- Bebyggelsen skal opprettholdes som et lesbart, trappet bylandskap fra sjøen. Unntaket er gjennom Storgata, hvor bebyggelsen er lavest inn mot gata, men høyere i bakkant. Her er hensynet til kulturmiljøet tungtveiende.

- I enkelte områder har det hittil kun vært tillatt å bygge inntil tre etasjer. Dette er en lite hensiktsmessig utnyttelse, blant annet med bakgrunn i krav til heis i bolig bygg på tre etasjer eller mer. De fleste områder viser seg å tåle fire etasjer godt, selv om de ligger nært opp til bevaringsverdig bebyggelse.

Det har også vært sett på om det finnes områder hvor man kan tillate høyere bebyggelse enn det som hittil har preget bybildet. Sentrum har store områder med bevaringsverdig bebyggelse, i tillegg til smalere gateløp enn det man finner i mange andre norske byer. Disse forholdene tilsier at høyhus (8 etasjer eller mer) bør plasseres med varsomhet. I mulighetsstudien og høringsforslaget til sentrumsplanen ble det utpekt to områder hvor høyhus kan vurderes – omtalt som S2 (kvartalet avgrenset av Mølla, Gudes gate, Th. Petersonsgate og Prinsensgate) og S32 (kvartalet ved Essostasjonen ved Flemminghjørnet). I høringen av sentrumsplanen ble det fremmet innsigelse fra Østfold fylkeskommune til forslaget om høyhus i S2 pga forholdet til kulturminneinteressene i Møllebyen. Bystyret valgte å ta hensyn til dette, og høydene for utbygging av dette kvartalet ble derfor videreført som i tidligere plan. Kvartal S32 er opprettholdt som høyhusområde i den vedtatte sentrumsplanen. Kvartalet vil kunne bli en viktig portal til Moss sentrum og har stort potensiale for fortetting. Dette er et av de få områdene i sentrum hvor det ikke er store kulturminneinteresser, samtidig som det omkringliggende landskapet har en skala som kan absorbere høyere bebyggelse. Et punktthus på inntil 12 etasjer er derfor angitt i plankartet som en mulighet. Det stilles krav om etablering av torg i krysset Kongens gate/Vogts gate dersom høyhuset skal realiseres. Hensikten er å gi bygninger plass rundt seg, slik at den bedre innpasses i bylandskapet.

Foruten det angitte høyhusområdet høyhusområdene er det lagt til 3-4 etasjer i kvartal S7, nedre del. Kvartalet ligger nederst i Torggata/Th. Petersons gate og er delvis ubebygget. Det er den ubebygde delen av kvartalet som bør gis en høyere utnyttelse. Dette er en av få større tomter i sentrumskjernen, og som vil være et viktig bidrag til fornying av området. Til sammen vil det nå være mulig å bygge inntil 7 etasjer mot Th. Petersons gate, men med trapping ned mot eksisterende bebyggelse i Torggata.

I høringen av sentrumsplanen ble det fremmet innsigelse fra Østfold fylkeskommune til

Uttrekk fra arbeidsmodell for høyder – høyhusområdet S32:



Skissen fra 3D-modellen viser forholdet mellom sentrumsplanen fra 2006 og ny sentrumsplan. Den blå bebyggelsen er volumstudier hvor hvordan S32 med tilgrensende transformasjonsområder kan utbygges. Disse er kun ment som et

illustrasjonsprinsipp, og ikke som et svar på den endelig utformingen av områdene. Der hvor det ligger grønne etasjer over de blå har byggehøyden blitt justert opp i ny sentrumsplan.

forslag om økning av høydene i kvartal S21 (mellom den fredete husrekken i Storgata og jernbanen) og S23 (Parkteaterkvartalet) begrunnet med hensynet til kulturminnevernet. Bystyret imøtekom innsigelsen ved at høydene i S21 videreføres som i tidligere sentrumsplan, mens avgjørelsen om høydene for S23 skal fastsettes gjennom utarbeidelsen av reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning. Det er lagt stor vekt på at justering av byggehøyder skal ivareta gode solforhold i sentrale gater og byrom, i tillegg til en generell tilpasning til eksisterende bebyggelse. Dette har resultert i restriksjoner knyttet til ny bebyggelse langs Dronningens

gate (gågata). Av hensyn til solforhold vil det her være krav om at de øverste etasjene må trekkes inn fra fasadelivet med 2 – 2,5 meter. Da sikrer man gode solforhold i gågata, samtidig som man kan opprettholde utbyggingsmulighetene i de kvartalene nybygg er aktuelt. Vurdering av byggehøyder på Verket. Sjøsiden og Jeløy/Kanalen vurderes og ivaretas gjennom egne områdereguleringer.

Nye bydeler i sentrum

Verket er betegnelsen på den nye bydelen som nå er under utvikling der Peterson papirfabrikk tidligere lå. Papirindustrien er et

avsluttet kapittel, og området er nå klargjort for ny bruk og utvikling. Områderegulering for Verket utarbeides parallelt med sentrumsplanen i et samarbeid mellom Høegh Eiendom og Moss kommune.

Områdereguleringen fremmes til politisk behandling i etterkant med utgangspunkt i de føringene som gis i sentrumsplanen.

Sentrumsplanen legger til rette for at Verket skal bli en funksjonsblandet ny bydel, tett opp til sentrumskjernen, med tilgang på sjøen og kort avstand til rekreasjons- og idrettsområder i Nesparken. Den nye bydelen skal kobles sammen med sentrumskjernen med en veiforbindelse øst for jernbanelinjen og flere gang- og sykkelbroer. Verket har potensial til å romme mange ulike typer næringer og et stort antall arbeidsplasser. Planen tilrettelegger for bolig, kontor, kultur, utdanning, rekreasjon og næring tilpasset utviklingen i området. Plankartet og bestemmelsene gir området stor fleksibilitet med hensyn til utvikling. Unntaket er handel som kun skal etableres i mindre skala. Detaljhandel skal primært konsentreres innenfor sentrumskjernen.

Sjøsidene er betegnelsen på utviklingsområdene sør for sentrumskjernen mot Værla. Den fremtidige jernbanestasjonen i Nyquistbyen vil få en sentral beliggenhet i bydelen. Området er strategisk viktig i forhold til tanken om knutepunktutvikling, og gir samtidig anledning til å utvide byen mot fjorden. Her tilrettelegges det for byutvikling med boliger og arbeidsplasser som bygger opp under Moss stasjon som regionens viktigste kollektivknutepunkt. Det skal utvikles arbeidsplassintensiv virksomhet i tråd med overordnede mål om samordnet areal og transportplanlegging. Plankartet og bestemmelsene gir området fleksibilitet med hensyn til utvikling. Unntaket er handel som kun skal etableres i mindre skala i forbindelse med stasjonen. Den nye stasjonen og bydelen

skal kobles til sentrumskjernen gjennom en sentral akse over Kransen til Kirkegata og Gågata. Utviklingen av Sjøsidene vil bli planlagt gjennom en egen områderegulering innenfor det området som er anvist i sentrumsplanen.

Jeløy / Kanalen er innlemmet i den nye sentrumsplanen. Den nordvestre delen av dette området inngår i gjeldende områderegulering for Kanalområdet Nord – Jeløy, vedtatt i 2012. Områdereguleringen legger opp til en funksjonsblandet utvikling med boliger, næring og bryggepromenade langs sjøen. Disse grepene videreføres i sentrumsplanen. Den videre utviklingen av småbåthavnen vil bli vurdert i nøye sammenheng med behovet for havneutviklingen på Moss Næringspark Jeløy.

Strategier:

- Jernbanen og Rv 19 legges i tunnel
- Sentrumskjernen fornyes og fortettes med økte høyder og aktive førsteetasjer i utvalgte gater
- Sentrum utvikles «innenfra og utover» med en gradvis utvikling av de nye bydelene på Verket og Sjøsidene
- Moss havn videreutvikles mot sør for å gi plass for by- og knutepunktutvikling rundt den nye stasjonen i Nyquistbyen
- Den blågrønne strukturen styrkes gjennom ny sjøpromenade, g/s-veg langs dagens jernbane, ny elvepromenade og nye større grøntområder på Verket og Sjøsidene

2.3 Kultur og opplevelser



Kultur og opplevelser

Utvikling av kulturtilbud og kulturarenaer spiller en viktig rolle i byens attraktivitet. Moss kommune er opptatt av å benytte offentlige rom til kulturaktiviteter, og sikre at sentrum kan romme mange ulike former for aktivitet.

Det er et mål at kulturaktiviteter i størst mulig grad etableres langs sentrumsaksen fra Kanalen via Storgata, Rådhusparken og Kirkeparken, gågata, Møllebyen og Verket. Ved å styrke aksen, også innen kulturfeltet, får man en sammenhengende sone for aktivitet som gir bedre grunnlag for byliv i hele sentrumsområdet. Utviklingen av et regionalt kulturhus i kulturkvartalet med utvidelsen og ombyggingen av Parkteatret og Samfunnshuset, er en del av en slik strategi.

For å styrke aktiviteten i sentrum er det vedtatt å etablere en aktivitetsplass for barn og unge ved Kirketorget. Flere aktiviteter hører i tillegg naturlig hjemme i dette området som også omfatter Moss kunstforening, atelier i Halinabygget og øvingslokaler i Kirkeparken videregående skole.

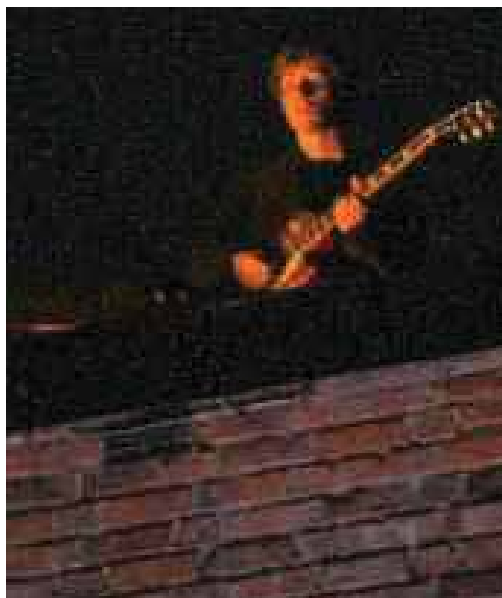
I Møllebyen ligger kulturinstitusjonene innenfor formidling av kulturarv, litteratur, film og visuell kunst, dvs museum, kino, bibliotek, litteraturhus/atelier og gallerier. Sentrum skal by på ulike opplevelser. Gjennom utvikling av Verket og Sjøsiden er det muligheter for å skape byrom og aktiviteter som ellers ikke lar seg innpasse i sentrum. Særlig er det behov for sentrale plasser for større arrangementer som kan romme mange mennesker.

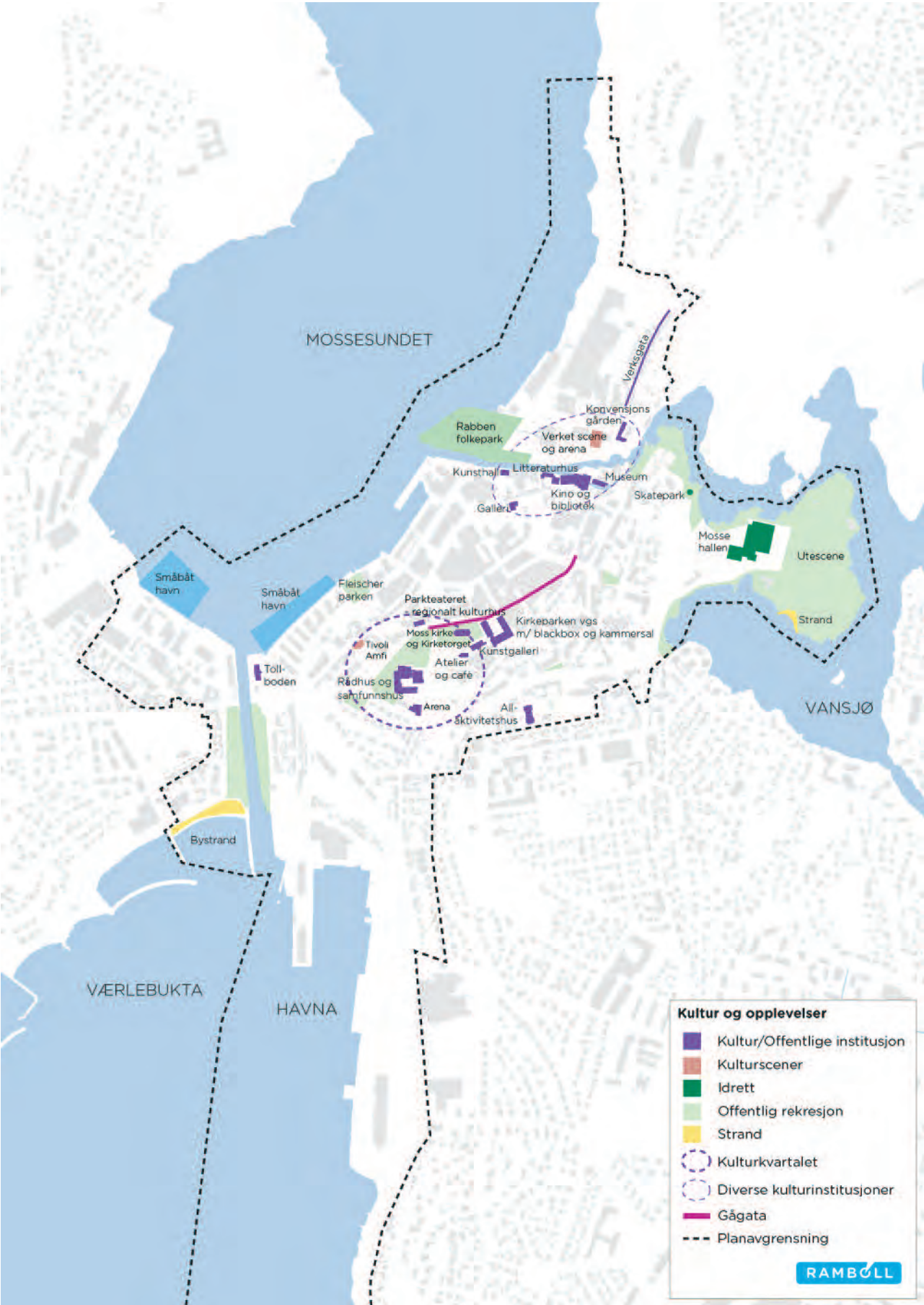
Sjøfronten i Moss er i dag i stor grad preget av boligbebyggelse når man ser bort fra Havna, Kanalområdet og Tollboden. I sentrumsplanen tas det høyde for å etablere byfunksjoner langs sjøkanten slik at større del av utelivet i regionen kan trekke til Moss. Dette gjelder særlig områdene ved Kanalen/Sjøsiden og Mosseelva/Verket.

Byparkene Rådhus- og Kirkeparken har en rekke urbane kvaliteter, og i første rekke egnet for sentrumsaktiviteter og opphold. Nesparken, Bystranda og Skateparken i større grad spesialiserte tilbud knyttet til aktivitet og idrett.

Strategier for kultur og opplevelser

- Utvikle et kulturkvartal med et fremtidsrettet kulturhus for regionen.
- Legge til rette arenaer og infrastruktur for økt aktivitet i sentrum gjennom kultur- og fritidsaktiviteter, bl.a etablering av Kirketorget.
- Opprettholde eksisterende kulturinstitusjoner langs sentrumsaksen.
- Legge til rette for nye arenaer og kulturaktiviteter på Verket.





2.4 Bykvalitet, folkehelse og blågrønn struktur



Bykvalitet

Bykvalitet oppstår i et komplekst samspill mellom flere fysiske og funksjonelle forhold. Høy bykvalitet gjenspeiles i et mangfold av servicetilbud, tjenester, arbeidsplasser, boligtetthet og demografisk mangfold. Det som er et gjennomgående tema er tetthet, både i bebyggelse, befolkning, og funksjoner. For at en by som har høy tetthet innenfor alle disse områdene skal ha en god kvalitet kreves det god design og utforming av gater, offentlige rom og grønne områder. Dette er bidrag for å skape bykvalitet for byens brukere og bokvalitet for sentrums innbyggere.

Blågrønn struktur

Moss sentrum har flere større parker som Nesparken, Kirkeparken og Kanalparken, men er allikevel preget av mangelen på en indre sammenhengende grønnstruktur. Det er grønne korridorer østover fra sentrum mot Vansjø og Mossemarka og vestover mot Søndre Jeløy, mens mot nord og syd er forbindelsene langt dårligere. I deler av sentrumskjernen rundt Storgata og Th. Petersonsgate er det mangel på nære rekreasjonsarealer. Forbindelsen mellom Vansjø og fjorden langs Mosseelva, er et særlig uutnyttet potensial. Et særegent trekk ved Moss er det sterke innslaget av det blå og de mange forskjellige formene for vann i byen: Vansjø, fossen, Mosseelva, Mossesundet Kanalen og det åpne, store landskapsrommet mot Værlebukta og Oslofjorden.

Den blågrønne strukturen utgjør en stor ressurs for sentrumsutviklingen i Moss, men må styrkes for å møte en mer kompakt byutvikling med voksende befolkning i og nær sentrum. Det er derfor gjort viktige grep i den nye sentrumsplanen for å sikre framtidens blågrønne struktur.

Sentralt i dette er utviklingen av en sammenhengende sjøpromenade fra Sjøsidens til Verket. Promenaden er sikret offentlig tilgjengelighet gjennom planens kart og bestemmelser. Utviklingen vil skje i flere etapper, hvor Verket og Sjøsidens blir sentrale deler i videreføringen. Intensjonen er å knytte sjøpromenaden i et nettverk som i framtiden strekker seg fra Rygge til Kambo. I framtiden vil byens innbyggere og tilreisende kunne ferdes langs flere kilometer sjøpromenade, og oppleve Moss by på helt nye måter.

Med omlegging av jernbanen kan dagens jernbanespor utvikles til en effektiv gang- og sykkelvei som binder Sjøsidens, sentrumskjernen og Verket sammen. Etter

modell fra "High Line" i New York kan Moss få sin egen rekreative og urbane attraksjon som samtidig gir en unik forbindelse for gående og syklende. Fornyet bruk av jernbanetraséen skal vurderes i en egen utredning der også hensynet til industrivirksomheten på Mølla (Lantmännen) ivaretas.

Den blågrønne strukturen langs Mosselva, fra Vansjø og Nesparken til Mossesundet skal styrkes gjennom nye gangforbindelser. Dette er sikret i planen, og inngår i et større grøntbelte langs Mosseelvas nordre bredde på Verket samt i gjeldende områderegulering for Kongsåsen.

På Verket skal Rabben bypark etableres ved utløpet av Mosselva. Parken vil spille en viktig rolle for bokvaliteten til de nye beboerne på Verket og i nedre del av sentrumskjernen og knyttes til sentrum gjennom nye broforbindelser.

Det bynære rekreasjonsområdet langs Mosseelva vil få urbane kvaliteter i et unikt historisk bymiljø. Dette er et av de viktigste, og mest attraktive "nye" byrommene i Moss, og som vil være en betydelig kvalitet i utviklingen av sentrum og Verket.

