



Arkiv: PlanID-493,
PlanNavn-Moss
stasjon, PlanType-
31
Arkivsak: 24/12195 - 5
Saksbehandler: Anne Walland Roer
Dato: 15.01.2025

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
013/25	Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk	27.01.2025

Planinitiativ for endring av Moss stasjon - planID 493

Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk- 013/25:

Vedtak:

Det anbefales oppstart av regulering i henhold til innsendt planinitiativ, med behov for videre bearbeidelse av følgende punkter:

- Tilknytning til sentrum må forbedres.
- Busshåndteringen må plasseres i nærmere tilknytning til stasjonsområdet.
- Sykkelvei i eksisterende jernbanetrase skal bearbeides videre i planen.
- Tilstrekkelig antall pendlerparkeringsplasser må legges nærmere stasjonsområdet.
- Kulvert må føres nærmere stasjonsbygningen og utføres slik at det bidrar bedre til:
 - -Bedre kobling til Fjordveien
 - -Byutvikling
 - -At stasjonsområdet gir god funksjon som kollektivknutepunkt
 - -Alternativ til sykkelbro
 - -Økte forutsetninger for bruk av og tilgjengelighet til tog for alle brukere, eksempelvis bussholdeplass for bybuss, pendlerparkeringsplass, "kiss & ride", buss for tog HC-parkeringsplass og taxiholdeplass.
- Plassering av stasjonsbygningen og tilhørende infrastruktur og anlegg må ikke være til hinder for:
 - -Å kunne legge RV19 sydover fra dagens fergeleie til og forbi Kleberget
 - -Moss havns planer for utvikling,
 - -kombinasjonen av både Moss havns behov og en sydgående trase for RV19 fra dagens fergeleie.

De store utfordringene med grunnforhold knyttet til plassering av ny jernbanestasjon i havna, som var kjent før reguleringsplanen ble vedtatt i 2016, har medført stadig nye utsettelse og belastninger for innbyggerne og Moss. Behovet for endret løsning for Moss stasjon fører seg inn i rekken av stadig nye belastninger som den valgte plasseringen av jernbanen i havna påfører Moss, og understreker det uholdbare i at det ikke ble utredet en alternativ stasjonsplassering før reguleringsplanen ble behandlet og vedtatt. Det er desto mer avgjørende at en plan for endring av Moss stasjon må minimere, og ikke øke, ulempene for innbyggere og byutvikling.

Sporveksler til et fremtidig sidespor til Moss havn legges inn som en del av planinitiativet

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Det anbefales oppstart av regulering i henhold til innsendt planinitiativ, med behov for videre bearbeidelse av følgende punkter:

- Tilknytning til sentrum må forbedres.
- Busshåndteringen må plasseres i nærmere tilknytning til stasjonsområdet.
- Sykkelvei i eksisterende jernbanetrase skal bearbeides videre i planen.

BAKGRUNN FOR SAKEN

Kommunen har mottatt planinitiativ for endring av deler av områdeplanen for Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad. Formålet med planarbeidet er å omregulere areal for plassering av stasjonsbygning med tilhørende infrastruktur og anlegg, på grunn av ny sporplan. På grunn av utfordrende grunnforhold reduseres i bredden på kulverten fra 4 til 2 spor, som fører til at sporplanen omprosjekteres. Ny sporplan utløste behov for å vurdere stasjonskonseptet på nytt.

SAKSOPPLYSNINGER

Planområde: ca. 162 daa

Plassering: Planområdet ligger mellom eksisterende Moss jernbanestasjon, Moss havn, og industribedriften Rockwool sør for Moss sentrum. Utstrekning for den aktuelle endringen er ca. 1 km.



Tiltak: Plassering av ny stasjonsbygning med tilhørende infrastruktur og anlegg.