Langs Kanalen kan den østre bredden helt ut til Værlebrygga videreutvikles når fergeleiet flyttes fra Kanalen. Områdene langs Kanalen kan knyttes sammen med ny gang- og sykkelveibro i sør. Sjøbadet er bystrand med blåflaggstatus og er betydelig opprustet de senere årene.

Fra Kanalens nordre del vil sjøfronten kunne videreutvikles på Jeløysiden mot Moss Næringspark Jeløy gjennom den bryggepromenaden som ligger inne i gjeldende områderegulering. Den regulerte fiskeplassen på Alphabrygga og den nyetablerte bobilcampen kan inngå.

Gjestehavner

Moss har et betydelig potensial for å videreutvikle fritidsbåttrafikken og –turismen gjennom utvikling av gjestehavner med tilhørende fasiliteter. Moss sitt maritime miljø er en viktig del av byens identitet, og byen vil med dette kunne styrke sitt omdømme og posisjon som fjordby.

Når dagens bro over Kanalen om noen år må erstattes med en ny, bør det sikres at denne kan åpnes for fritidsbåttrafikken gjennom Kanalen. Det samme gjelder en ny gangbro sør i Kanalen. Gjennomførte trafikkanalyser viser at dette er fullt håndterbart når ferjetrafikken først er lagt om.

Allerede i dag kan det gjøres tiltak for å bedre forholdene for fritidsbåtene i sentrum, og sentrumsplanen inneholder flere forslag som gjør det mulig. I tillegg til eksisterende anlegg i Kanalen åpnes det mulighet for et mindre gjestehavnanlegg i tilknytning til småbåthavna langs Bryggekanalen. Fleischerparken bør kunne tas mer i bruk som offentlig park og også romme lettere fasiliteter for gjestehavn. Ved utviklingen av Verket bør planlagt småbåthavn ved Rabben gjøres tilgjengelig som gjestehavn.

Byrom

Med flere boliger i sentrum vil behovet for gode fellesrom være viktig, og byens parker og byrom henger tett sammen med folks livskvalitet. Satsning på høy kvalitet og et bredt innhold er derfor en sentral del i utviklingen av sentrum.

Moss sentrum har flere gater, torg og grønne lunger som fungerer som viktige møteplasser og ferdselsårer. Gaterommet er en av de viktigste møteplassene i en by og binder delområder sammen. Planen legger vekt på å tilgjengeliggjøre byens møteplasser og fastsetter krav til kvaliteter som skaper gode gaterom, for eksempel gjennom krav til aktive fasader. Samtidig er det lagt stor vekt på de mange historiske bymiljøene med store verneinteresser. Det er lagt hensynssoner for bevaring av helhetlige kulturmiljø som både skal sikre romlige og arkitektoniske kvaliteter. Hensynssonene har til dels ulik grad av vernekrav, tilpasset områdets behov.

Godt bymiljø = god livskvalitet

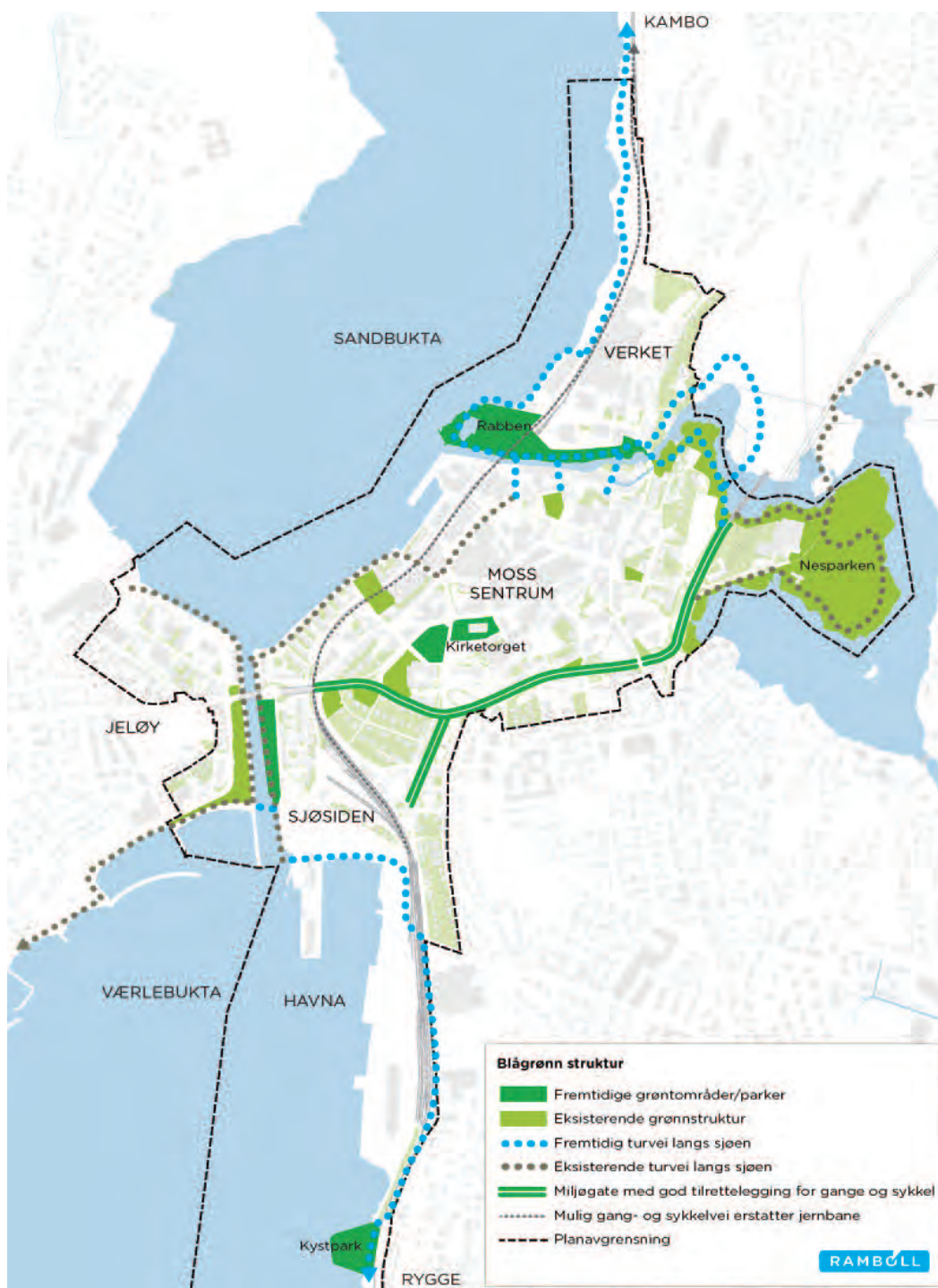
Sentrumsplanen legger de overordnede rammene for en fremtidig sentrumsutvikling, og er således et viktig verktøy for å styrke folkehelsen.

Stortingsmelding nr. 34 (2012 – 2013) «God helse - felles ansvar»

(Folkehelsemeldingen) peker på kommunens ansvar for å fremme helse, trivsel, skape gode sosiale og miljømessige forhold. Kommunen har i 2014 utarbeidet en «Befolkningsoversikt – helse og helsetilstand i befolkningen» som angir de viktigste folkehelseutfordringene for kommunen. De utfordringene som spesielt peker seg ut er forskjeller i levekår og helse, et økende antall eldre og uføre, boligmangel for vanskeligstilte grupper og livsstilsrelatert atferd. Her nevnes bl.a. satsing på fysisk aktivitet for barn og unge og økt fysisk aktivitet blant den inaktive voksne del av befolkningen. Sentrumsplanen har sterkt fokus på folkehelse bl.a. gjennom universell utforming, grønnstruktur og satsing på sosiale møteplasser og fysisk aktivitet gjennom satsning på gange og sykkel.

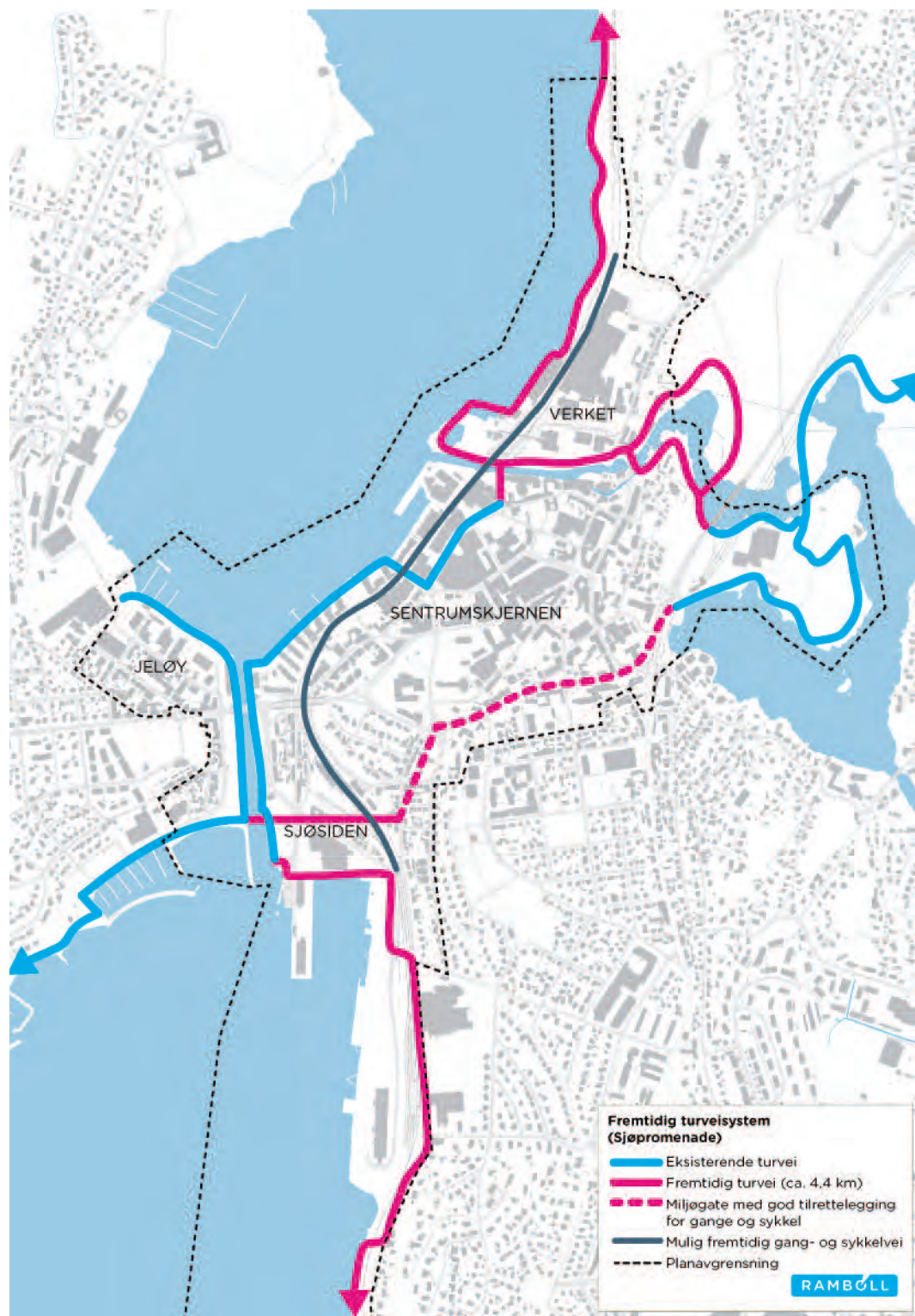
Støy i byområder kan medvirke til dårligere bokvalitet og er derfor et viktig tema i byutviklingen. På den ene side vil det alltid være en viss grad av støy fra byens aktiviteter og innhold, som vi må tilpasse og til dels leve med. Hensynet til støy skal imidlertid tillegges særlig vekt ved utforming av boliger og oppvekstmiljø for barn. I Moss er de største utfordringene knyttet til støy fra infrastruktur. Sentrumsplanen legger opp til fjerning av betydelig trafikk på vei og jernbane gjennom sentrum. Endringer i infrastrukturen forventes å bidra til bedre helse og trivsel, og gjøre større deler av byen attraktiv for boliger og opphold.





Strategier for bykvalitet og blågrønn struktur

- God arkitektur og kvalitet på bygninger og byrom
- Styrke sentrumsaksen
- Ny sjøpromenade, g/s-veg langs dagens jernbane, ny elvepromenade og nye større grøntområder på verket og sjøsiden
- Sikre mulighet for å åpne framtidige broer over Kanalen
- Tilrettelegging for gjestehavner langs Bryggekanalen (ved Fleischerparken) og på Verket
- Aktivisere Fleischerparken



2.5 Handel



Handel er en av sentrums viktigste funksjoner. Uten handel «dør» sentrum.

Skjerpet konkurranse

Sentrumshandelen i Moss har i de senere årene vært utsatt for økt konkurranse fra eksterne handelsetableringer, svenskehandel og etter hvert også en sterkt økende netthandel. Mosseporten kjøpesenter og utviklingen i Høyda/Varnaveien-området med Rygge storsenter og utvikling av plasskrevende varehandel og kapitalvarer har satt sentrumshandelen i Moss under press. Det samme gjelder handelsutviklingen i Vestby.

Etter en kraftig modernisering og opprustning framstår Gågata i Moss i dag som en av landets fineste gågater med høy standrad. Allikevel er gatas handelsmessige betydning og funksjon svekket. Øvrige tradisjonelle handelsgater i sentrum som Storgata og Kongensgate har hatt en enda svakere utvikling.

Utvikling av Amfi kjøpesenter i sentrum har bidratt til å styrke konkurranseevnen mot de eksterne handelsetableringene, men har nok også ført til at noe av den tradisjonelle handelen i sentrumsgatene er trukket inn i senteret.

Gjennom gjeldende kommuneplaner er det etablert felles regler for handelsutviklingen i Mossregionen der videre detaljhandel skal skje i Moss sentrum, mens Høyden/Varnaveien er utpekt som avlastningsområde for plasskrevende varehandel.

Fragmenterte strukturer

Moss sentrum er delvis preget av en fragmentert bystruktur der ulike funksjoner ligger spredt og hvor også handelen har vært trukket utover et langstrakt område. Den fragmenterte bystrukturen med funksjoner spredt over mange ulike områder er en trussel for handelen i sentrum. For at Moss skal bli et mer funksjonelt sentrum må flere funksjoner ligge tettere på hverandre og ha en større sirkulasjon og gjennomstrømming. Flere ulike møtesteder og robuste forbindelser mellom bydeler og funksjoner kan skape synergieffekter. Videreutvikling av sentrumsaksen er sentralt grep i denne sammenhengen.

Sentrum er preget av en sterkt fragmentert gårdeierstruktur med mange gårdeiere. Det er nå etablert en ny gårdeierforening i Moss

sentrum med sikte på å styrke sentrumsutviklingen og samarbeidet mellom gårdeierne.

Store deler av bygningsmassen i sentrum har behov for oppgradering og modernisering for å kunne være konkurransedyktig for nye handels- og kontoretableringer.

Utvikling av et konsentrert handelssentrum

For å styrke sentrumshandelen i Moss er det behov for å utvikle et mer konsentrert handelssentrum. Den nye sentrumsplanen legger derfor opp til at den indre sentrumskjernen skal være handelssentrum i det nye utvidete sentrumsområdet. Det tillates kun etablert nødvendig nærhandel/dagligvare i de nye bydelene i sentrum, og handelstilbudet som etableres i de nye nabolagene skal ikke konkurrere med sentrumskjernen.

Handel skal i første rekke konsentreres rundt den definerte sentrumsaksen med gågaten i Dronningensgate, kjøpesenteret og omkringliggende gater. Moss sitt kommersielle sentrum skal videreutvikles uten å strekke seg utover større områder enn i dag. Sentrumskjernen skal konsentreres for å få en mer velfungerende sentrumskjerne som oppleves mindre fragmentert.

Aktive førsteetasjer som henvender seg mot gatene vil gi et mer handelsvennlig miljø med bevegelse i gatene. Innsnevret handelsområde og krav til aktive førsteetasjer skal bidra til å revitalisere og styrke handelen i Moss sentrum, slik at den blir mer konkurransedyktig. Det er knyttet bestemmelser til innhold av 1. etasje innenfor sentrumskjernen i tråd med vist figur for aktiv 1 etasje. I Gågata er det en målsetning om 100 % aktivt fasadeliv i førsteetasje ved bruksendring og nybygg. Det tillates kun besøksintensiv virksomhet innen forretning, bevertning, kultur og tjenesteyting. I de øvrige gatene er kravene noe mer lempelige.

Sentrumsplanen tilrettelegger for flere boliger og arbeidsplasser i sentrumskjernen. Et lengre tidsperspektiv forventes dette å ha en positiv effekt på handelsvirksomhet og bylivet i sentrum ved at det oppnås «kritisk masse» for ulike tilbud.

Styrket samspill

Det bør utvikles et tettere samarbeid og samspill mellom Amfi kjøpesenter og de forretningsdrivende i omkringliggende gater

Kategori 2

Mål om 80-100 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger:

- Heinrich Gerners gate (del)
- Møllergata
- Kongens gate (delvis)
- Torggata
- Dronningens gate
- Prinsens gate
- Ibsens gate
- Th. Petersons gate
- Storgata (delvis)
- Rådhusgata (delvis)
- Kirkegata (delvis)
- Jeløgata

Kategori 1

Gågata, mål om 100 % aktivt fasadeliv i førsteetasje ved bruksendring og nybygg. Det tillattes kun besøkssintensiv virksomhet innen forretning, bevertning, kultur og tjensteyting.

Kategori 3

Mål om minimum 50 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger:

- Heinrich Gerners gate (delvis)
- Gudes gate
- Gate mellom Torggata og Prinsens gate
- Storgata (delvis)
- Vogst gate (Rv 19)

Kategori 4

Mål om minimum 25 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger. Alternativt kan minimum 50 % av bygningens bruksareal i førsteetasje tilrettelegges for næringsvirksomhet.

- Storgata (delvis)
- Ny adkomst til Verket
- Sundstredet
- Kirkegata (delvis)
- Fleichers gate
- Bryggekanalen
- Kongens gate (nordre del)
- Wulfsbergs gate
- Gregers gate
- Svaebakken
- Skoggata
- Kronprinsens gate
- Holteløkka
- Kong Haakons plass

der kjøpesenteret i større grad henvender og åpner seg ut mot gågata. Gågatas innhold og funksjon bør planlegges og utvikles under ett med strenge og bevisste krav til nye etableringer. Revitalisering av gågata og samspillet mellom kjøpesenteret og gågata vil trolig være en avgjørende suksessfaktor for sentrumshandelens videre utvikling. Dette er «motoren» i sentrumshandelen.

Bedre tilgjengelighet

Sentrumskjernen har i dag opplevd redusert tilgjengelighet på grunn av den store trafikken langs rv 19. Med kortsiktige og langsiktige tiltak for rv 19 vil dette bedres. Økt tilrettelegging for g/s og innføring av Metrobuss vil også bedre tilgjengeligheten til og gjennom sentrum.