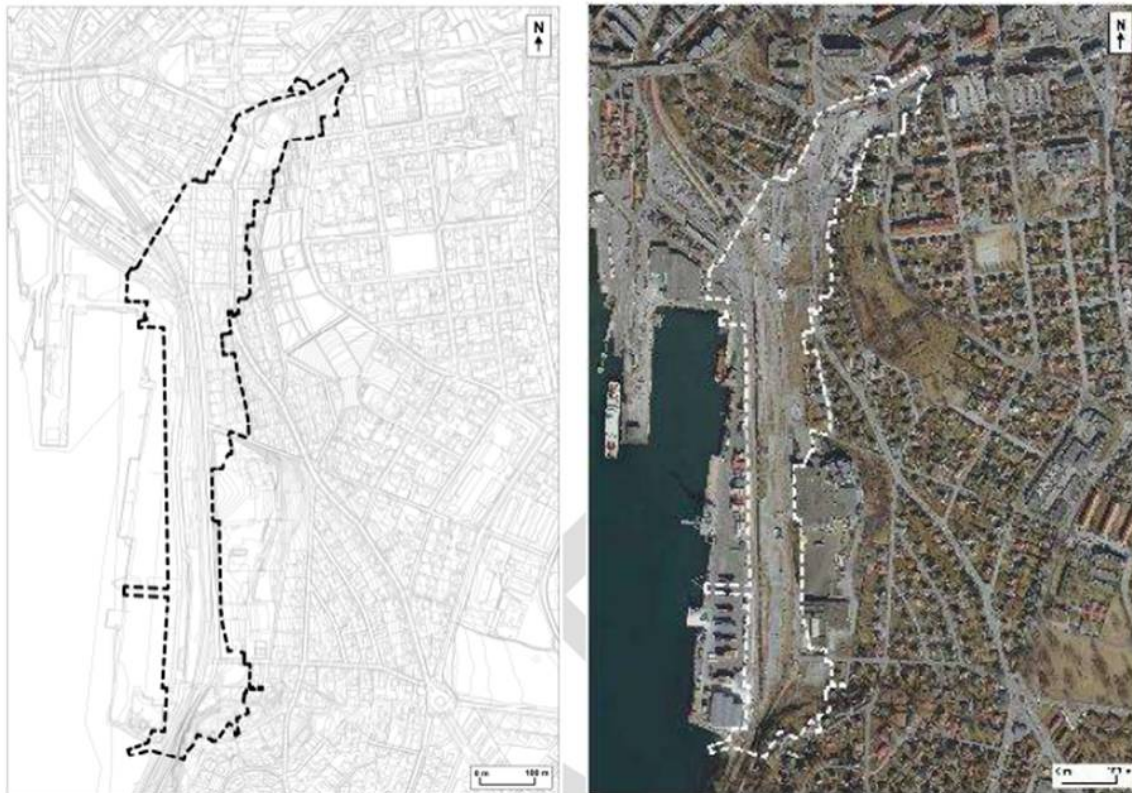
Formål: Jernbane-, samferdsels- og kombinert bebyggelse og anlegg.

Gjeldende plan: Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad. Vedtatt 2016. Planområdet er i

gjeldende områdereguleringsplan hovedsakelig regulert til jernbane og samferdselsformål. Gjeldende områdereguleringsplan strekker seg både nord og sør for Moss sentrum.

Forslagsstiller: Bane NOR SF

Plankonsulent: Norconsult Norge AS



Varslingsområdet.

Plantype:

Endring av områdereguleringsplanen for nye Moss stasjon i Moss kommune: Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, sist revidert 27.02.2017.

REDEGJØRELSE FOR SAKEN

Saken gjelder behandling av planinitiativ for endring av deler av områdeplanen for Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad ved Moss stasjon. Behandlingen er ment å avklare om det er grunnlag for å igangsette arbeid med regulering. Utvalgets beslutning i saken er en prinsippavgjørelse som vil være styrende for om Bane NOR kan gå videre med endring av områdeplanen eller ikke. En positiv avgjørelse er en prosessledende beslutning som leder inn i et ordinært reguleringsplanarbeid. En negativ beslutning medfører et vedtak om avslag, som kan kreves forelagt kommunestyret for vurdering jf. pbl §12-11.

Planinitiativet er utarbeidet i forbindelse med endring av områdereguleringsplanen for nye Moss stasjon. Bane NOR har konkludert med at kulverten rett nord for stasjonen skal

reduseres i bredden fra 4 til 2 spor på grunn av vanskelige grunnforhold, som fører til at sporplanen omprosjekteres.