Strategier for handel

- Handel konsentreres til prioriterte gater i sentrumskjernen
- Tett samarbeid og samspill om handelsutviklingen
- Bedre tilgjengelighet
- Fortetting og transformasjon for bolig og næring i sentrum



2.6 Nærings-, industri- og kompetanseutvikling



Mosseregionen har en god kommunikasjonsmessig beliggenhet i Oslofjordområdet. Tverrforbindelsen over fjorden knytter sammen E6 og E18. Jernbane- og sjøtrafikken møtes i Moss havn og at Moss lufthavn Rygge utvikles til en av tre internasjonale flyplasser i Osloregionen. Dette er alle viktige faktorer for å tiltrekke seg både flere innbyggere og ny næringsvirksomhet.

Forutsetninger

Næringslivet i Moss og Mosseregionen har vært utsatt for store strukturelle endringer i senere tid. Flere hjørnestensbedrifter i og nær Moss sentrum er lagt ned eller har flyttet de siste 10-15 årene. Dette frigjør store og sentrumsnære arealer, samtidig som det utløser et behov for etablering av nye næringer og arbeidsplasser. Basert på en SWOT-analyse av næringen i Mosseregionen pekes det på tre næringer med særlig potensial for vekst; logistikk/maritim næring, leverandørindustri for olje- og gassindustrien samt helse og omsorg. Med støtte fra staten er det etablert et Næringsomstillingsprosjekt med fokus på disse tre satsingsområdene. Det drives et aktiv nettverksarbeid innenfor alle tre områder..

Analysen peker også på at regionen har et svakere omdømme enn fortjent og at arbeid med omdømme bør rettes inn mot markedsføring av regionens kvaliteter og fortrinn. For at Mosseregionen og Moss sentrum skal kunne tiltrekke seg mer kompetanse og høyt utdannede innbyggere til næringslivet forutsettes det god bykvalitet med gode bokvaliteter, kulturliv, båt- og sjøliv, by- og stedsutvikling samt transportinfrastruktur. Den gode tilgangen på arealer i sentrum, og at Moss er den første større byen man kommer til når man reiser sørover fra Oslo, er viktige styrker.

Areal- og plasskrevende virksomheter søkes som hovedprinsipp etablert utenom Moss sentrum for å gi plass for en mer kompakt byutvikling. Gjennom regulering av «næringsaksen» øst for E6 utvikles det nå store arealer for slike virksomheter. Virksomheter som krever direkte fysisk nærhet til sjø og havn må fortsatt kunne etableres i sentrum. I tilknytning til sentrumsplanarbeidet er det i samarbeid med Mosseregionens Næringsutvikling og Moss havn foretatt en faglig vurdering av hvilke dypvannskaier som bør søkes utviklet og tilrettelagt for eksisterende og fremtidig sjøbaserte næringsvirksomheter. Konklusjonen er at dypvannskaiene i Moss

havn og Moss Næringspark Jeløy bør utvikles videre som primære anlegg for slik virksomhet. Dypvannskaia ved Lantmännen foreslås opprettholdt som industrikai, mens dypvannskaia på Verket foreslås faset ut over tid tilpasset transformasjonen av området

Utvikling

Å utvikle Moss til et attraktivt sted å bo vil bidra til at kompetansesterke mennesker velger å etablere seg i Moss. Dette vil gjøre det lettere å etablere kunnskapsbaserte virksomheter og annen virksomhet som etterspør høyt utdannede mennesker.

Utviklingen av Moss sentrum er hovednøkkelen for å lykkes med å skape en langsiktig, bærekraftig næringsutvikling. Lokalisering av arbeidsplasser til sentrum er strategisk viktig for å øke attraktiviteten i sentrum, og bidrar til å skape aktivitet på dagtid og etter arbeidstid. Hovedsatsningen innen arbeidsplasser i sentrum vil i framtida være kompetansebaserte virksomheter og kontorbasert næring. For å møte denne utviklingen må bygningsmassen i sentrum moderniseres og oppgraderes. Da Statens Vegvesen skulle flytte fra sine nåværende lokaler i Værftsgata, ble det stilt så strenge miljøkrav til de nye lokalene at det måtte bygges helt nytt. Den nye lokaliseringen i Skoggata i den indre sentrumskjernen er et godt eksempel på riktig lokalisering av offentlige kontorarbeidsplasser.

I Moss havn skal det være rom for etablering av ny næringsvirksomhet og industri. Havna er i seg selv en sentral faktor i utviklingen av logistikknæringene i Mosseregionen og søndre Follo og må videreutvikles som et intermodalt knutepunkt for å ivareta denne funksjonen.

Industrivirksomheten på Mølla forutsettes opprettholdt i sentrumsplanen. Utenfor planområdet, men i direkte kontakt med sentrum er Rockwool og Moss Næringspark Jeløy viktige industriområder som forutsettes opprettholdt og videreutviklet.

På Verket åpnes det for en funksjonsblandet byutvikling med næring, bolig, kultur og kompetansevirksomheter. Planen åpner for videreføring av lettere industri tilpasset utviklingen i området. Nærmere detaljering av funksjoner og virksomheter på Verket vil komme i den oppfølgende områdereguleringen. Det er grunn lag for å etablere et variert og stort antall arbeidsplasser på Verket.

Med den betydningsfulle knutepunktutviklingen rundt den nye stasjonen i Nyquistbyen vil det i aksen fra stasjonen mot sentrumskjernen være naturlig å satse på kontorbaserte næringer med særlig krav til nærhet til offentlig transport. Erfaringsmessig tiltrekkes kontorvirksomhet mot sterke kollektivknutepunkter.

Kanalen nord på Jeløy skal utvikles. Her satses det på maritim næring kombinert med boligbebyggelse og kommersiell virksomhet mot en bred offentlig strandpromenade mot Mossesundet. Utviklingen i området må vurderes i sammenheng med den videre industrielle utviklingen i Moss Næringspark Jeløy.

Kompetanseutvikling

Tilrettelegging for næring og kontorvirksomhet i sentrum, på Verket og Sjøsiden vil gi gode lokasjoner for etablering av bedrifter. Arbeidsintensive områder vil gi grunnlag for økt kompetanse utvikling og grobunn for kunnskapsbasert næringsvirksomhet.

Moss mangler høyere utdanningstilbud, men gjennom Campus Moss er det med basis i American College etablert et viktig utdanningsmiljø på Verket. Campus Moss tilbyr en rekke nettbaserte studier og har samarbeidsavtaler med Høgskolen i Østfold og NMBU på Ås. En videre utvikling av utdanningstilbudet rundt Campus Moss vil være en stor fordel for byen og ha ringvirkning på næringsliv og handel. Utviklingen av Campus Moss vil kunne gi synergieffekter med fremtidig næringsliv i de nye transformasjonsområdene på Verket..

Strategier for nærings-, industri- og kompetanseutvikling:

- Utvikle moderne, miljøvennlige og funksjonelle kontorbygg i sentrumskjernen
- Sikre nødvendige arealer til ny tilpasset næringsvirksomhet på Verket og Sjøsiden.
- Utvikle Moss havn som intermodalt knutepunkt og moderne miljøhavn
- Videre utvikling og styrking av Campus Moss på Verket

2.7 Boligutvikling



I tråd med statlig planretningslinjer og overordnet arealbruk og funksjonsdeling er det et mål å få flere til å bo i sentrum og i sentrumsnære områder. Fortetting og tillatt økt andel bolig i Sentrumskjernen sammen med byutvikling på Verket, Sjøsidan og Kanalen Nord er konkrete tiltak for å oppnå dette.

Planen åpner for at det kan bygges rundt 2000 nye boliger i Moss sentrum de neste tiårene gjennom utviklingen i sentrums-kjernen og de nye transformasjonsområdene. I tillegg kommer boligutviklingen på Kongsåsen med ca 600 boliger. Bare Verket alene kan gi rom for nærmere ca 1100 boliger dersom det velges å tilrettelegge for dette.

Et betydelig boligtilskudd i og nær sentrum fører til at flere personer vil bruke sentrum over en større del av dagen og bidrar til et bedre handels- og næringsgrunnlag.

Sentrumskjernen vil få en fordeling av bolig hvor det er høyest andel boliger i ytterkanten og lavere i midten av kjernen. Dette for å gi rom til andre funksjoner i de mest sentrale områdene samtidig som man oppfordrer til noe mer boligutvikling også her.

Boliger med kvalitet

Det settes krav til nye boliger for å sikre gode kvaliteter, herunder:

- nye boliger bør ikke være mindre enn 35 m²
- det er kun tillatt med inntil 25 % ettroms leiligheter i nye boligprosjekt
- det stilles krav om lekeareal for mindre boligprosjekter, og et tillegg om kvartalslekeplasser for større boligprosjekter
- det stilles krav til utfoming av boliger i førsteetasjer, som hindrer innsyn og skiller mellom offentlige og private rom

Det er også innført krav til minimum 25 m² uteoppholdsareal per boenhet. Fordi dette vanskelig lar seg gjennomføre i sentrumskjernen er det egne krav i disse områdene, ned til 15 m² per boenhet. Dette gjelder områder avsatt til sentrumsformål i sentrumskjernen. Differensieringen innebærer at det vil bli lagt vekt på å sikre private, felles uteoppholdsarealer i nye byggeområder utenfor sentrumskjernen, mens boliger i sentrum i større grad vil kunne løse sine oppholdsbehov i parker og friområder. Etableringen av det nye aktivitetsområdet ved Kirketorget vil ha en viktig funksjon for boligetableringen i sentrumskjernen.

Et variert boligtilbud

Krav til tetthet og kompakt byutvikling vil ha betydning for hvilke boligtyper som kan etableres i sentrum. Andelen leiligheter vil nødvendigvis være relativt høy i sentrumskjernen.

Tilgangen på større utviklingsområder på Verket og Sjøsidan vil allikevel gi mulighet for å utvikle alternative urbane boligtyper med høy tetthet tilpasset ulike målgrupper.

Småhusområder

Det er flere småhusområder innenfor planavgrensningen. Småhusområdene tiltrekker seg gjerne småbarnsfamilier som ønsker å bo tett på byen i områder med preg av småbyskala. Disse områdene beriker befolkningssammensetningen i Moss sentrum. Småhusområdenes skala og karakter søkes bevart i planen. Flere av områdene har stor kulturhistorisk verdi og er derfor sikret med hensynssoner.

Bebyggelsesstrategien i planen åpner for fortetting samtidig som planen skal ivareta eksisterende bokvalitet ved eksisterende boligbebyggelse,

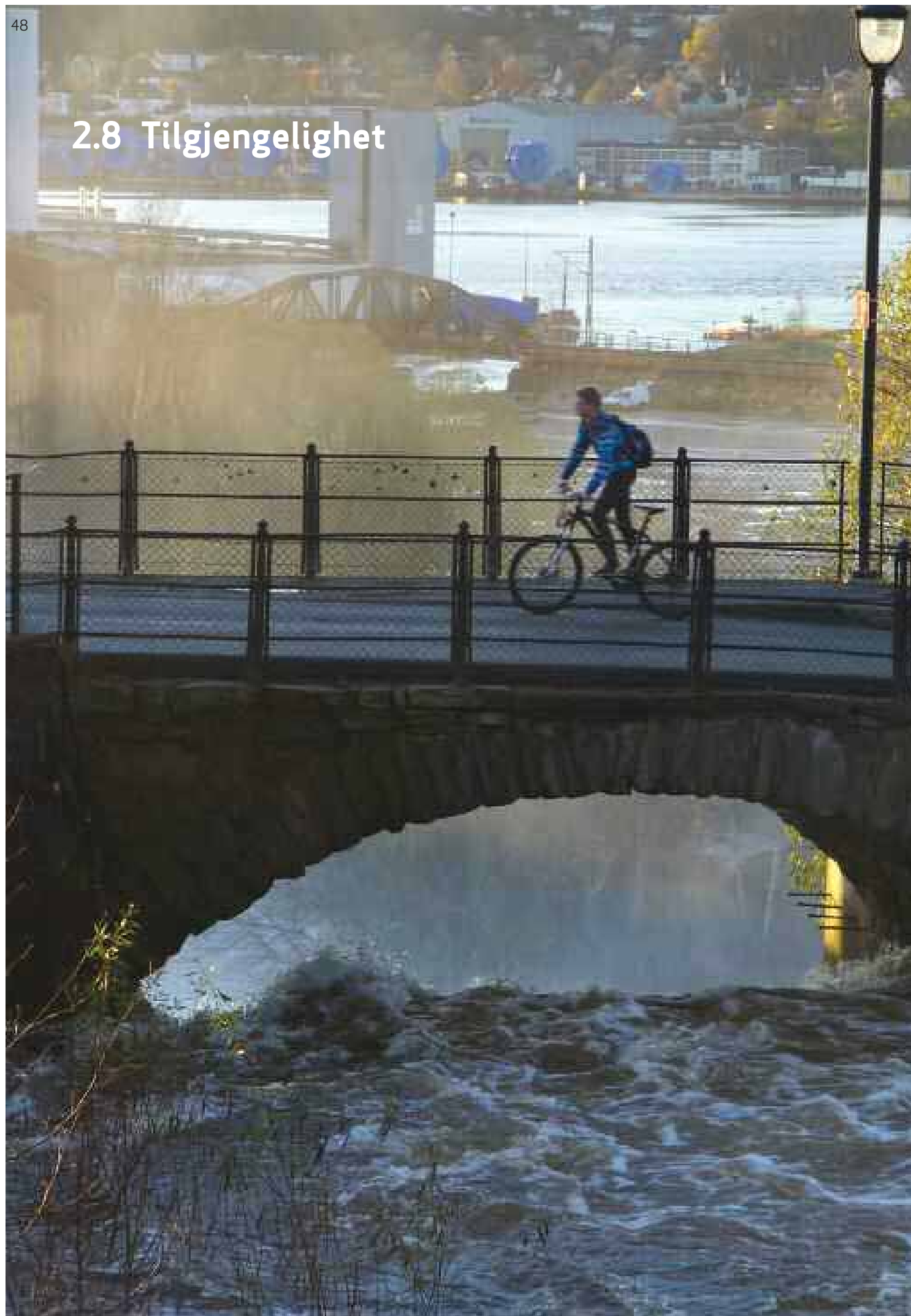
Boligsosiale forhold

Moss kommune har store utfordringer på det boligsosiale området. Kommunen har tatt grep om dette gjennom et flerårig partnerskap med Husbanken – boligsosialt utviklingsprogram – som fortsetter fram til 2016. Det er vedtatt en programplan, som skal være et strategidokument for boligpolitikken og et styringsdokument for kommunens boligsosiale arbeid og planlegging. Det er etablert en egne boligsosial avdeling, som arbeider aktivt på flere områder som f.eks. Housing First-programmet m.m. Avdelingen vil være premissleverandør og aktiv deltager i den overordnede kommuneplanleggingen mht. framskaffelse og bygging av egnede boliger for vanskeligstilte og gjennom en målrettet og differensiert bruk av virkemidler, arbeides det for å sikre nødvendig antall boliger for denne gruppen. Moss kommune eier en stor andel boliger i Nyquistbyen. Disse er i dag bebodd av bl.a. mange barnefamilier. Når jernbanen skal bygges ut fra 2017/2018 må disse boligene fjernes. Det er viktig at Moss kommune da har en offensiv og planlagt tilnærming for å skaffe erstatningsboliger i sentrum eller i kommunen for øvrig.

Strategier for boligutvikling

- Sentrumsformål med tillatt bolig
- Fortetting
- Byutvikling på Verket og Sjøsidan
- Bestemmelser om boligkvalitet og uteoppholdsarealer

2.8 Tilgjengelighet



Utviklingen av et funksjonelt sentrum krever god tilgjengelighet for både myke trafikanter, kollektivreisende og bilister. De store grepene for omlegging av jernbane og vei er beskrevet i kap. 2.1. Disse vil på sikt sikre en kraftig forbedring i tilgjengeligheten til sentrum og gi grunnlag for en miljøvennlig byutvikling. I dette kapittelet omtales øvrige forhold av betydning for sentrums tilgjengelighet. I tilknytning til sentrumsplanen er det laget egen trafikkanalyse som ligger som et faglig vedlegg til planen.

Veisystem

I gjeldende sentrumsplan lå Bjerget-tunnelen fra Gudesgate til Myra inne som et sentralt tiltak for å sikre tilgjengeligheten til sentrum. Etablering av lang tunnel for rv 19 fra Tykkemyr til havna vil gjøre Bjerget-tunnelen overflødig, og den er derfor tatt ut av planen.

I forslaget til ny sentrumsplan ligger i stedet ny veiforbindelse fra Storgata over Mosseelva og Verket til Osloveien inne som et nytt sentralt element. Denne veiforbindelsen vil koble Verket til sentrum på en god måte og sikre god tilgjengelighet til og fra nedre del av sentrum. Trasèen er særlig viktig for kollektivtrafikken slik at bussene i det planlagte Metrobuss-opplegget slipper å kjøre gjennom det kulturhistoriske miljøet over Storebro og gjennom Verkskata. Veien over Verket dimensjoneres for estimert trafikkbelastning, men med mulighet for innsnevring/stengning hvis en må begrense gjennomkjøringstrafikken i fremtiden. Primært vurderes veien fra sentrum over Verket som en vei hvor kun kollektivtrafikk skal benytte den til gjennomkjøring. Veiframføringen mellom Lantmännen, Gudegården og Momentum må ta tilstrekkelig hensyn til både nærings- og kulturminneinteresser. I sentrumsplanen er det kun vist en grovmasket løsning. Detaljeringen vil skje gjennom oppfølgende regulering.

I påvente av omlegging av rv 19 i tunnel er det behov for kortsiktige tiltak for å bedre framkommeligheten. Det er foretatt en egen vurdering av aktuelle tiltak.

Parkering

Innenfor planavgrensningen i Moss er det per i dag et godt parkeringstilbud med ca. 2 700 parkeringsplasser i tillegg til gateparkering. Sentrumsplanen legger ikke til rette for økt parkering. Fremtidig transportsystem satser på økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Planbestemmelsene legger opp til en moderat parkeringsdekning som styres med maksimalt tillatt parkeringsdekning. Unntaket er for boligbebyggelse hvor det stilles både minimums- og maksimumskrav til parkering. Kjøpesenter får de samme parkeringsbestemmelsene som annen handel for å unngå at det skal bli bedre parkeringsdekning til kjøpesenter enn til gatehandel.

Gang- og sykkel løsninger

Det er et stort potensial for å overføre trafikk fra bil til sykkel i Moss sentrum på grunn av relativt korte avstander mellom målpunkter. For å stimulere overflyttingen er det nødvendig med tilrettelegging for sykkel, gjennom sammenhengende hovedvegnett med god framkommelighet. De nye sykkelrutene i planen vil knytte de ytre byområdene til Moss sentrum. Sentrumsplanen har lagt stor vekt på gode by og gaterom. Dette skal bidra til at det gjør det mer attraktivt for gående og syklende. Styrket aktivitet på gatenivå i sentrumskjernen vil føre til at sentrum oppfattes som mer tilgjengelig.

Når riksvei 19 legges i tunnel vil dagens veitrase opparbeides med bredere fotgjengerfelt, trekker og sykkelfelt. Det vil gjøre den bedre egnet for gående og syklende, og bidra til å øke andelen gående og syklende i Moss, oppgraderingen vil gi en mer attraktiv trase til Nesparken.

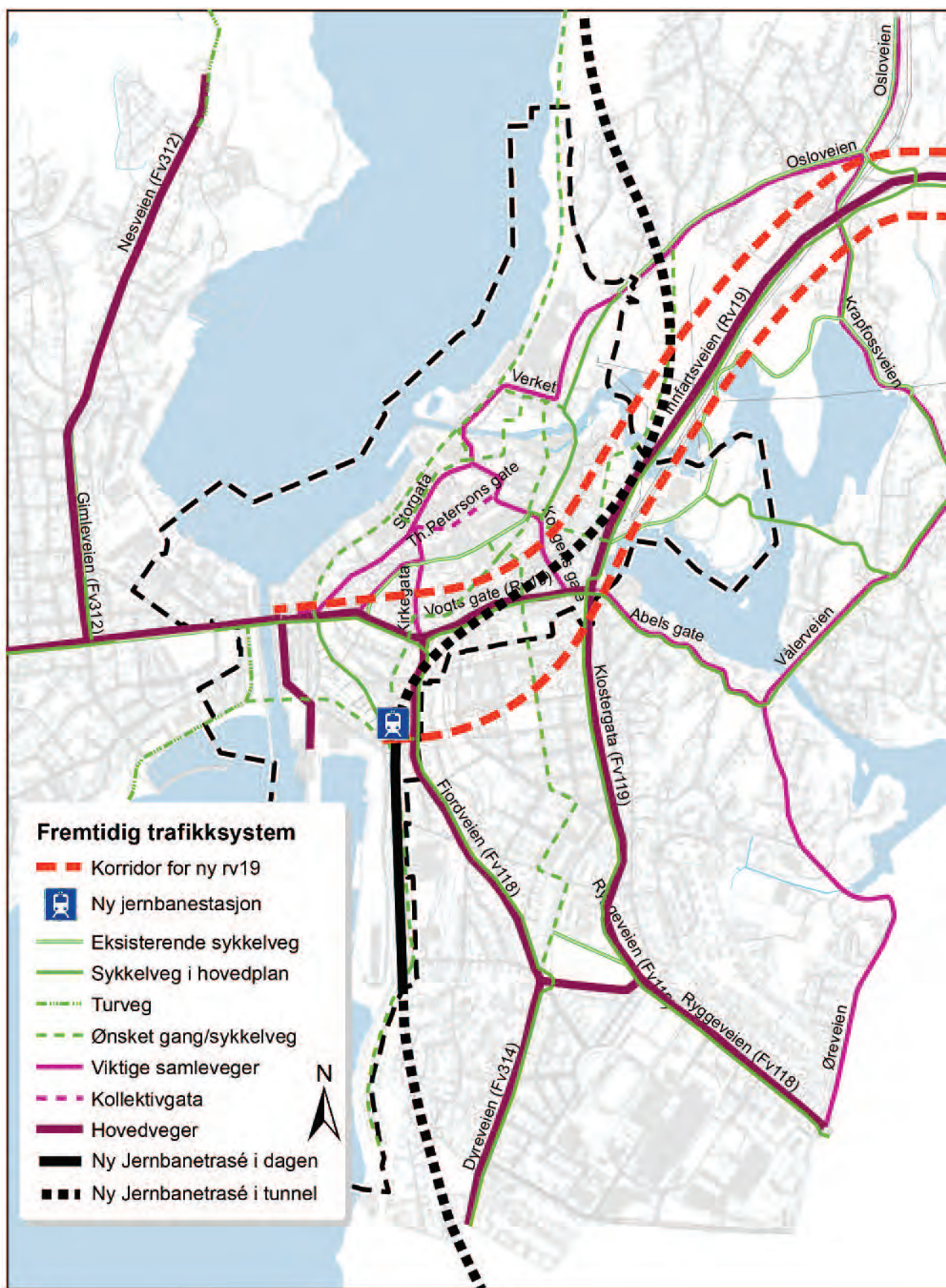
Planen muliggjør g/s-broforbindelse over kanalen i sør. Dette kobler sentrum bedre sammen med Kanalparken og stranda og sikrer god tilgjengelighet fra Jeløy til den nye stasjonen.

Fra sentrumskjernen til Verket åpner planen for en ny veiforbindelse og flere gang- og sykkelforbindelser. Dette sikrer en god forbindelse mellom Verket som en ny del av sentrum og eksisterende sentrumsstruktur.

Gang- og sykkelvei på dagens jernbanetrasé vil på lang sikt gi Moss en god transportåre for gående og syklende gjennom sentrumskjernen og gjøre Verket og Sjøsidan mer tilgjengelig. Normer for sykkelparkering ved byggetiltak gis i bestemmelsene for å gi en best mulig tilrettelegging for sykkel.

Kollektivtrafikk

Moss kommune og Østfold kollektivtrafikk har utredet innføring av to «Metrobusslinjer», dels som en erstatning for og dels som et supplement til dagens busslinjer. Tilbudet



etableres i august 2015. Metrolinjene vil ha felles trasé gjennom deler av sentrum og Verket. Begge vil betjene stasjonen i likhet med de andre busslinjene i Moss. Metrolinjene er planlagt med 15-min frekvens i rush og 30-min frekvens ellers og vil gi Moss sentrum svært god kollektivdekning. Det er behov for investeringer i framkommelighetstiltak i størrelsesorden 14 mill kr.

Knutepunkt ved ny stasjon

Ved etablering av ny stasjon i Nyquistbyen vil det bli lagt stor vekt på å utvikle et funksjonelt og velfungerende trafikk-knutepunkt med god kollektivdekning og god tilgjengelighet for gående og syklende. Det vil være behov for å sikre et nødvendig antall parkeringsplasser for togpendlerne.



Strategier for tilgjengelighet

- Jernbanen og RV 19 legges i tunnel
- Gang- og sykkelvei på jernbanetraseen
- Nye broforbindelser til Verket
- Ny byakse mellom sentrum og stasjonen
- Ny gang- og sykkelvei bro over kanalen
- Dagens RV 19 bygges ned til bygate
- Kollektiv, gange og sykkel prioriteres

2.9 Kulturminner og kulturmiljø



Kulturminner i kommunedelplan – bygg og miljøer med verneverdi

I forbindelse med utarbeidelse av ny plan er det et ønske om at det skilles tydeligere mellom de ulike plannivåene som plan- og bygningsloven åpner for.

På et kommunedelplannivå sikres de større bymessige sammenhengene i arealbruk på et strategisk overordnet nivå knyttet til tema som grønnstruktur, trafikkavvikling og funksjonsfordeling i sentrum. For kulturminner vurderes det på dette nivået som viktigst å sikre verdiene i en større sammenheng – verdifulle kulturmiljø og den områdekarakteren som utvikles i omgivelsene rundt kulturminnene. Verneverdige bygg som ikke er automatisk fredet, må derfor sikres enten ved fredning etter kulturminneloven eller i plan ved område- eller detaljregulering etter plan- og bygningsloven.

I forslaget som ble lagt fem til politisk behandling, er det fra tidligere kommunedelplan for sentrum (rullering 2006) markert en rekke enkeltbygg med verneverdi. En del av disse er ikke sikret ved fredning eller reguleringsplan (se rosa bygg i temakart kulturminner). I tillegg til disse kulturminnene, er det i kartet inkludert prioriterte kulturminner fra kommunedelplan for kulturminner (2009), samt enkelte nye forslag til verneverdig bebyggelse fremkommet i løpet av planprosessen (henholdsvis røde og blå bygg i temakart kulturminner).

Verneverdige bygninger som kun er sikret i overordnet sentrumsplan, skal sikres i kart og bestemmelser ved detalj og/eller områderegulering. Under behandling av

Sentrumsplanen vedtok bystyret at alle disse enkeltobjektene skal vurderes i forhold til bevaring i kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2016-2027. I kulturminneplanen vil det bli vedtatt en liste med adresse og gårds- og bruksnummer som av verneverdige objekter innenfor hensynssonene kulturmiljø i sentrum.

Områder – utvalg og kriterier

I sentrumsplanen er det pekt ut åtte større områder – kulturmiljøer med stor verdi for byen som får egne hensynssoner. Tre av områdene inngår i Riksantikvarens NB!register som bymiljøer av nasjonal verdi, mens tre av områdene er med i Riksantikvarens kartlegging av verneverdig tett trehusbebyggelse (hvorav en overlapper med NB!registeret). Ytterligere fem områder/miljøer anses å ha regional/ lokal verdi.

I planforslaget hadde områdene som fellestrekk at de både inneholder enkeltbygg og byrom med verneverdi. De har i tillegg visuelt attraktive kvaliteter som gir bidrar positivt til bybildet og anses som viktige for stedsidentitet og lokal tilhørighet. Mange av områdene har verdifulle offentlige og private grøntområder som bidrar til områdets karakter og flesteparten av disse trekkes frem som prioriterte kulturmiljøer i gjeldende Kommunedelplan for kulturminner.

Områdene per i dag fremstår som attraktive, men en del av områdene innehar også mindre positive elementer som trekker helhetsinntrykket ned. Dette kan være nybygg som er utformet uten hensyn til områdets karakter (avvikende bebyggelsesstruktur, volumdannelse eller annet), ombygging der



verdi reduseres av for eksempel takoppstikk som bryter med den opprinnelige arkitekturen, eller gateromsutforming som ikke spiller på lag med den omkringliggende bebyggelsen.

Det oppmuntres til en videre utvikling innen hensynssonene som bygger opp under verdiene og kvalitetene i disse områdene tilsvarende utviklingen i Møllebyen. Møllebyen er et særdeles godt eksempel på hvordan de særegne kvalitetene i et verdifullt område for kulturmiljø kan tas vare på og videreutvikles med tiden og hvordan verneverdier og utvikling går hånd i hånd. En positiv utvikling av miljøene innenfor de ulike hensynssonene vurderes å ville øke Moss attraktivitet som by ytterligere, noe som vil gagne beboere og andre brukere av sentrum, næringsutvikling og turisme.

Bestemmelser

Områdene som markeres i plankart har tilhørende bestemmelser. Ikke alle bygg innenfor avgrensning i kart har verneverdi, men det anses som viktig å sikre at nye

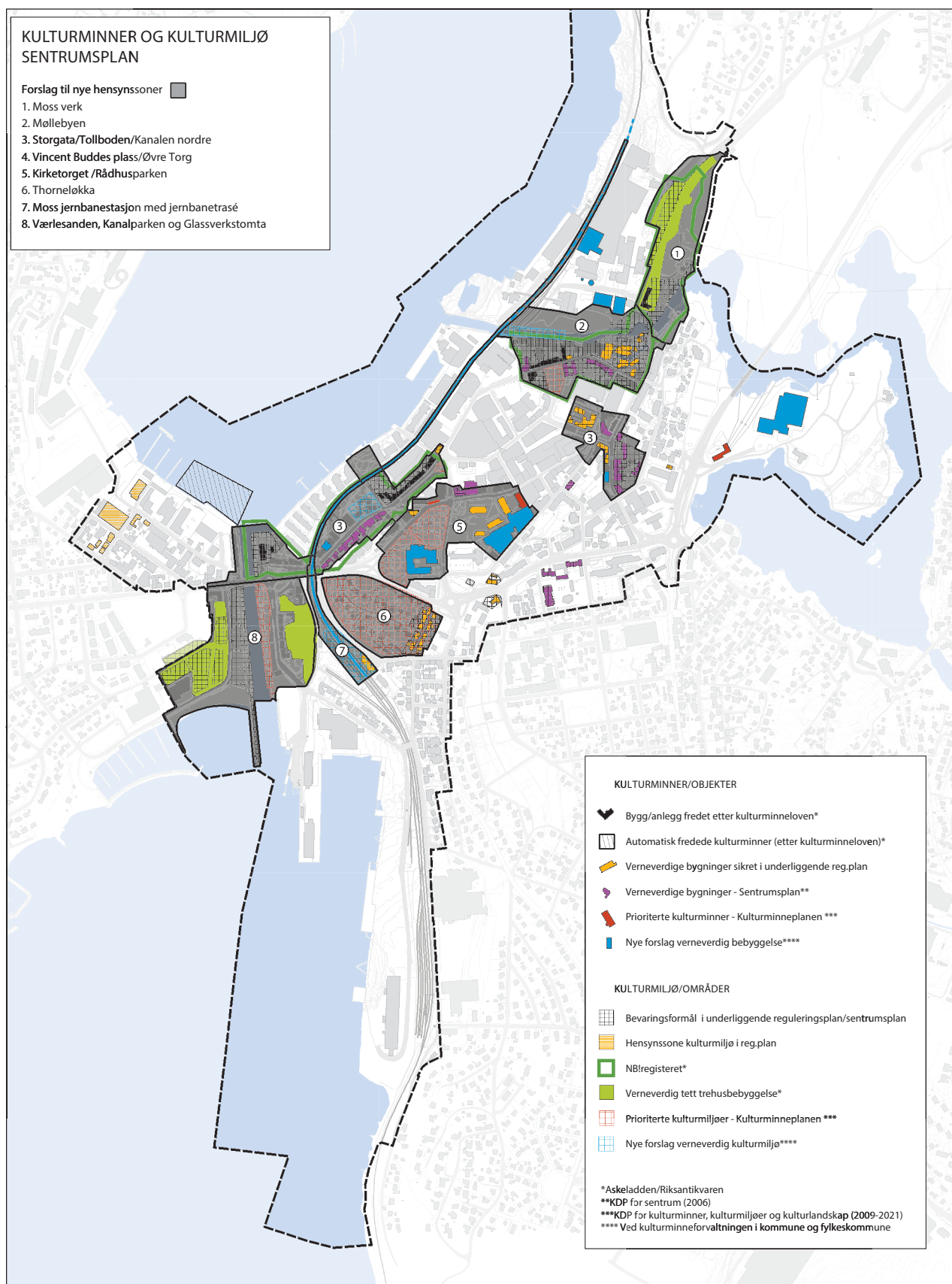
prosjekter innenfor området både forstår verdiene og i sine prosjekt (infrastruktur, ny bebyggelse eller annet) aktivt forholder seg til verdiene. Avgrensningen skal ikke forstås som et spesifikt vern, men angivelse av en hensynssone. Her skal nye prosjekter i sin utforming og løsningsvalg tilpasse seg og hensynta de eksisterende verdiene, slik at dagens kvaliteter videreføres og en god utvikling av området sikres.

Det er valgt å gi bestemmelsene en relativt åpen form for å ikke begrense utvikling av gode ideer i prosjekter innenfor områdene. Det viktigste er at forslagsstillere ved nye prosjekter, både nye reguleringsplaner eller tiltak som krever søknad etter plan- og bygningsloven gjøres oppmerksom på verdien i områdene, at det klargjøres at prosjektet i sin utforming må forholde seg til den helhetlige områdekarakteren, og at det må dokumenteres hvordan forslaget forholder seg til og hensyntar verdiene i området. Planmyndighet må i hvert enkelt tilfelle vurderes om forslaget i tilstrekkelig grad hensyntar verdiene i sonene.



Strategier for kulturminner og kulturmiljøer

- Kulturminner og kulturmiljøer skal bevares for å opprettholde stedsidentitet og lokal tilhørighet.
- Byens historie skal være lesbar i utvikling av nye sentrumsområder.
- Helhetlige kulturmiljøer bevares gjennom åtte hensynssoner i Moss sentrum: Verket, Mosseelva og Møllebyen, Storgata/Tollboden/Kanalen, Vincents Buddes plass/Øvre torg, Kirketorget/Rådhusparken, Thorneløkka, Moss jernbanestasjon med jernbanetrasè.

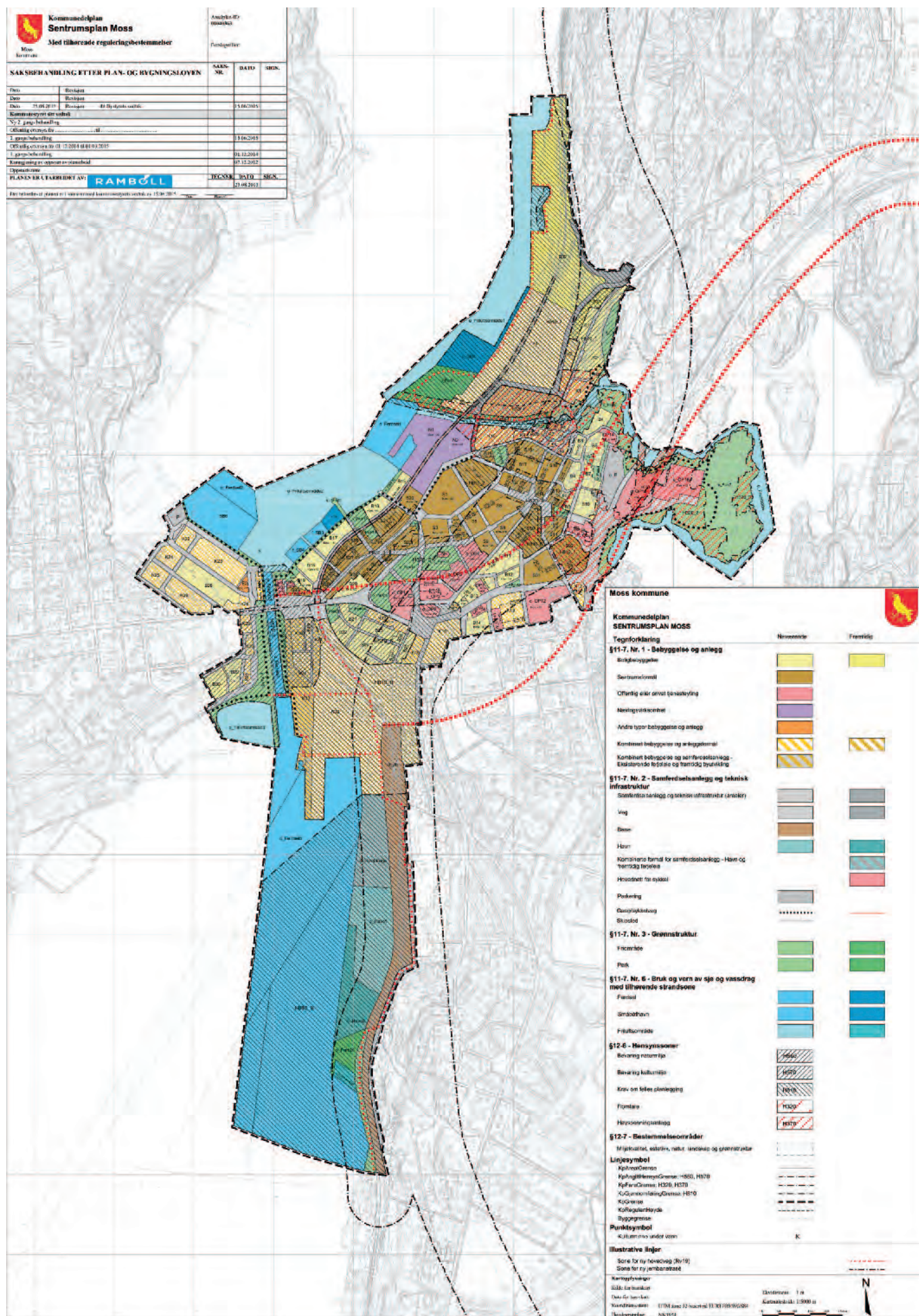


Kartet viser vedtatte hensynssoner kulturmiljø hvor enkeltobjekt merket i sort, er fredet av Riksantikvaren og objektene i gult er bevart gjennom tidligere vedtatte reguleringsplaner. Objektene i rødt, lilla og blått vil bli vurdert og

fattet beslutning om bevaring i Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap for Moss kommune 2016-2027.