Ny sporplan utløste behov for å vurdere stasjonskonseptet på nytt. Høsten 2024 foregikk det omfattende optimaliseringsarbeid med ulike stasjonskonsepter. Følgende mål har vært lagt til grunn for optimaliseringsarbeidet.

-	Stasjonen skal utformes så togene går så raskt som mulig og med fleksibel og robust sporgeometri.
-	Stasjonen skal fungere godt for passasjerene med kort og intuitiv vei fra adkomst til plattform.
-	Stasjonen skal fungere godt i byen med rask og god trafikkavvikling.
-	Stasjonen skal bli et tyngdepunkt i sentrum av Moss gjennom fremtidig byutvikling.

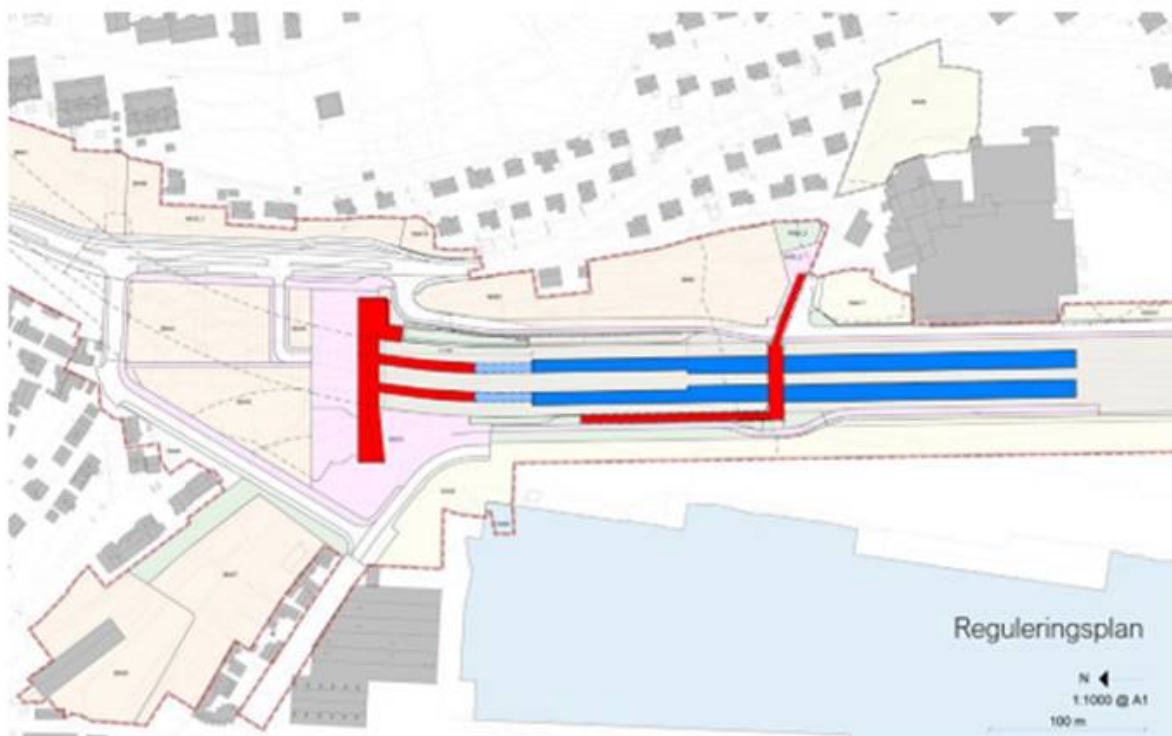
Foreslått endring innebærer at stasjonsbygningen og stasjonsområdet flyttes sørover. Samtidig vil det anlegges et lokk over nye deler av sporområdet slik at byutviklingsarealet kan utvides.