3. Kart og bestemmelser





Om plankartet

Sentrumsplanen er en strategisk og grovmasket kommunedelplan for Moss sentrum. Planen er en utdyping av kommuneplanens arealdel og legger rammer og føringer for oppfølgende planprosesser. Arealplankartet viser hovedtrekkene i arealbruken og de arealformålene som benyttes og fastlegges i planen samt hensynsoner for bruk og vern av arealer.

Hovedformålene som benyttes i planen er:

§ 11-7. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Sentrumsformål
- Offentlig eller privat tjenesteyting
- Næringsvirksomhet
- Andre typer bebyggelse og anlegg (Energianlegg)
- Kombinert bebyggelse og anlegg

§ 11-7. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Samferdselsanlegg og infrastruktur
- Veg
- Bane
- Havn
- Kombinert formål for samferdselsanlegg – Havn og fremtidig ferjeleie
- Hovednett for sykkel
- Parkering

§ 11-7. Nr. 3 – Grønnstruktur

- Friområde
- Park

§ 11-7. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Ferdsel
- Småbåthavn
- Friluftsområde

Hensynsoner for bruk og vern av arealer som benyttes:

§ 12-6 - Hensynsoner

- Bevaring kulturmiljø
- Bevaring naturmiljø
- Krav om felles planlegging
- Flomfare

Sentrumsformål (S) er et åpent formål innenfor sentrumskjernen for kategoriene bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Handel i sentrum inngår hovedsakelig i sentrumsformål. Kombinerte formål (K) kan inneholde to eller flere av kategoriene bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Opparbeidet grønnstruktur er vist som parkformål mens andre naturområder er angitt som friområde. Sjøarealene er delt opp i ferdsl, som skal være åpne for skipstrafikk, og friluftsområder, i tillegg til arealer satt av til småbåtanlegg. Veier, fortau, torg og tilhørende offentlige trafikkområder er vist med samme farge, uten å oppdeles i underformål. Unntaket er større parkeringsanlegg og areal satt av til fremtidig hovednett for sykkel.

Eksisterende og fremtidige hovedforbindelser for gang og sykkel er vist med stiplet linje i plankartet.

Korridorer for planlegging av Rv19 og ny jernbanetrasé i tunnel er vist som illustrative linjer ettersom nøyaktige traséer ikke foreligger.

Bestemmelsene utfyller og utdyper den fastlagte arealbruken og innholdet i hensynssonene.

Eksisterende arealbruk og utbyggingsområder i gjeldende sentrumsplan er vist som nåværende arealer, selv om de ikke er ferdig regulert eller utbygd. Nye utbyggingsarealer og områder der kommunedelplanen foreslår ny arealbruk er vist som fremtidige arealer.

Sentrumsplanen har formelt samme innhold, behandlingsform og rettsvirkning som arealdelen for kommuneplanen, jf. plan- og bygningsloven § 11-5. Plankartet og bestemmelsene utgjør til sammen den juridisk bindende delen av kommunedelplanen, med nærmere utdyping i planbeskrivelsen.

3.2 Om bestemmelsene



INNHOOLD

1.	Generelt for hele planområdet	2
1.1	PLANKRAV	2
1.2	UTBYGGINGSAVTALER	2
1.3	TEKNISK INFRASTRUKTUR	2
1.4	REKKEFØLGEKRAV	3
1.5	FUNKSJONSKRAV	3
1.6	ESTETIKK OG LANDSKAP	4
1.7	AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER	5
1.8	EKSISTERENDE BEBYGGELSE	5
1.9	FORHOLD SOM SKAL BELYSES I REGULERINGSPLAN	5
2.	Bebbyggelse og anlegg,	6
2.1	GENERELLE BESTEMMELSER TIL BYGGEOMRÅDER	6
2.2	SENTRUMSFØRMÅL (S-OMRÅDER)	8
2.3	OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING (OP-OMRÅDER)	9
2.4	BOLIGFORMÅL (B-OMRÅDER)	10
2.5	NÆRINGSVIRKSOMHET (N-OMRÅDER)	11
2.6	KOMBINERT FORMÅL (K-OMRÅDER)	12
2.7	ENERGIANLEGG	13
3.	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	14
3.1	VEG	14
3.2	GANG- OG SYKKELVEG	14
3.3	PARKERING	14
3.4	RV 19	14
3.5	KRYSSING MELLOM NY RV 19 OG NY JERNBANE	14
4.	Grønnstruktur	14
4.1	FRIOMRÅDER	14
4.2	PARKFORMÅL	15
5.	Bruk og vern av sjø og vassdrag	16
5.1	FERDSEL	16
5.2	SMÅBÅTHAVN	16
5.3	FRIOMRÅDER	16
6.	Hensynssoner	17
6.1	FLOMFARE, H320	17
6.2	HØYSPENNINGSANLEGG, H370	17
6.3	BEVARING AV NATURMILJØ, H560	17
6.4	BEVARING AV KULTURMILJØ, H570	17
6.5	KRAV OM FELLES PLANLEGGING, H810	19

Vedlegg Reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde

Planens bestemmelser er bygd opp med tre hovedkategorier, hvor kategori omhandler generelle bestemmelser som gjelder for hele sentrumsområdet. I den sammenheng er det særlig to krav som er verdt å merke seg: det ene er krav til reguleringsplan, i form av områderegulering eller detaljregulering, ved nye byggetiltak. Dette innebærer at alle tiltak over en viss størrelse kun kan gjennomføres dersom det foreligger godkjent reguleringsplan. I noen tilfeller finnes allerede vedtatte planer som fortsatt skal gjelde, og tiltaket kan da gjennomføres uten ny plan dersom det er i tråd med reguleringsplanen. Planer som fortsatt skal gjelde er vist i eget vedlegg til bestemmelsene. Det andre kravet omhandler rekkefølgekav.

Sentrumsplanen har et generelt krav til nye byggeområder om at tekniske anlegg og uteoppholdsarealer skal være ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse.

Av andre generelle bestemmelser finner man en rekke funksjonskrav, herunder krav om støyreducerende tiltak, universell utforming,

størrelse på uteoppholdsarealer og lekeareal, og krav til parkeringsdekning. Det er særlig bestemmelser om uteoppholdsareal som skiller seg fra tidligere sentrumsplan, hvor kravet er redusert fra 30 m² per boenhet, til 15 m² i sentrumskjernen og 25 m² i øvrige områder. Justeringen er basert på erfaring som tilsier at et krav på 30 m² sjelden lar seg gjennomføre i praksis i den tette byen. Det er derfor valgt å stille mer gjennomførbare krav, samtidig som det legges større vekt på gode offentlige grøntarealer.

Også parkeringskravene er endret, og er en tilpasning til sammenliknbare byer i andre deler av landet. Det stilles makskrav til nye boligprosjekter og næringsarealer, hvor det for eksempel kun tillates inntil én parkeringsplass per boenhet for store leiligheter. I tidligere planer har dette vært formulert som minimumskrav, slik at det i praksis ikke var noe øvre grense for hvor mange parkeringsplasser som kunne etableres. Innføring av makskrav er et viktig virkemiddel for å redusere bilbruken og omfanget på parkeringsarealer i sentrum. Foruten generelle bestemmelser stilles det krav til de

enkelte delområdene, enten disse er byggeområder, grøntområder, veiflater eller sjøareal. Kravene er i første rekke knyttet til hvilke funksjoner som er tillatt i de enkelte områdene (for eksempel bolig, kontor, eller en blanding av formål), og hvilken utnyttelse som gjelder, herunder byggehøyder.

Den andre hovedkategorien gjelder bestemmelser knyttet til de ulike arealbruksformålene; bebyggelse og anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, grønnstruktur og bruk og vern av sjø og vassdrag. Utbyggingsområdene er delt inn kvartalsvis og for de enkelte kvartalene er det angitt utnyttelsesgrad og byggehøyder. For arealkategorien kombinerte formål er det angitt formålsskombinasjoner og andel bolig.

Den tredje hovedkategorien av bestemmelser omhandler hensynssoner. Hensynssoner er et nytt virkemiddel i plan- og bygningsloven av 2009, og legges over ett eller flere arealformål for å sikre ulike typer hensyn. I sentrumsplanen er det benyttet hensynssoner både for bevaring av naturmangfold, i områder med fare for flom, og ikke minst i områder med kulturhistoriske verdier. Sistnevnte omhandler i alt åtte delområder

hvor bestemmelsene stiller krav om alt fra tilpasning og tilbakeføring av bevaringsverdig bebyggelse, til krav om å ivareta sammenhenger og helhet i miljøer med mange kulturminner.

I kategorien hensynssoner finner man også hensynssoner som stiller krav om felles planlegging for ett eller flere delområder. Denne type krav er satt for flere områder i sentrumsplanen, hvorav enkelte transformasjonsmodne sentrumskvartaler hvor behovet for å se hele kvartalet i sammenheng tilsier at det bør utarbeides en samlet reguleringsplan for kvartalet, heller enn stykkevis og delt. I tillegg stilles det krav om felles planlegging både på Sjøsidan (inkl. Moss stasjon), og Verket. Hensynssoner lister opp en rekke krav og føringer som skal ivaretas i planarbeidet, hvorav krav om infrastruktur (gang- og sykkelveier, kjøreveier, ferje etc.) er blant de viktigste.

Ved sluttbehandlingen av sentrumsplanen gjorde bystyret flere justeringer av bestemmelsene. Blant annet ble en rekke «skal»-formuleringer gjort om til «bør»-formuleringer. Bestemmelsene er endret i henhold til bystyrets vedtak.

4. Oppfølging



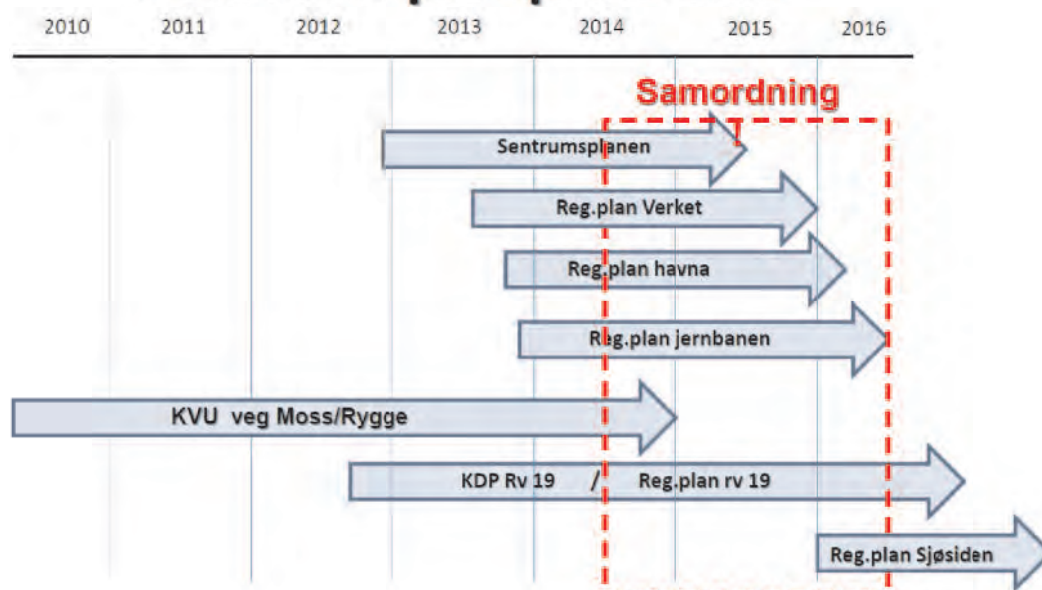
4.1 Videre planlegging



Sentrumsplanen vil danne grunnlag for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. Det er en rekke store planprosesser på gang og det er behov for å sikre god samordning mellom ulike aktører og prosesser. Samarbeidsavtalen om Areal- og

transportutvikling i Mosseregionen med deltakelse fra Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Moss og Rygge kommuner vil bli benyttet i denne sammenhengen.

Parallelle planprosesser



Verket og Moss havn

Bystyret har gitt anledning til å gjennomføre parallell planprosesser for områderegulering av Verket og Moss havn. Arbeidet med disse

reguleringsplanene har pågått samtidig med sentrumsplanen med høring, planbehandling og vedtak i etterkant.



Jernbanen

Reguleringsplan for ny dobbeltsporet jernbane gjennom Moss med stasjon i Nyquistbyen er igangsatt etter at planprogrammet ble vedtatt i juni 2014. Det er lagt opp til at et planforslag skal foreligge i 2015 med sluttbehandling innen sommeren 2016. Reguleringsplanen for jernbanen vil ta for seg selve jernbaneanlegget.

Rv 19

KVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge ble vedtatt i Regjeringen i januar 2015. Dette

åpner for at Statens vegvesen nå kan gjenoppta og videreføre det igangsatte arbeidet med kommunedelplanen for rv 19. Det er viktig med en snarlig framdrift for å sikre nødvendig samordning av planlegging og utbygging av vei og jernbane.

Sjøsiden

Med utgangspunkt i reguleringsplanene for vei, jernbane, havn og ferje vil områdereguleringen av Sjøsiden kunne igangsettes for planleggingen av by- og knutepunktutviklingen mot Værla.

4.2 Samarbeid om sentrumsutviklingen



Sentrumsplanen gir politiske føringer og retning for den langsiktige utviklingen av Moss sentrum. Samtidig er det behov for å sikre oppfølging og gjennomføring av planens mål og strategier i et kortere tidsperspektiv.

For kommunens del foretas prioritering økonomiske prioriteringer for tiltak i sentrum i den 4-årige Handlingsplanen som behandles av Bystyret i juni hvert år samt i oppfølgende årsbudsjett på høsten.

Det er mange som har ansvar for utviklingen av Moss sentrum. Gjennomføring av viktige tiltak i sentrum kan skje i offentlig regi, gjennom et offentlig-privat samarbeid eller i ren privat regi. Aktiv bruk av utbyggingsavtaler i forbindelse med større utviklingsprosjekter vil kunne sikre gjennomføring av viktige fellestiltak. Dette vil være aktuelt både ved utviklingen av Verket, Sjøsidan. Jernbanen gjennom Moss m.m. Moss gårdeierforening er nå formelt etablert, og med det er et viktig organ for samordning av gårdeierens interesser og deltakelse i sentrumsutviklingen på plass. Moss

Handelstandsforening m.fl. har også viktige oppgaver og ansvar.

Moss har i 2014 lagt bak seg en vellykket 200-års markering av Grunnloven og Mossekonvensjonen. Nå kan vi se framover mot 300 års jubileet i 2020, og aktuelle tiltak i sentrum bør sees i lys av dette. I oppfølgingen av den første sentrumsplanen ble det gjennomført en «Sentrumsoffensiv» i perioden 2004-2008 som et bredt offentlig – privat samarbeid. Tiden er nå inne for å gjennomføre en ny «sentrumsoffensiv» fram mot 2020 for å ruste Moss sentrum til 300 års feiringen.

I oppfølgingen av sentrumsplanen vil det høsten 2015 bli fremmet en egen sak for bystyret om en ny Sentrumsoffensiv for å klarlegge hvilke oppgaver som bør prioriteres og ivaretas i et offentlig-privat sentrums-samarbeid fram mot 2020, hvordan arbeidet mest hensiktsmessig kan organiseres og hvordan fordeling mellom kommunen og private aktører skal ivaretas.





SENTRUMSPLAN MOSS

PLANBESTEMMELSER



REVIDERT I HENHOLD TIL BYSTYRETS VEDTAK 15.06.2015

INNHold

1.	Generelt for hele planområdet	2
1.1	PLANKRAV	2
1.2	UTBYGGINGSAVTALER	2
1.3	TEKNISK INFRASTRUKTUR	2
1.4	REKKEFØLGEKRAV	3
1.5	FUNKSJONSKRAV	3
1.6	ESTETIKK OG LANDSKAP	4
1.7	AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER	5
1.8	EKSISTERENDE BEBYGGELSE	5
1.9	FORHOLD SOM SKAL BELYSES I REGULERINGSPLAN	5
2.	Bebyggelse og anlegg,	6
2.1	GENERELLE BESTEMMELSER TIL BYGGEOMRÅDER	6
2.2	SENTRUMSFØRMÅL (S-OMRÅDER)	8
2.3	OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING (OP-OMRÅDER)	9
2.4	BOLIGFORMÅL (B-OMRÅDER)	10
2.5	NÆRINGSVIRKSOMHET (N-OMRÅDER)	11
2.6	KOMBINERT FORMÅL (K-OMRÅDER)	12
2.7	ENERGIANLEGG	13
3.	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	14
3.1	VEG	14
3.2	GANG- OG SYKKELVEG	14
3.3	PARKERING	14
3.4	RV 19	14
3.5	KRYSSING MELLOM NY RV 19 OG NY JERNBANE	14
4.	Grønnstruktur	14
4.1	FRIOMRÅDER	14
4.2	PARKFORMÅL	15
5.	Bruk og vern av sjø og vassdrag	16
5.1	FERDSEL	16
5.2	SMÅBÅTHAVN	16
5.3	FRIOMRÅDER	16
6.	Hensynssoner	17
6.1	FLOMFARE, H320	17
6.2	HØYSPENNINGSANLEGG, H370	17
6.3	BEVARING AV NATURMILJØ, H560	17
6.4	BEVARING AV KULTURMILJØ, H570	17
6.5	KRAV OM FELLES PLANLEGGING, H810	19

Vedlegg Reguleringsplaner som fortsatt skal gjelde

Planens formål

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 kulturmessige identitet skal vektlegges.