Planinitiativet består av følgende hovedkomponenter:

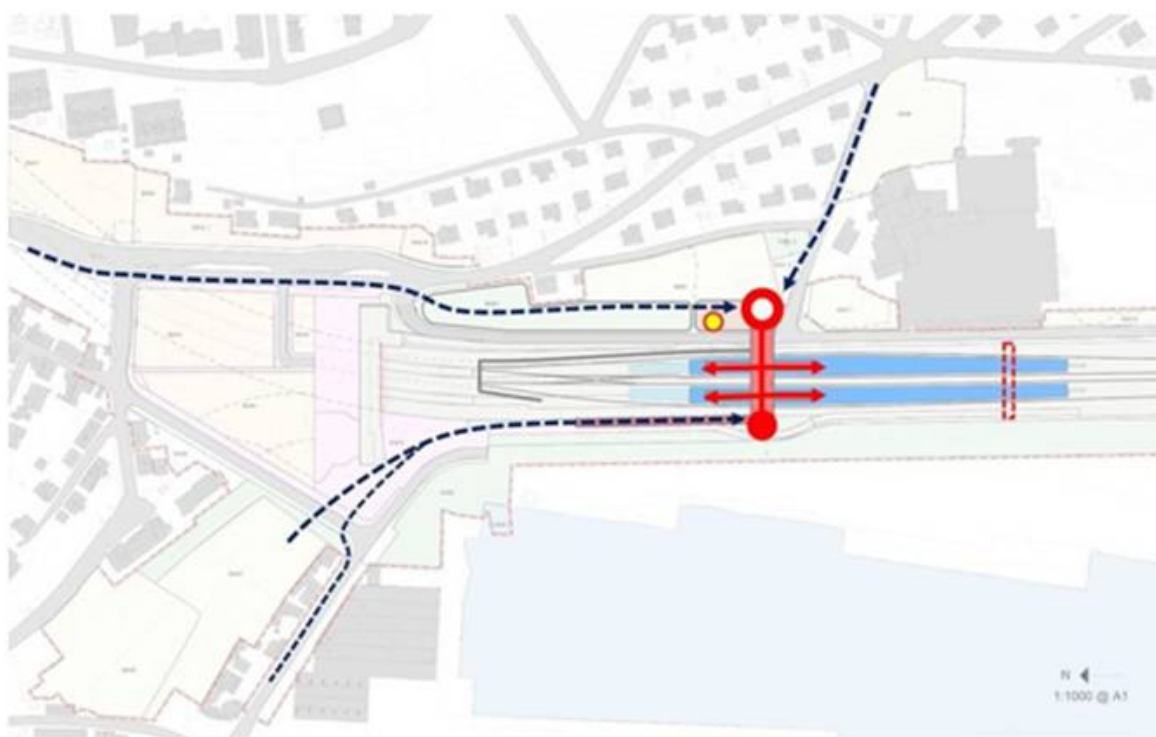
• Stasjonsbygg – endret plassering og omfang:	
	• Flytting av hovedadkomst • Flytting av av- og påstigningssone
• Plattformen:	
	• Spor 1 og 4 flyttet ca. 110 meter sørover. • Spor 2 og 3 flyttet ca. 10 meter sørover.
• Forlengelse av kulvert over sporene med ca. 65 m.	

Forslag til reguleringsendring gir i utgangspunktet begrensede virkninger utover det allerede etablerte anleggsområdet. Samtidig må planprosessen fortsatt samordnes mot pågående byggearbeider og planlagte entrepriser i totalprosjektet. De ferdig utsprengte tunnelen nord og sør for planområdet begrenser handlingsrommet.

Av hensyn til fremdriften for Bane NOR ønsker de å avgrense omfanget av denne planendringen til det som kan knyttes direkte til ny plassering av stasjonsbygningen.



Figur 3: Figuren viser stasjonskonsept i henhold til gjeldende reguleringsplan.



Figur 4: Figuren viser stasjonskonsept (ikke ferdig løsning) som ligger til grunn for forslaget om planendring.