Planens dokumenter

Juridisk bindende dokumenter:

- Plankart datert 15.06.2015
- Bestemmelser datert 15.06.2015
- Gjeldende reguleringsplaner, jf. § 1.1

Planens arealformål	Nåværende	Framtidig
§11-7. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse		
Sentrumformål		
Offentlig eller privat tjenesteyting		
Næringsvirksomhet		
Andre typer bebyggelse og anlegg		
Kombinert bebyggelse og anleggsformål		
Kombinert bebyggelse og samferdselsanlegg - Eksisterende ferjeleie og framtidig byutvikling		
§11-7. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)		
Veg		
Bane		
Havn		
Kombinerte formål for samferdselsanlegg - Havn og framtidig ferjeleie		
Hovednett for sykkel		
Parkering		
Gang/sykkelveg	*****	*****
§11-7. Nr. 3 - Grønnstruktur		
Frimeride		
Park		
§11-7. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone		
Ferdsel		
Småbåthavn		
Friluftsområde		
§12-6 - Hensynssoner		
Bevaring kulturmiljø		
Krav om felles planlegging		
Fjordfare		
Høyspenningsanlegg		
§12-7 - Bestemmelseområder		
Miljøkvalitet, estetikk, natur, landskap og grønnstruktur		

1. GENERELT FOR HELE PLANOMRÅDET

PBL. §11-9

1.1 PLANKRAV

Gjeldende reguleringsplaner

Reguleringsplaner listet opp i Vedlegg 1 skal fortsatt gjelde så langt de ikke er i strid med sentrumsplanen. Sentrumsplanens bestemmelser og retningslinjer skal i tillegg supplere gjeldende reguleringsplaner. Der hvor det er motstrid skal sentrumsplanen gjelde foran reguleringsplanen, med mindre annet er oppgitt for det enkelte kvartal.

Kommunedelplan for ny Rv 19

Det skal utarbeides kommunedelplan for ny Rv 19 i tunnel under sentrum. I arbeidet skal det tas stilling til plassering av ny ferjekai med tilhørende landanlegg, samt tilkobling fra Rv 19 til ferje og havn.

Krav til områderegulering

Kommunen kan stille krav til utarbeidelse av områderegulering der det er behov for å gi mer detaljerte avklaringer av arealbruken.

Innenfor områdene Verket, Sjøsidene og havna, markert som H810_7-9 i plankartet, skal det foreligge godkjente områdereguleringsplaner før utbygging tillates. Kravet gjelder ikke samferdsels tiltak i tilknytning til ny jernbane og ny Rv 19.

Krav til detaljregulering

Arbeid og tiltak som er nevnt i plan- og bygningslovens § 20-1 første ledd bokstav a, b, k, l og m, samt fradeling til slike formål, kan ikke finne sted før området inngår i en reguleringsplan.

Unntak fra krav om reguleringsplan

Kommunen kan gi unntak fra krav om reguleringsplan for nybygg, tilbygg eller påbygg mindre enn 1000 m² BRA, og som ikke er i strid med sentrumsplanens mål, arealbruk, tomteutnyttelse og høyder.

1.2 UTBYGGINGSAVTALER

Det skal inngås utbyggingsavtale etter pbl. kap.17 for planer og prosjekter som gir utbygging på mer enn 20 boenheter eller næringsbygg og offentlige institusjoner på mer enn 2000 m² BRA. For prosjekter under disse grenseverdiene skal utbyggingsavtale vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Hovedprinsippene er at utbygger skal bekoste all nødvendig teknisk og grønn infrastruktur innenfor planområdet, herunder vei, parkering, gang- og sykkelveier, vann og avløp, energi, lekeplasser, parker og friområder.

Utbyggingsavtaler skal inngås samtidig med planlegging av større byutviklingsområder for å sikre effektiv gjennomføring og kostnadsfordeling.

1.3 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Innenfor konsesjonsområder for fjernvarme skal nye bygninger, eller eksisterende bygninger hvor det foretas hovedombygging, tilknyttes fjernvarmeanlegget. De som har tilknytningsplikt må installere internt fordelingsnett for vannbåren varme, slik at bygget fullt ut kan dekke sitt varmebehov ved fjernvarme. Rene lagerbygg og parkeringshus er unntatt fra tilknytningsplikten.

Det kan gjøres helt eller delvis unntak fra tilknytningsplikten der det dokumenteres at bruk av alternative løsninger vil være likeverdig eller bedre ut fra et miljømessig hensyn.

1.4 REKKEFØLGEKRAV

Nye byggeområder

Kommunaltekniske anlegg, elektrisitetsforsyning, adkomst for kjørende/syklende/gående, uteoppholdsarealer, lekeplasser, støytiltak og eventuell sosial infrastruktur (skoler og barnehager) skal være etablert før det gis midlertid brukstillatelse.

1.5 FUNKSJONSKRAV

Universell utforming

Bygninger, utearealer og anlegg som er publikumsrettet og/eller offentlig tilgjengelig skal være universelt utformet for alle befolkningsgrupper, herunder bevegelseshemmede, orienteringshemmede og miljøhemmede.

Støy

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012 eller retningslinjer som senere måtte erstatte denne skal legges til grunn ved planlegging og bygging til støyfølsom bruk (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager, mv.) og støyende virksomheter. Om nødvendig skal avbøtende tiltak gjennomføres.

Strukturlyd og vibrasjoner

Maksimalt strukturlydnivå fra kulverter og tunneler skal ikke overstige $L_{A,max}$ 32 dB i oppholdsrom i boliger, ref. NS 8175.

For vibrasjoner settes grenseverdien for statistisk maksimal verdi for veiet vibrasjonshastighet til $V_{w,95} = 0,3$ mm/s. Dette samsvarer med grenseverdien i klasse C i NS 8176.

Om nødvendig skal avbøtende tiltak fastsettes i reguleringsplan.

Ny bebyggelse langs sjøen

For ny bebyggelse langs sjøen skal laveste tillatte høyde for ferdig gulv være kote +2,5 meter. Gjelder ikke parkering i kjeller etc.

Overvannshåndtering

Overvann skal som hovedregel fordrøyes lokalt innenfor byggeområdet. I plan- og byggesaker skal tiltak for å begrense/forsinke avrenning av overvann vurderes, herunder bruk av grønne tak, dammer og vannspeil. Det skal settes av tilstrekkelig areal til håndtering og fordrøyning av overvann ved flom og ekstremnedbør. Overvann skal så langt mulig utnyttes som et positivt element i byggeområdene.

Uteoppholdsareal og lekeplasser

Innenfor områder avsatt til sentrumsformål er det krav til minimum 15 m² uteareal per boenhet. I øvrige områder er det krav til minimum 25 m² uteareal per boenhet. Ved bruksendring kan kravet reduseres til 15 m² uteoppholdsareal pr. boenhet. Utearealet kan ivaretas på balkong og takterasse.

Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal -bør ligge på bakkeplan i direkte tilknytning til bygget. I områder hvor kravet til uteoppholdsareal vanskelig lar seg gjennomføre, kan kommunen tillate at inntil 50 % av felles uteoppholdsareal inngår i offentlige friområder som har nærhet til boligen.

For boligbebyggelse med mer enn syv boenheter skal det opparbeides lekeplass tilpasset barn i ulike aldersgrupper. Lekearealet skal være minimum 100 m² pr. 25 boenheter. Kvartalslekeplass skal minimum anlegges for hver 150 boliger. Arealet skal være minst 1,5 dekar. Leke- og oppholdsarealer skal være skjermet mot trafikkfare, støy og forurensing. Arealer brattere enn 1:3 skal ikke inngå i beregning av uteoppholdsareal. Felles uterom skal ha en utforming som gir mulighet for både opphold, rekreasjon og lek på tvers av aldersgrupper. Lekeplasser inngår i beregningen av felles uteoppholdsareal.

Minimum 50 % av felles uteoppholdsareal på terreng skal kunne beplantes.

Parkeringskrav

For leilighetsbygg og næringsformål bør parkering som hovedprinsipp lokaliseres i kjeller/under terreng. Nedkjøringsramper og porter til parkeringskjeller bør unngås i sentrale gater og byrom. Der bygning for parkeringsformål (P-hus) blandes med annet byggeformål, bør det ikke tillates parkering etablert i førsteetasje/gatenivå. Ved rene P-husprosjekter/parkeringsanlegg over flere plan, bør førsteetasjes fasader og arealer som vender mot gate benyttes til handels- eller næringsformål (bortsett fra kjøreadkomst til P-anlegget).

Minimum 5 % av parkeringsplassene for bil bør utformes som plasser for personer med nedsatt funksjonsevne. Plassene bør lokaliseres i nærhet av inngangspartier.

For boliger stilles krav om fremlagt, egen kurs av tilstrekkelig kapasitet til alle parkeringsplasser for elbil. Øvrige felles parkeringsanlegg bør tilrettelegges for elbil. Omfang bør vurderes i hver enkelt byggesak.

Bolig	Bil, maks- og minimumskrav
3-roms leilighet eller større	Minimum 0,5 plass pr. boenhet, maks 1 plass pr. boenhet.
2-roms leilighet	Minimum 0,4 plass pr. boenhet, maks 1 plass pr. boenhet.
1-roms leilighet / hybel	Minimum 0,3 plass pr. boenhet, maks 0,5 plass pr. boenhet.

Næring / tjenesteyting	Bil, makskrav
Kontor / administrasjon	Maks 1 parkeringsplass pr. 100 m ²
Forretning	Maks 1 parkeringsplass pr. 100 m ²
Kjøpesenter	Maks 1 parkeringsplass pr. 100 m ²
Tjenesteyting *	Maks 1 parkeringsplass pr. 100 m ²

**videregående skoler skal avsetteareal for moped/scooter.*

Det avsettes tilstrekkelig areal for sykkelparkering.

Ved kollektivknutepunkt, arbeidsplassintensive næringsbygg, leilighetsbygg, skoler og barnehager bør felles sykkelparkering utformes med hensyn til redusert tyveririsiko og skjerming fra regn og snøfall,.

1.6 ESTETIKK OG LANDSKAP

Bebyggelse og anlegg

Byggverk skal gis tidsmessig og god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon, samt eksisterende bygde og naturgitte omgivelser. Byggverk skal fremme sammenhenger og historisk tilknytning. Ved utforming av nye bygninger og større tiltak kreves arkitektfaglig kompetanse.

Søknader om byggetillatelse skal dokumentere byggetiltakets forhold til omgivelsene og en faglige begrunnelse for estetisk utforming, materialbruk og fargesetting, samt skilt- og belyningsplan for større prosjekter. For ny bebyggelse til erstatning for eksisterende bør det av hensyn til stedstilpasning også redegjøres for riving kontra istandsetting og om tilpasning til gjenværende bebyggelses gesims-/møne-/byggehøyder og fasadeuttrykk. Alle fasademessige tiltak og synlige tekniske installasjoner skal framgå av søknadsdokumentasjonen.

Landskapsbilde

Det skal legges vekt på å bevare landskapsilhouetter. Fra sjøen skal det bakenforliggende bylandskapet være synlig og lesbart.

Terreng og vegetasjon

Ny bebyggelse skal ta hensyn til eksisterende terrengformasjoner, bekkeløp, turdrag, naturlandskap og sammenhengende vegetasjonsbelter både på byggetomten og mot nabotomtene.

Større trær skal søkes bevart ved nye utbyggingstiltak. Med større trær menes stammeomkrets over 90 cm, målt 1,3 meter over terreng. Det skal sikres plass i plan og dybde til utvikling av rot-system og krone. Treets rotsone regnes som største omkrets for treets krone.

Bystruktur

Ny bebyggelse skal forholde seg til den historiske gate- og bebyggelsesstrukturen, eventuelt bidra til tydeliggjøring/tilbakeføring der strukturen er uklar eller fjernet. Gjenbygging av gateløp er ikke tillatt, og overbygninger skal unngås.

Skilt og reklame

Skilt og reklame skal ha tilknytning til virksomhet i bygningen og tilpasses bygget i størrelse, utforming og farger. Takreklame er ikke tillatt. Frittstående reklame og flagg/vimpler skal unngås. I boligstrøk tillates ikke lysreklame eller store reklameinnretninger.

Skilt og reklame skal ikke hindre ferdsel eller være i visuell konflikt med trafikkskilt. Fri høyde under uthengsskilt skal være minst 2,5 meter og fremspringet maksimalt 1 meter. Fremspringet tillates ført frem til 0,5 meter fra ytterkant av fortau.

I områder med vernehensyn kan det stilles bestemte krav til utforming og størrelse. På fredede og vernede bygninger og anlegg tillates bare uthengsskilt eller mindre skilt på veggen for angivelse av virksomhet i bygningen.

1.7 AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNER

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, både på land og i sjø skal arbeidet øyeblikkelig stanses og kulturminneavdelingen i Østfold fylkeskommune varsles, jf Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50, § 8.

1.8 EKSISTERENDE BEBYGGELSE

Eksisterende nabobebyggelse og tilhørende gater/byrom skal være utgangspunkt for vurdering av volum, material- og fargebruk på ny bebyggelse. I historiske bymiljø, og randsonen til disse, - bør områdets karakter og skala være premissgivende for utforming av nye bygninger og anlegg.

1.9 FORHOLD SOM SKAL BELYSES I REGULERINGSPLAN

Det skal som del av reguleringsplanen utarbeides illustrasjonsplan som minimum viser terrengbehandling (inkludert forstøtningsmurer, skjæringer og fyllinger), bebyggelsens plassering og fotavtrykk, plassering av adkomst, renovasjon og parkering for bil og sykkel, samt bruken av utearealer. Illustrasjonsplanens bakgrunnskart skal inkludere naboeiendommer.

Foruten illustrasjonsplan kan kommunen kreve utarbeidet kartillustrasjoner, snitt, fotomontasjer eller 3D-perspektiver som redegjør for tiltakets omfang og påvirkning.

Ved byggetiltak som overskrider 5000 m² BRA kan kommunen kreve en enkel steds- og mulighetsanalyse som redegjør for:

- muligheter for å innpasse offentlige byrom/forbindelser i/gjennom området
- muligheter for publikumsrettede funksjoner mot gater og byrom
- muligheter for å styrke grønnstruktur, landskap, gate- og bebyggelsesstruktur
- muligheter for bilparkering i eksisterende parkeringsanlegg i nærområdet, og fjerning av eventuell overflateparkering i planområdet og tilstøtende gater.

2. BEBYGGELSE OG ANLEGG, PBL §§ 11-7 nr. 1 og 11.10

2.1 GENERELLE BESTEMMELSER TIL BYGGEOMRÅDER

Arealbruk i byggeområder

I tillegg til hovedformålet (for eksempel «bolig»), omfatter det enkelte arealformål eksisterende og nye grøntarealer, uteoppholdsarealer, internveier, parkering, tekniske anlegg og annen arealbruk som naturlig hører med til områdets anvendelse.

Bebyggelsens plassering

Bebyggelse kan oppføres i formålsgrense der hvor ikke annen byggegrense er fastsatt. Tett bebyggelse (BYA = 50 % eller høyere) kan oppføres i nabogrense. Som hovedregel skal fasadeliv følge fortauslinje eller annet offentlig byrom, med mindre annen byggegrense er angitt.

Minste boligstørrelse

Nye boliger bør ikke være mindre enn 35 m² BRA, ekskludert bodareal. Maksimum 25 % av bygningens bruksareal tillates benyttet til ettroms leiligheter.

Utnyttelsesgrad

Utnyttelsesgraden er definert ved prosent bebygd areal (% BYA), kombinert med tillatt byggehøyde angitt som maksimal kotehøyde. Ved beregning av % BYA skal parkeringsplasser medtas som bebygget areal med 15 kvm pr. parkeringsplass. Maksimal grad av utnyttelse og høyder tillates kun dersom tiltaket samlet sett har en god helhetsløsning.

Byggehøyder

Kvartaler med ulike byggehøyder er inndelt i soner avgrenset av høydelinjer i plankartet. Sonenes avgrensing skal tolkes som retningsgivende, og endelig fastsettes i reguleringsplan.

Tekniske takoppbygg

Tekniske takoppbygg tillates å stikke inntil 3 meter opp over tillatt kotehøyde, og med maksimalt 10 % av underliggende etasjeplan. Tekniske takoppbygg skal innebygges og inngå i den arkitektoniske utformingen.

Krav til publikumsrettet virksomhet

I sentrumskjernen bør det tilstrebes aktivt fasadeliv med publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer, herunder forretning, bevertning, kultur og tjenesteyting. Det er et mål at publikumsrettet virksomhet etableres i følgende gater:

Kategori 1 - Gågata, målsetning om 100 % aktivt fasadeliv i førsteetasje ved bruksendring og nybygg. Det tillattes kun besøksintensiv virksomhet innen forretning, bevertning, kultur og tjenesteyting.

Kategori 2

Målsetning om 80-100 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger:

- Heinrich Gerners gate (delvis)
- Møllergata
- Kongens gate (delvis)
- Torggata
- Dronningens gate
- Prinsens gate
- Ibsens gate
- Th. Petersons gate
- Storgata (delvis)
- Rådhusgata (delvis)
- Kirkegata (delvis)
- Jeløgata

Kategori 3

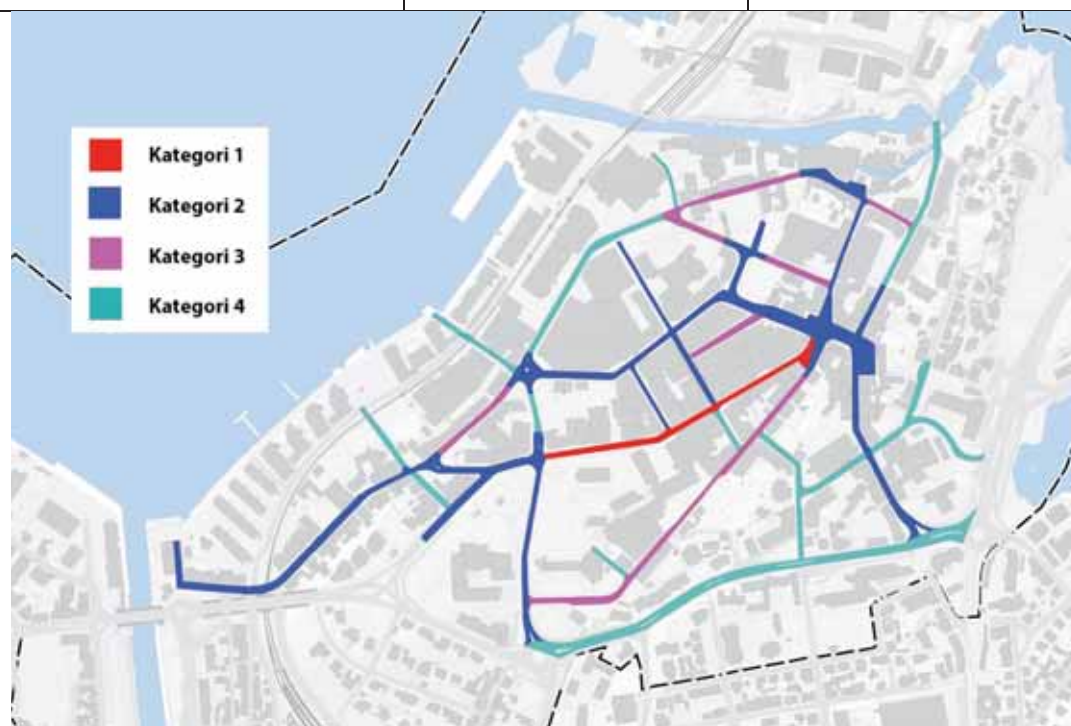
Målsetning om 50 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger:

- Heinrich Gerners gate (delvis)
- Gudes gate
- Gate mellom Torggata og Prinsens gate
- Prinsens gate
- Storgata (delvis)
- Skoggata

Kategori 4

Målsetning om 25 % aktivt fasadeliv i førsteetasje på nye bygninger. Alternativt kan minimum 50 % av bygningens bruksareal i førsteetasje tilrettelegges for næringsvirksomhet.