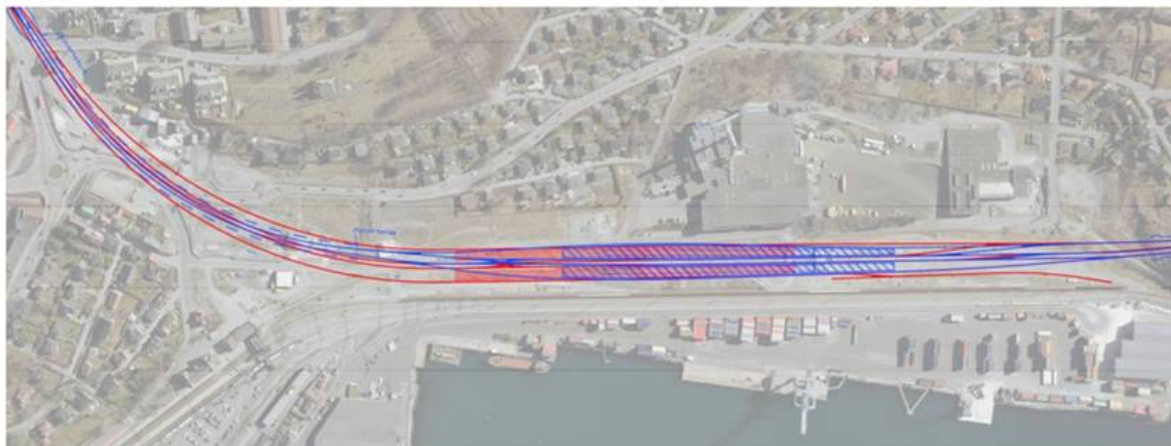
Beskrivelse av planområdet:

Hoveddelen av planområdet inngår i det eksisterende anleggsområdet for utbygging av nytt dobbeltspor mellom Sandbukta og Såstad på Østfoldbanen. Sanering av eksisterende bebyggelse og anlegg på overflaten er i utgangspunktet ferdig gjennomført i dette området. Det er også noe innslag av midlertidige anlegg som offentlige kjøreveier og anleggsveier i området.

Bakgrunn og historikk:

Bane NOR bygger dobbeltspor gjennom Moss kommune fra Sandbukta i nord via ny stasjon i Moss sentrum, og til Såstad i sør, etter vedtatt områdeplan for Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad, vedtatt 2016, sist revidert 27.02.2017.

Grunnforholdene i sentrum er mer krevende enn det som var kjent da reguleringsplanen ble vedtatt i 2016, og som følge av dette reduseres kulverten fra 4 til 2 spor og utløser behovet for en ny sporplan. Denne legger nye føringer for plassering av stasjon og plattformer. Dette er bakgrunnen for endring av områdeplanen.



Figur 2: Figuren viser endring av sporplan. Sporplan i henhold til vedtatt reguleringsplan er vist med rød farge, mens ny sporplan er vist med blå farge.

Relevante planer:

Reguleringsplanarbeid for Fjordveien-Værlegata og Værlegata-Strandgata-gamle Moss stasjon (Moss knutepunkt øst og vest.)

Det ble varslet oppstart av planarbeid og høring av planprogram 17. april 2023. Det legges opp til planer med fleksibilitet for boliger, kontor og tjenesteyting, samt noen lokalt baserte forretningsarealer ved stasjonen. Plangrense for Knutepunkt øst vil mest sannsynlig bli utvidet, det nye arealet på lokket hører naturlig til denne planen.

Kommunedelplan for sentrum. (Sentrumsplanen)

Planområdet er i Sentrumsplanen avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg med hensynsone gjennomføringssone, boligbebyggelse og samferdselsformål. Stasjonsområdet er avsatt til baneformål. Det legges vekt på å utvikle et funksjonelt og velfungerende

trafikknutepunkt med god kollektivdekning og god tilgjengelighet for syklende og gående, samt nødvendig antall parkeringsplasser for togpendlere.

Sentrumsplanen er under revisjon og planforslaget ble 1. gangsbehandlet 10. desember 2024.

INTERN OG EKSTERN MEDVIRKNING

Ved positivt vedtak vil det bli avholdt oppstartsmøte med påfølgende varsel om oppstart. I tillegg til de lovpålagte kravene ønsker prosjektet å gjennomføre bla. et åpent folkemøte ved varsel om oppstart, holde åpne kontordager og informere i Plan, bygg og teknisk utvalg i kommunen.

Planinitiativet har ikke hatt en intern høringsrunde i kommunen, på grunn av ønsket om rask fremdrift fra Bane NOR. Dette vil bli gjort etter at planen har vært politisk behandlet og før oppstartsmøte.

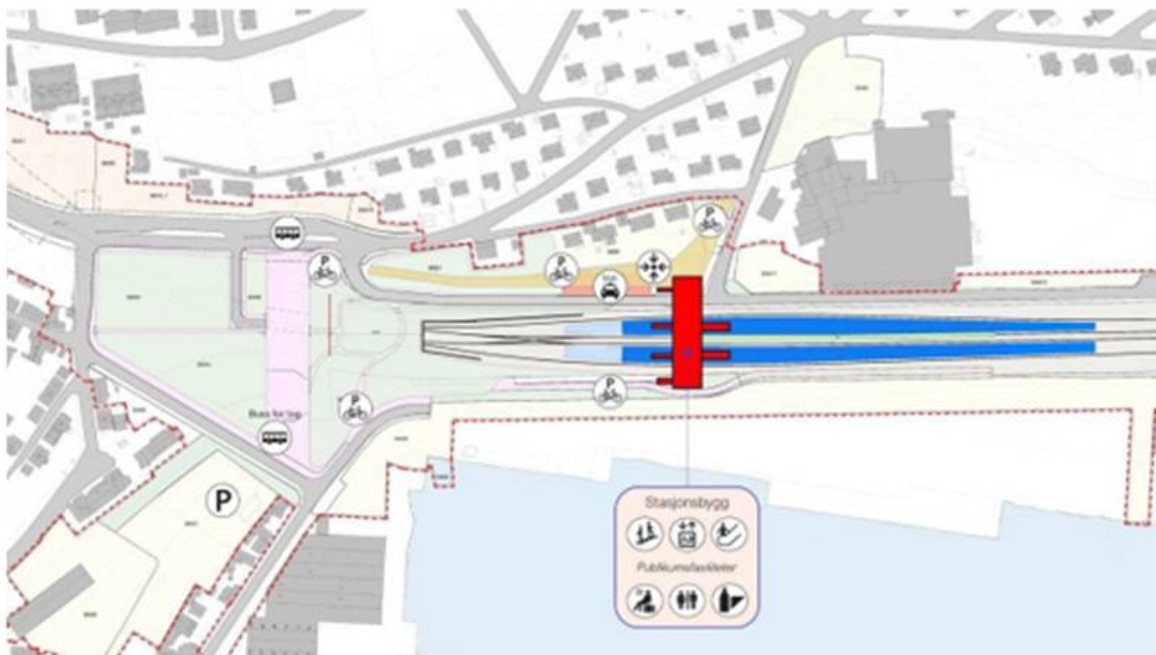
KONSEKVENsutREDNING

Området er allerede konsekvensutredet i planprogrammet for eksisterende plan – Dobbeltspor for Sandbukta-Moss-Såstad (vedtatt 24. juni 2014). Foreslåtte endringer holder seg innenfor grensene til planprogrammet og kommunen vurderer at utredningsplikten er oppfylt dersom relevante utredningsrapporter oppdateres etter de nye endringene.

VURDERINGER

Plassering av stasjon:

Planinitiativet legger opp til å flytte stasjonsbygget lenger sør og hovedvekten av stasjonsområdet er foreslått plassert på østsiden av sporene i arealet mellom Teglverksveien og Værlegata (øst). Selve stasjonsbygget er foreslått løst som en bro over sporene med direkte nedgang til plattformene.



Figur 9: Figuren viser stasjonskonsept (ikke ferdig løsning) som ligger til grunn for forslaget om planendring.



Figur 10: Figurene viser en volumstudie av det aktuelle stasjonskonseptet. Illustrasjonen viser ikke ferdig løsning.

Foreslått plassering vil redusere avstanden mellom stasjonsbygg og plattform, og det frigjør areal til byutvikling på lokket over den forlengede kulverten.

Administrasjonens vurdering er at stasjonen med ny foreslått plassering reduserer tilknytningen til sentrum ved at avstanden øker, noe som er negativt. Den direkte tilkoblingen til Fjordveien blir borte, og vanskeligjør gode trafikkløsninger.

Bane NOR skriver at det vil frigjøres areal over den forlengede kulverten som kan bidra til å styrke forbindelsen mellom sentrum og stasjonen.