- Storgata (delvis)
- Ny adkomst til Verket
- Sundstredet
- Kirkegata (delvis)
- Fleischers gate
- Kongens gate (nordre del)
- Wulfsbergs gate
- Gregers gate
- Svaebakken
- Kronprinsens gate
- Holteløkka
- Vogst gate (Rv 19)



Utforming

Det skal vektlegges god bokvalitet med hensyn til lys, oppholdsarealer, innsyn, materialbruk og forholdet mellom privat, felles og offentlig areal.

I leilighetsbygg er det ikke tillatt med svalganger mot offentlig gate eller byrom. Balkonger mot offentlig gate/byrom er kun tillatt fra og med tredje etasje og oppover, og skal ikke krage mer enn 1 meter ut fra fasadelivet.

2.2 SENTRUMSFORMÅL (S-OMRÅDER)

Sentrumsformål – definisjon

Sentrumsformålet er et åpent formål innenfor kategoriene bolig, forretning (herunder bevertning), kontor og tjenesteyting. Et areal avsatt til sentrumsformål kan inneholde én eller flere av de nevnte kategoriene. I kvartal S27 og S28 kan det etableres barnehage.

For kvartaler i sentrumskjernen er det angitt maksimal andel boliger. Andelen skal beregnes samlet for hele kvartalet og inkludere eksisterende bebyggelse.

Utnyttelse og funksjonskrav for det enkelte kvartal

Kvartal	% BYA	Byggehøyde	Andel bolig
S1	100 %	Kote +22 m	25 % boligandel av totalt bruksareal
S2	75 %	Kote +22 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S3	85 %	Kote +25 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S4	100 %	Kote +22 m Kote +25 m Kote +31 m	25 % boligandel av totalt bruksareal
S5*	100 %	Kote +22 m Kote +28 m	25 % boligandel av totalt bruksareal
S6*	100 %	Kote +22 m Kote +28 m	25 % boligandel av totalt bruksareal
S7	90 %	Kote +32 m Kote +25 m Kote +30 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S8*	100 %	Kote +28 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S9*	100 %	Kote +28 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S10*	75 %	Kote +30 m Kote +34 m Kote +39 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S11	75 %	Kote +34 m Kote +39 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S12	100 %	Som eksisterende bebyggelse	Bolig ikke tillatt
S13	75 %	Kote +33 m Kote +35 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S14	75 %	Kote +27 m Kote +30 m	25 % boligandel av totalt bruksareal
S15	90 %	Kote +36 m	
S16	75 %	Kote +27 m Kote +30 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S17	90 %	Kote +22 m Kote +30 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S18	50 %	Kote +13 m Kote +21 m	
S19	50 %	Kote +18 m	
S20	75 %	Kote +26 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S21	40 %	Kote +18 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S22	40 %	Kote +16 m Kote +18 m	50 % boligandel av totalt bruksareal

S23	85 %	Kotehøyde fastsettes i detaljregulering med konsekvensutredning	50 % boligandel av totalt bruksareal
S24	100 %	Kote +25 m Kote +28 m	50 % boligandel av totalt bruksareal
S25	75 %	Kote +25 m Kote +28 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S26	90 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn	75 % boligandel av totalt bruksareal
S27	75 %	Kote +18 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S28	40 %	Kote +21 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S29	90 %	Kote +18 m Kote +21 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S30	75 %	Kote +18 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S31	50 %	Kote +40 m Kote +42 m	75 % boligandel av totalt bruksareal
S32	75 %	Kote +42 m (Kote +64 m)	50 % boligandel av totalt bruksareal

*I kvartalene S5, S6, S8 og S9 bør fasader mot Dronningens gate, fra og med fjerde etasje og oppover, trekkes minimum 2,5 meter inn fra formålsgrensen. I kvartal S10 bør fasade mot Kongens gate, fra og med femte etasje og oppover, trekkes minimum 2,0 meter inn fra formålsgrensen.

Høyhusområde S32

I kvartal S32 kan det tillates høyhus opp til angitt maksimal kotehøyde dersom bebyggelsen:

- Ikke har dybde på mer enn 16 meter
- Ivaretar gode solforhold og viktige siktlinjer
- Vektlegger høy arkitektonisk kvalitet
- Har god sammenheng med omgivelsene med hensyn til bebyggelse og gatestruktur.

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

2.3 OFFENTLIG ELLER PRIVAT TJENESTEYTING (OP-OMRÅDER)

Offentlig eller privat tjenesteyting – definisjon

Formål avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting kan, med mindre annet er angitt i tabellen under, benyttes til tjenesteyting, undervisning, kontor og/eller kultur- og idrettsaktivitet.

I enkelte sentrumskvartaler tillates forretning (herunder bevertning) i tillegg til hovedformålene, som angitt i tabellen under.

Utnyttelse og funksjonskrav for det enkelte kvartal

Kvartal	% BYA	Byggehøyde	Tillegg og begrensninger
o_OP1	75 %	Kote +32 m	Forretning tillatt
o_OP2	75 %	Kote +32 m	Forretning tillatt
o_OP3	75 %	Kote +39 m Kote +32 m	Forretning tillatt

		Kote +29 m	
o_OP4	100 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn	Kun religionsutøvelse med tilhørende funksjoner er tillatt
o_OP5-6	75 %	Kote +31 m	Forretning tillatt
o_OP7	42 %	Kote +33 m	Kun religionsutøvelse med tilhørende funksjoner er tillatt
o_OP8	75 %	Kote +12 m	Forretning tillatt
o_OP9	40 %	Kote +8 m	
OP10	50 %	Kote +40 m	
o_OP11	60 %	Kote +52 m	
o_OP12	75 %	Kote +43 m	
o_OP13	75 %	Kote +39 m Kote +42 m	
OP14	35 %	Kote +41 m	Kun religionsutøvelse med tilhørende funksjoner er tillatt
o_OP15	60 %	Kote +45 m	Kun trafo og idrettsformål med tilhørende funksjoner er tillatt
o_OP16	90 %	Kote +45 m	Kun idrettsformål med tilhørende funksjoner er tillatt

2.4 BOLIGFORMÅL (B-OMRÅDER)

Boligformål – definisjon

Formål avsatt til bolig skal primært benyttes til boligbebyggelse med tilhørende anlegg. Mindre næringsvirksomhet (forretning/kontor/tjenesteyting) kan tillates dersom dette ikke utgjør bygningens primærfunksjon.

For områdene B1 og B2 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Verket, vedtatt 15.02.2010.

For områdene B4-10, og B21-24 gjelder maksimalt tillatt gesims- og mønehøyder som vist i tabellen under, med mindre annet er fastsatt i reguleringsplan. Høyder skal beregnes fra planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygningen.

For område B28 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Kanalområdet Nord - Jeløy, vedtatt 18.06.2012.

For områdene B29 og B30 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Glassverktomta, vedtatt 29.04.2003.

For områdene B31 og B32 skal utnyttelsesgrad og høyder fastsettes i områderegulering for Verket, og iht. krav om felles planlegging, H810_6.

Før øvrige områder gjelder utnyttelsesgrad som angitt i tabellen under:

Kvartal	% BYA	Byggehøyde
B1-2	Plan for Verket	Plan for Verket
B3	60 %	Kote +36 m
B4-5	40 %	Gesimshøyde 8 m Mønehøyde 9 m
B6-10	60 %	Gesimshøyde 8 m Mønehøyde 9 m
B11	75 %	Kote +30 m Kote +33 m
B12	60 %	Kote +39 m
B13	60 %	Kote +30 m Kote +36 m Kote +40 m
B14	40 %	Kote +40 m
B15	50 %	Kote +16 m
B16-19	40 %	Kote +18 m
B20	25 %	Kote +25 m
B21-24	30 %	Gesimshøyde 8 m Mønehøyde 9 m
B25	50 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn
B26-27	60 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn
B28	Plan for Kanalområdet Nord - Jeløy	Plan for Kanalområdet Nord - Jeløy
B29-30	Plan for Glassverktomta	Plan for Glassverktomta
B31-32	Områderegulering for Verket	Områderegulering for Verket

Parkeringsanlegg i boligområder

For frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse med inntil 4 boenheter skal parkering skje på egen grunn. For konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse med 5-9 boenheter bør parkering skje i fellesanlegg, fortrinnsvis i garasje/parkeringskjeller. For blokkbebyggelse med mer enn 9 boenheter bør parkering skje i fellesanlegg i parkeringskjeller eller parkeringshus.

2.5 NÆRINGSVIRKSOMHET (N-OMRÅDER)

Næringsvirksomhet – definisjon

Næringsvirksomhet omfatter primært formålet industri med tilhørende kontor- og anleggsvirksomhet. Et areal avsatt til næringsbebyggelse kan ikke anvendes til annen virksomhet med mindre annet er spesifisert i tabellen under.

Kvartal	% BYA	Byggehøyde	Tillegg og begrensninger
N1	30 %	Kote +32 m	
N2	50 %	Kote +32 m	

Parkering og uteareal

Parkering og oppstilling av transportkjøretøy skal skje på egen grunn. Utearealer mot offentlig vei skal holdes ryddig, og skjermet.

Område N1 og N2 - Mølla

Dersom eksisterende virksomhet opphører skal det etableres gang- og sykkelvei gjennom området.

2.6 KOMBINERT FORMÅL (K-OMRÅDER)

Kombinert formål – definisjon

Kombinerte formål omfatter en kombinasjon av formålene bolig, forretning, kontor og tjenesteyting. Et areal avsatt til kombinert formål kan inneholde to eller flere av de nevnte kategoriene.

For enkelte områder er det avsatt minimum andel boliger. Andelen skal beregnes samlet for hele kvartalet og inkludere eksisterende bebyggelse.

For område K1 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Verket, vedtatt 15.02.2010.

For områdene K2-4 skal formål, utnyttelsesgrad og høyder fastsettes i områderegulering for Verket, og iht. krav om felles planlegging, H810_6.

For område K18-21 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn, vedtatt 02.09.1999. Planen gjelder fram til vedtatt områderegulering for Sjøsidan.

For område K22-28 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Kanalområdet Nord - Jeløy, vedtatt 18.06.2012.

For områdene K29-31 gjelder utnyttelsesgrad og høyder som fastsatt i reguleringsplan for Glassverktomta, vedtatt 29.04.2003.

For område K32 skal formål, utnyttelsesgrad og høyder fastsettes i områderegulering for Sjøsidan, og iht. krav om felles planlegging, H810_7.

For K33 gjelder samordnet reguleringsplan for jernbane, riksveg og havn, vedtatt 02.09.1999. Planen gjelder fram til vedtatt områderegulering for sjøsidan. Området er avsatt til ferje og fremtidig byutvikling. Utvidelse av eksisterende ferjeleie og tilhørende anlegg er tillatt. Når nytt ferjeleie er etablert innenfor område o_Havn/ferge, kan område K33 nyttes til byutvikling. Utvidelsen skal detaljreguleres før tiltaket kan bygges.

For områder avsatt til kombinert formål er det kun tillatt med formålskombinasjoner som angitt i tabellen under.

Kvartal	% BYA	Byggehøyde	Formålskombinasjon	Andel bolig
K1	Plan for Verket	Plan for Verket	Forretning/ kontor/ Tjenesteyting	
K2-4	Områderegulering for Verket	Områderegulering for Verket	Områderegulering for Verket	
K5-9	75 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn	Bolig/Forretning/Kontor /tjenesteyting	50 % boligandel av totalt bruksareal i det enkelte felt
K10	75 %	Eksisterende bebyggelse skal legges til grunn	Bolig/Forretning/Kontor /tjenesteyting	75 % boligandel av totalt bruksareal
K11	75 %	Kote +40 m	Bolig/forretning/ kontor/tjenesteyting	

K12	80 %	Kote +42 m	Forretning/ kontor/ tjenesteyting	
K13	60 %	Kote +40 m Kote +44 m Kote +46 m	Bolig/forretning/ kontor/tjenesteyting	75 % boligandel av totalt bruks- areal
K14	75 %	Kote +30 m	Forretning/ kontor/ tjenesteyting	
K15	60 %	Kote +30 m Kote +32 m Kote +34 m Kote +40 m	Bolig/forretning/ kontor/tjenesteyting	25 % boligandel av totalt bruks- areal
K16	75 %	Kote +32 m Kote +29 m Kote +26 m	Bolig/forretning/ kontor/tjenesteyting	25 % boligandel av totalt bruks- area
K17	30 %	Kote +26 m	Bolig/forretning/ kontor/tjenesteyting	50 % boligandel av totalt bruks- area
K18-21	Plan for jern- bane, riksveg og havn	Plan for jernbane, riksveg og havn	Bolig/forretning/ kontor	75 % boligandel av totalt bruks- areal
K22-23	Plan for Kanal- området Nord - Jeløy	Plan for Kanalom- rådet Nord - Jeløy	Bolig/forretning/ kontor	
K24	Plan for Kanal- området Nord – Jeløy	Plan for Kanalom- rådet Nord – Jeløy	Forretning/kontor/ industri	
K25-26	Plan for Kanal- området Nord – Jeløy	Plan for Kanalom- rådet Nord – Jeløy	Bolig/forretning/ kontor	
K27	Plan for Kanal- området Nord – Jeløy	Plan for Kanalom- rådet Nord – Jeløy	Forretning/kontor	
K28	Plan for Kanal- området Nord - Jeløy	Plan for Kanalom- rådet Nord - Jeløy	Bolig/forretning/ kontor	
K29-31	Plan for Glass- verktomta	Plan for Glassverk- tomta	Bolig/forretning/ kontor	
K32	Områderegule- ring for Sjøsi- den	Områderegulering for Sjøsidan	Områderegulering for Sjøsidan	
K33	Områderegule- ring for Sjøsi- den	Områderegulering for Sjøsidan	Ferje/Områderegulering for Sjøsidan	

2.7 ENERGIANLEGG

Mossefossen kraftverk, E1

Området skal benyttes til kraftverk. Maksimalt tillatt % BYA = 75 %, og maksimalt tillatt byggehøyde 12 kote + 12 m. Området skal holdes ryddig og tiltalende.

Transformatorstasjon, E2

Området skal benyttes til transformatorstasjon. Maksimalt tillatt % BYA = 75 %, og maksimalt tillatt byggehøyde er kote +17 m. Området skal holdes ryddig og tiltalende.

3. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

PBL §§ 11-7 nr. 2 og 11.10

3.1 VEG

Områder avsatt til veg er offentlige trafikkområder. Ved ombygging og nybygg skal det nærmere defineres hvilke funksjoner vegformålet skal inneholde, herunder kjøreveg, kollektivfelt, sykkel-felt, gangareal, vegetasjon og sideareal.

Ved utforming av veianlegg skal gående, syklende og kollektiv prioriteres. Det skal legges vekt på bymessig opparbeidelse, med universell utforming, fotgjengerkryssing i plan, høy material-kvalitet, helhetlig design og bruk av vegetasjon.

3.2 GANG- OG SYKKELVEG

Gang- og sykkelveg på jernbanen, o_GS1

Det skal undersøkes hvorvidt det er teknisk og økonomisk mulig å etablere en sammenhengende gang- og sykkelveg fra Verket til Sjøsidan på eksisterende jernbanelinje - herunder forholdet til dagens industrivirksomhet på Mølla.

Inntil ny jernbanetrasé er tatt i bruk og eksisterende trasé er frigitt, er det ikke tillatt med annet formål enn jernbanedrift.

Gang- og sykkelvegbro over Mosseelva, o_GS2-3

Det skal etableres nye gang- og sykkelvegbroer over Mosseelva. Ved utforming av broanleggene skal det vektlegges høy materialkvalitet, tilpasning til det kulturhistoriske miljøet rundt elva, og universell utforming.

3.3 PARKERING

Områdene skal benyttes til parkering og samferdselsanlegg. Det skal sikres gode forhold for myke trafikanter og tydelig skille mellom areal for gående, parkering og kjørebane. Større parke-ringsflater skal brytes opp i soner adskilt med beplantning.

3.4 RV 19

Det skal planlegges ny trasé for Rv 19 innenfor den korridoren som er anvist i kartet.

Når ny Rv 19 er etablert skal dagens trase gjennom sentrum omdannes til bygate hvor gående, syklende og kollektiv prioriteres. Gaten skal gis et grønt preg som understreker forbindelse mel-lom Vansjø/Nesparken og sentrum/Sjøsidan.

3.5 FRAMTIDIG FERGELEIE

I videre planarbeid skal det tas hensyn til etablering av ferjeleie innenfor området o_Havn/ferge som som angitt i plankartet.

3.6 KRYSSING MELLOM NY RV 19 OG NY JERNBANE

Det er en intensjon at løsningen for kryssing mellom ny trasé for Rv 19 og ny trasé for jernbanen skal være avklart i god tid før jernbaneutbyggingen starter.

4. GRØNNSTRUKTUR

PBL §§ 11-7 nr. 3 og 11.10

4.1 FRIOMRÅDER

Friområde, o_F1-5

Friområder skal benyttes som offentlig tilgjengelige rekreasjonsområder. Etablering av gangveier og mindre anlegg for lek og opphold er tillatt såfremt hensynet til områdenes naturpreg, terreng og biologiske mangfold ivaretas.

4.2 PARKFORMÅL

Rabben, o_Park1

Området skal utvikles til et offentlig parkområde. Parken skal inneholde aktiviteter rettet mot et bredt segment av befolkningen, herunder en gjennomgående sjøpromenade. Paviljonger for beverting, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av Moss kommune.

Mosseelvas nordre bredde, o_Park2-4

Området skal utvikles til et offentlig parkområde etter kriteriene listet opp under bestemmelse for hensynssone H570_2.

Gjennom o_Park2 og o_Park4 skal parken sikres en gjennomsnittsbredde på 50 meter, og minimum 15 meter fra elvekanten. Bebyggelse, anlegg eller private uteareal som trekkes nærmere elva enn gjennomsnittlig 50 meter må kompensere arealet. Kompensasjonen må skje som utvidelse, slik at det samlede, sammenhengende parkarealet er lik, eller større enn arealet avsatt i sentrumsplanen. Inntil 50% av arealet på Rabben, o_Park1, kan inngå i beregning av gjennomsnittsbredde.

Konventionsplassen, o_Park5

Området skal utvikles til et offentlig byrom i overgangen mellom tiliggende gater og grøntområder. Det skal legges vekt på helhetlig design og høy materialkvalitet.

Nedre Bjerget, o_Park6

Området skal være offentlig tilgjengelig, og det skal etableres en gjennomgående turvei fra Stobrebro til Nesparken. Områdets naturpreg og biologiske mangfold skal tillegges særlig vekt ved tiltak i området.