Administrasjonen er tvilende til at dette vil bidra i stor grad til å opprettholde den tenkte tilknytning til sentrum. Det vil være store arealer uten bymessig funksjon mellom

byutviklingsområdet og stasjonsområdet, som skaper avstand og bidrar til følelsen til at stasjonen ikke er del av sentrum.

Det blir viktig i planprosessen å arbeide videre med å forbedre plasseringen av stasjonsområdet i forhold til tilgjengelighet, funksjonell bruk og tilkobling til sentrum.

Sykkel:

Antall sykkelparkeringsplasser er det samme som i gjeldende plan.

Broforbindelsen over togsporene ved Steinullbakken tas ut, og det legges opp til ny sykkelforbindelse over forlengelsen av kulvert nord for stasjonen.

Administrasjonen mener at i planprosessen bør det vurderes muligheten for å etablere sykkelvei i det gamle jernbanesporet fra eksisterende stasjon og videre forbi Kleberget. Planen opprettholder muligheten for et framtidig havnespor, og når dette evt. skal bygges må det sikres en over-/undergang for sykkel og gående, fordi det er krav om planfri kryssing av nye spor.

Kollektiv - buss:

Planinitiativet legger opp til å bruke regulerte bussholdeplasser i Fjordveien og "buss for tog" er tenkt plassert etter gjeldende plan, ved Nedre Fjordtorg i Værlegata vest. Bussholdeplassen i Fjordveien er tenkt koblet sammen med stasjonsområdet via en gangvei i et parklignende belte mellom Teglverksveien og Værlegata (øst). Bane NOR vil se på muligheter for å optimalisere avstand til bussholdeplassene i planprosessen.

Administrasjonen er skeptisk til at stasjonsområdet vil fungere som et godt kollektivknutepunkt med så stor avstand til bussløsningene. Det er anslagsvis ca. 250 meter til bussholdeplass/buss for tog, og dette er for langt med tanke på god tilgjengelighet, særlig for personer med funksjonsnedsettelse. Plasseringen av buss for tog er også ulogisk og lite intuitiv.

Videre anbefaler administrasjonen at hele trafikkavviklingen rundt stasjonsområdet må ses på på nytt, slik at det blir en optimalisert løsning for den nye plasseringen av stasjonsområdet. Generelle bussforbindelser må ses på videre i planprosessen.

Adkomst Rockwool:

Tilnærmet uendret, foreslått i Værlegata øst. Det skal utarbeides ny trafikkutredning for Værlegata øst med tanke på økt trafikkmengde i krysset ved Fjordveien.

Adkomst havna eksisterende og fremtidig:

Adkomst for havna vil opprettholdes som i dag. Ved eventuell utvikling og flytting av havna, foreslås det å beholde hensynssonen (H190_2) for en kulvert under Fjordtorget til Jernbanegata. Dette sikrer en fremtidig etablering ved behov.

Parkering:

Planarbeidet omfatter ikke gjeldende regulert pendlerparkering. Avstand mellom stasjonen og pendlerparkeringen vil øke.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR ÅRSBUDSJETT OG HANDLINGSPLAN

Ingen nye økonomiske konsekvenser for kommunen utover eventuell investering i offentlig infrastruktur og drift dersom kommunen skal eie offentlig tilgjengelige arealer. Dette må avklares i planprosessen.

KONKLUSJON

Kommunedirektørens vurdering er at Bane NOR har vist i planinitiativet at de har arbeidet godt med de første to målene i optimaliseringsprosessen av ny plassering for stasjonen; at togene skal gå så raskt som mulig med fleksibel og robust sporgeometri, og at stasjonen skal ha rask og intuitiv vei fra adkomst til plattform. Dessverre viser ikke planinitiativet at det har blitt arbeidet like godt med de to siste målene som handler om stasjonens plass i byutviklingen; at den skal fungere godt i byen med rask og god trafikkavvikling og at stasjonen skal bli et tyngdepunkt i Moss sentrum gjennom fremtidig byutvikling. Det vil bli viktig i den videre planprosessen å sikre de siste to målene. Stasjonsområdet må bli et velfungerende kollektivknutepunkt for alle reisende uansett mobilitetsutfordringer. Stasjonsbygget må bli et tyngdepunkt i byutviklingen og ikke få mindre tilhørighet og tilknytning til sentrum enn det som var tilfelle med gjeldende plan.