Nesparken, o_Park7

Området skal videreutvikles som et offentlig parkområde. Arealer for idrett, rekreasjon og større arrangementer skal prioriteres. Paviljonger for beverting, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av Moss kommune. Eksisterende, privat virksomhet i området tillates opprettholdt og vedlikeholdt.

Bjerget, o_Park8-9

Områdenes naturlige vegetasjon og terreng skal opprettholdes. Mindre tiltak knyttet til offentlig tilgjengelighet, opphold og lek er tillatt.

Basartaket o_Park10

Parken skal opprettholdes som et offentlig tilgjengelig område med mulighet for opphold. Gangforbindelsen til Basarbygningen skal ivaretas ved nye tiltak i området.

Bryggeriparken, o_Park11

Området skal utvikles til offentlig parkområde. Den historiske hagen skal bevares og samspillet med fredet og bevaringsverdig bebyggelse skal opprettholdes.

Kong Haakons plass, o_Park12

Området skal opprettholdes som et offentlig, parkmessig opparbeidet byrom.

Kirkeparken og Rådhusparken, o_Park13-15

Området skal videreutvikles som et offentlig parkområde med funksjoner rettet seg mot et bredt spekter av befolkningen. Arealer for opphold, lek og kulturelle arrangementer, skal prioriteres. Tiltak og funksjoner skal tilpasses områdets karakter, og parkrommet skal ha høy arkitektonisk kvalitet på vegetasjon, byromsmøblement, anlegg og installasjoner. Kirkens funksjonelle og fysiske behov skal løses som en integrert del av parkrommet. Alle tiltak i parkene må tilpasses det omkringliggende kulturmiljøet. Paviljonger for beverting, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av Moss kommune.

Storgata/Kirkegata, o_Park16

Området bør opprettholdes som et offentlig, parkmessig opparbeidet byrom. Større trær bør bevares.

Fleicherparken, o_Park18

Fleicherparken, o_Park18, skal tilrettelegges for lek, opphold og kulturelle arrangementer. Paviljonger for bevertning, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av Moss kommune.

Strandpromenaden, o_Park19-20

Området skal opprettholdes som et offentlig tilgjengelig byrom, og ses som ledd i utviklingen av en sammenhengende sjøpromenade langs Sjøsidene, Kanalen, sentrum og Verket.

Kanalparken og Bystranda, o_Park21-22

Området skal ses som ledd i utviklingen av en sammenhengende sjøpromenade langs Sjøsidene, Kanalen, sentrum og Verket. Videre skal begge sider av Kanalen utvikles til et helhetlig, offentlig parkområde med funksjoner som retter seg mot et bredt spekter av befolkningen. Arealer for opphold, lek, bading og annen fysisk aktivitet, skal prioriteres. Alle tiltak må tilpasses det omkringliggende kulturmiljøet. Paviljonger for bevertning, utsalg og kulturarrangementer kan tillates etter godkjenning av Moss kommune.

Kanalen nordre og Jeløy, o_Park23

Området skal være offentlig tilgjengelig, og ses som ledd i utviklingen av en sammenhengende sjøpromenade langs Kanalen.

Rådhusaksen, o_Park24-25

Områdene skal ha parkmessig opparbeidelse, være offentlig tilgjengelig, og utformes som del av en sammenhengende byrom fra rådhuset til Kanalen.

Kleberget badepark, o_Park26

Området skal ha parkmessig opparbeidelse, være offentlig tilgjengelig, og utformes med sikte på bading, opphold og lek.

5. BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

PBL §§ 11-7 nr. 6 og 11.11

5.1 FERDSEL

Sjøområdene skal være åpne for ferdsel og skipstrafikk til offentlige og private kaier. Mossesundet skal være tilgjengelig for all gjennomgangstrafikk med fartøy som tillates med dybde, bredde og høydebegrensning i kanalen. Alle tiltak, herunder ankringssystemer i sjø, som kan påvirke fremkommelighet og sikkerhet krever godkjenning av offentlig myndighet.

5.2 SMÅBÅTHAVN

Tiltak i områdene krever godkjenning av offentlig myndighet for å ivareta hensyn til fremkommelighet og sikkerhet. Tiltak skal være i henhold til avgrensning av arealformål.

Det tillattes kun etablering av offentlige småbåtplasser innenfor områdene o_SB1 og o_SB2.

I forbindelse med områderegulering for Verket kan et mindre småbåtanlegg i tilknytning til boligområde B32 vurderes. Anlegget skal konsekvensutredes.

5.3 FRILUFTSRÅDER

Tiltak som fremmer friluftsliv og rekreasjon kan tillates etter godkjenning fra offentlig myndighet.

6. HENSYNSSONER

PBL §§ 11-8

6.1 FLOMFARE, H320

Vansjø og Mosseelva, H320_1-3

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

Mosseelva, H320_4-5

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

6.2 HØYSPENNINGSANLEGG, H370

Byggegrense langs hovednett for el.forsyning er innarbeidet som hensynsone i arealplanen. Byggegrensen skal måles 10,5 meter fra masterekkenes senterlinje.

6.3 BEVARING AV NATURMILJØ, H560

Ålegraseng, H560_1

Innenfor hensynsonen tillates ikke tiltak som medfører at vekstvilkårene for ålegras forringes, herunder endring i strømningsforhold, vannkvalitet, utfylling, tildekking, mudring og etablering av båtplasser.

6.4 BEVARING AV KULTURMILJØ, H570

Forholdet til gjeldende reguleringsplaner

For kulturminner og kulturmiljø som inngår i reguleringsplan gjelder reguleringsplanens bestemmelser foran sentrumsplanen.

For kulturminner og kulturmiljø som ikke inngår i reguleringsplan, skal sentrumsplanens bestemmelser for sonene H570_1-8, legges til grunn.

Generelt om hensynssoner H570

I områder avmerket som hensynssone H570 bevaring kulturmiljø, bør kulturhistorisk verdifull bebyggelse og byrom, herunder gater, plasser og grøntområder, søkes bevart. Områdets særpregede miljø og karakter bør være lesbart og videreutvikles med utgangspunkt i eksisterende kvaliteter.

Alle planforslag og søknader om tiltak innenfor hensynssonene som berører verdier knyttet til kulturmiljø og kulturminner, skal forelegges antikvarisk myndighet. Ved nye tiltak innenfor hensynssonene, eller i områder som grenser inn mot hensynssoner, vil kommunen kunne kreve at det redegjøres for hvordan tiltaket forholder seg til områdets karakter og kulturmiljø, og hvordan verdiene i området kan ivaretas.

Bevaring av enkeltobjekter

For bevaringsverdig bebyggelse som ikke omfattes av reguleringsplan gjelder følgende:

- Bygningene kan ikke endres i form eller størrelse.
- Inngrep i takflater er ikke tillatt.

- Fasader og materialbruk skal opprettholdes.
- Tilbakeføring til opprinnelig form eller materialbruk er tillatt.
- Alle utvendige endringer skal forelegges for og godkjennes av antikvariske myndigheter.

Bevaring av enkeltobjekter vedtas i kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap i Moss kommune 2016-2027.

Moss verk, H570_1

Langs Moss verks nordre gateløp skal gatens tosidige bebyggelsesstruktur være lesbar og retningssigende for nye byggetiltak. Skala, typologi og tetthet på ny bebyggelse skal ta utgangspunkt i eksisterende bebyggelse og søke å komplementere allerede bebygde områder.

Høydedraget øst for Moss verk skal ivaretas som en grønn silhuett i bakkant av arbeiderboligene.

Konventionsgården skal gis en markant plassering i bybildet ved utvikling av vei- og gatenett på Verket. Synlighet fra sentrum, fra enden av Kongens gate og videre gjennom Moss verk, skal opprettholdes. Ny bebyggelse i direkte tilknytning til gården skal underordnes gårdens skala og form.

Mosseelva og Møllebyen, H570_2

Mosseelva skal danne utgangspunkt for et helhetlig og urbant elverom fra Vansjø til Mossesundet. Ved utvikling av elverommet skal følgende forhold vektlegges:

- Mosseelvas historiske betydning for byens tilblivelse og byvekst skal framheves og synliggjøres. Eksisterende kulturminner og kulturmiljø, herunder Konventionsgården, Møllebyen og tekniske anlegg i og ved elva, skal framstå som et sammenhengende og helhetlig miljø.
- Ny bebyggelse skal henvendes til elverommet, og skal i samspill med eksisterende bebyggelse i Møllebyen utgjøre en tosidig og romlig avgrensing.
- Langs elvebreddens nordside skal det etableres en sammenhengende ferdsels- og grøntkorridor fra Storebro til Mossesundet.
- Nye gater, plasser, grøntområder, brokonstruksjoner og andre tekniske anlegg skal gis en urban utforming med høy materialkvalitet.

Det tosidige gate- og bygningsmiljøet langs H. Gerners gate skal bevares i form, skala og uttrykk iht. gjeldende reguleringsplan. Den historiske hagen, Bryggeriparken, skal bevares.

Storgata/Tollboden/Kanalen nordre, H570_3

Kanalen, herunder vannflaten, kaifronter, broer og tiliggende arealer skal inngå i et offentlig tilgjengelig, urbant og helhetlig byrom. Den visuelle forbindelsen gjennom Kanalen skal ivaretas, og redegjøres for ved utforming av nye anlegg.

Storgatas historiske karakter skal videreføres. Nye tiltak bør utformes med hensyn til eksisterende bygningsmiljø, herunder skala, form, materialbruk og plassering langs gata og. Prinsippet om lav bebyggelse mot gata, og høyere i bakkant, bør legges til grunn.

Rådhusaksen, inkludert byboligene langs Storgata, Chrystiehagen og parken på Fleicher brygge, skal ivaretas og styrkes som et sammenhengende og historisk bymiljø.

Vincents Buddes plass/Øvre Torg, H570_4

Eksisterende bygningsmiljøets eksteriør skal bevares, og utforming av gater og byrom skal gis et uttrykk som styrker området historiske lesbarhet gjennom materialbruk og funksjon

Kirketorget og Rådhusparken, H570_5

Eksisterende og ny bebyggelse skal styrkes som romlig og funksjonell ramme om parken med en enhetlig gesims og utadrettet virksomhet på gateplan. Kirkens og rådhusets visuelle dominans i bybildet skal opprettholdes og legges til grunn ved nye byggetiltak i kirkens omgivelser.

Thorneløkka, H570_6

Det er ikke tillatt med fradeling av eiendommer. Områdets hageanlegg og bygningsmiljø skal opprettholdes, herunder fasadeuttrykk, størrelse og form. Nye byggetiltak, i form av tilbygg, påbygg, garasjer og uthus skal tilpasses hovedbygningens arkitektoniske uttrykk, form og skala.

Områdets grønne preg skal opprettholdes, og større trær skal bevares. Den sammenhengende grøntstruktur i aksene mellom Jernbanegata og Rådhusparken, skal bevares.

Langs Værlegata skal eksisterende bygningers eksteriør bevares, tilbakeføres, eller tilstrebes et historisk uttrykk for perioden bygningsmiljøet representerer. Nye byggetiltak utformes på bakgrunn av områdets gate- og bygningsstruktur, størrelse, form samt farge- og materialbruk.

Ved planlegging av ny jernbanetrasé må det vektlegges god tilpasning til den verneverdige bebyggelsen i Værlegata nord for krysset Nyquists gate/Værlegata.

Jernbanetraséen, H570_7

Jernbanetraséens løp gjennom byen skal ivaretas som en sammenhengende og lesbar struktur i bybildet. Muligheten for å opprette gang- og sykkelvei på traséen skal vurderes. Det skal søkes å bevare deler av traséens tekniske anlegg og konstruksjoner som teknisk kulturminne.

Værlesanden, Kanalparken og Logns plass, H570_8

Eksisterende, bevaringsverdig bebyggelse, anlegg, gater og byrom –bør bevares, tilbakeføres, eller tilstrebes et historisk uttrykk for perioden(e) bygningen/anlegget representerer. Ny bebyggelse, gater, veier og byrom bør tilpasses eksisterende bymiljøes skala og struktur, og gis en bymessig utforming.

Kanalen, herunder vannflaten, kaifronter, broer og tiliggende arealer skal inngå i et offentlig tilgjengelig, urbant og helhetlig byrom. Den visuelle forbindelsen gjennom Kanalen skal ivaretas og redegjøres for ved utforming av nye anlegg.

6.5 KRAV OM FELLES PLANLEGGING, H810

Krav til kvartalsvis reguleringsplan, H810_1-6

I kvartalene markert S2, s 10, S21, S28, S29, S32 skal det foreligge samlet reguleringsplan før gjennomføring av tiltak. Mindre byggetiltak, som ikke faller inn under kravet om reguleringsplan, kan gjennomføres dersom tiltaket ikke vanskeliggjør helhetlig utvikling av området.

Verket, H810_7

Innenfor hensynssone H810_6 skal det utarbeides samlet områdereguleringsplan. Områdereguleringen skal minimum sikre følgende forhold:

- et flerfunksjonelt byområde med boliger, arbeidsplasser, kultur og rekreasjon. Identitet og særpreg med utgangspunkt i områdets industrihistorie
- arealer for offentlige byrom og parker, herunder på Rabben og langs sjøen.
- ny veiforbindelse og gang- og sykkelveibroer over Mosseelva
- sammenhengende park med gangforbindelse langs Mosseelvas nordre bredde
- en offentlig sjøpromenade fra Mosseelva til Sandbukta
- avklare muligheten for etablering av gang- og sykkelvei på jernbanetraséen.
- god kollektivbetjening og et effektivt nettverk for gående og syklende
- videreutvikle sentrumsaksen som en integrert del av området
- en etappevis utvikling etter prinsippet om å bygge byen «innenfra og ut».

Moss stasjon og sjøside, H810_8

Innenfor hensynssone H810_7 skal det utarbeides samlet områdereguleringsplan. Planen kan ikke utarbeides før ny Moss jernbanestasjon med tilhørende sporområder er avklart i reguleringsplan. Områdereguleringen skal minimum sikre følgende forhold:

- kompakt utvikling ved Moss stasjon, med hovedvekt på arbeidsplassintensive virksomheter.
- variert sammensetning av byboliger, tilpasset ulike segmenter av befolkningen

- bymessig gate- og byromsstruktur
- ny gang- og sykkelveibro over Kanalen
- videreutvikling av Kanalparkens østre del til et helhetlig parkområde
- en sammenhengende, offentlig sjøpromenade fra havna til Tollboden. Foruten Kanalparken skal det etablere ett eller flere parkområder i tilknytning til promenaden.
- sammenhengende gang- og sykkelvei fra Moss sentrum mot Kleberget
- en bymessig forbindelse fra Moss stasjon over Kransen til sentrum med vektlegging av gå-ende, syklende og kollektivtransport
- veiforbindelse til ferjen og havna fra ny rv 19
- undersøkes og beskrives hvordan eksisterende Moss stasjon, godshuset og en sammenhengende del av jernbanetraseen kan bevares som et helhetlig, og lesbart miljø i samspill med ny bebyggelse, vei- og gatestruktur.

Eksisterende ferjeleie kan opprettholdes fram til nytt ferjeleie og ny Rv 19 er etablert.

Havna, H810_9

Innen hensynssone H810_8 skal det utarbeides en samlet områdereguleringsplan. Områdereguleringen skal minimum sikre følgende forhold:

- arealer for havnevirksomhet på land og i sjø, herunder behovet for utfylling.
- muligheter for etablering av ny ferjekai
- adkomst til Rv 19 for havne- og ferjetrafikk
- godsspor for jernbanen og tilkobling ved nye Moss stasjon
- arealer for friområde ved Kleberget Sentrumskjernen
- Rockwools fabrikk er underlagt storulykkesforskriften som følge av bedriftens lagring av farlig gods. Det må vurderes om det er behov for arealmessige begrensninger i forbindelse med virksomheten.

VEDLEGG: REGULERINGSPLANER SOM FORTSATT SKAL GJELDE

Pla- nid.	Navn	Vedtatt	Innhold
119	Thorneløkka	13.01.77	1 ½ - 2 etasjer. Avkjørselssanering til Rv
139	Th.Petersonsgt., Gu- desgate, Torggata, og Møllergata	20.03.81	U=1,75. Etasjetall tilpasset nabobebyg- gelse. Krav om tomtedelingsplan.
148	Wulfsgate 2 og 4, Bjerget 3	06.09.82	Boliger: 2 etg+u.etg for parkering. Forretning: 1 etg+u.etg. Krav om bebyg- gelsesplan.
154	Vogtsgate, Skoggata og Herfølbakken	28.04.83	Boliger: U=1,0. Allmennyttig: U=0,5. 4 etg mot Vogtsgate, for øvrig 2-3 etg. Skoggt.36 er bevaringsverdig. Felles- areal i midten av kvartalet.
155	Værlegata mellom Kransen og Nyquistsgt.	28.04.83	2 etg i gatelinje/ nabogrense. Verneverdig bebyggelse.
166	Skoggt.2	06.11.84	U=1,2. Max 16m takhøyde over terreng.
181	Bjerget/Kongens gate	11.02.86	Ikke angitt utnyttelse eller høyder
187	Mølleområdet	24.06.86	BYA= 50%. 2 etg. Bolig og inntil 50% næ- ringsformål. Næring i eksist. verneverdig bebyggelse.
200	Kvartalet Skoggata, Fr.Nansensgt, Herfølbak- ken, Kong Haakons Plass	16.06.87	U=120%, 2-3 etg.
223	Torget, Kirkegata, Rådhusgata, Kransen, Fjordvegen, Nyquist-gate, Høienhaldgata, Vogts gt., Skoggata og Holteløkka	20.09.90	Boliger: 2 etg+u.etg. TU=100% Bolig/ forretning: 3 etg+loft, TU=100% Forretning: 3 etg, TU=100% Rådhus: 3 etg. Krav om bebyggelsesplan.
257	Bjerget	23.03.98	Nye boliger. 1etg+loft+underetasje TU=100 og 140% Eksis. Boliger: 2 etg+underetg. TU=50%, 60% og 120%
261	Sundbryggene	18.06.98	
270	Justisbygget	10.06.99	TU=150%. 2 etasjer (3 mot riksveg) +u.etasje. Maks gesimshøyde 6,5 m, inntil kote 36. Bevaringsverdig trafo. Krav om utomhusplan.
271	Samordna reguleringsplan for jernbane, vei, havn	02.09.99	Bolig, forretning, bevaring, jernbane, havn, Rv 19
276	Sundstredet 2	20.11.00	BYA=50%. 3-4(evt.5)etasjer. Maks kote- høyde på møne: 15,60. Krav om bebyggel- sesplan.
293	Kirkeparken videregående skole	29.04.03	
294	Glassverket	29.04.03	Bolig, forretning, bevaring 100-150%TU
323	Verket	15.02.10	Bolig, allmennyttig, bevaring
327	Skoggata bo- og service- senter	13.12.10	Eldreboliger/sykehjem
337	Kanalområdet nord	18.06.12	Bolig, forretning, industri, småbåthavn
347	Skarmyra	28.10.13	Bolig
351	Dronningens gate 27	28.04.14	Bolig