Det anbefales oppstart av regulering i henhold til innsendt planinitiativ, med behov for videre bearbeidelse av følgende punkter:

- Tilknytning til sentrum må forbedres.
- Busshåndteringen må plasseres i nærmere tilknytning til stasjonsområdet.
- Sykkelvei i eksisterende jernbanetrase skal bearbeides videre i planen.

Nils Erik Pedersen
Direktør plan, miljø og teknikk
Moss 16.01.25

Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk 27.01.2025:

Behandling:

Forslag fra Ny Kurs, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre fremmet av Arild Svenson, Ny kurs
Tilleggspunkter til kommunedirektørens forslag

- Tilstrekkelig antall pendlerparkeringsplasser må legges nærmere stasjonsområdet.
- Kulvert må føres nærmere stasjonsbygningen og utføres slik at det bidrar bedre til:
 - -Bedre kobling til Fjordveien
 - -Byutvikling
 - -At stasjonsområdet gir god funksjon som kollektivknutepunkt
 - -Alternativ til sykkelbro
 - -Økte forutsetninger for bruk av og tilgjengelighet til tog for alle brukere, eksempelvis bussholdeplass for bybuss, pendlerparkering, "kiss & ride", buss for tog HC-parkering og taxiholdeplass.

- Plassering av stasjonsbygningen og tilhørende infrastruktur og anlegg må ikke være til hinder for:
 - -Å kunne legge RV19 sydover fra dagens fergeleie til og forbi Kleberget
 - -Moss havns planer for utvikling,
 - -kombinasjonen av både Moss havns behov og en sydgående trase for RV19 fra dagens fergeleie.

Tilleggsforslag fremmet av Øyvind Egil Hansen, Rødt

De store utfordringene med grunnforhold knyttet til plassering av ny jernbanestasjon i havna, som var kjent før reguleringsplanen ble vedtatt i 2016, har medført stadig nye utsettelse og belastninger for innbyggerne og Moss. Behovet for endret løsning for Moss stasjon føyer seg inn i rekken av stadig nye belastninger som den valgte plasseringa av jernbanen i havna påfører Moss, og understreker det uholdbare i at det ikke ble utredet en alternativ stasjonsplassering før reguleringsplanen ble behandlet og vedtatt. Det er desto mer avgjørende at en plan for endring av Moss stasjon må minimere, og ikke øke, ulempene for innbyggere og byutvikling.

Tilleggsforslag fremmet av Erik Iversen, Venstre

I det videre arbeidet skal det også utredes hvordan ny stasjonsbygning og trekking av kulverten kan legge til rette for en trasé for riksvei 19 fra nytt fergeleie i dagens havneområde til Kransen, som skal gå mest mulig under bakken.

Nytt kulepunkt fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Senterpartiet fremmet av Mette-Gro Karlsen, Arbeiderpartiet

Sporveksler til et fremtidig sidespor til Moss havn legges inn som en del av planinitiativet

Per Christian Saastad (Høyre) var møteleder under behandling av saken.

Votering:

Tilleggsforslaget fra Venstre fikk 4 stemmer (Høyre, Venstre og Senterpartiet) og falt.

Tilleggsforslaget fra Rødt ble vedtatt mot 3 stemmer (Arbeiderpartiet og Venstre).

Tilleggsforslaget fra Arbeiderpartiet ble vedtatt mot en stemme (Venstre).

Tilleggsforslaget fra Høyre, Fremskrittspartiet, Ny Kurs og Venstre ble vedtatt mot 4 stemmer (Rødt, Sosialistisk Venstreparti og Arbeiderpartiet)

Kommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk- 013/25 Vedtak:

Det anbefales oppstart av regulering i henhold til innsendt planinitiativ, med behov for videre bearbeidelse av følgende punkter:

- Tilknytning til sentrum må forbedres.
- Busshåndteringen må plasseres i nærmere tilknytning til stasjonsområdet.
- Sykkelvei i eksisterende jernbanetrase skal bearbejdes videre i planen.
- Tilstrekkelig antall pendlerparkeringsplasser må legges nærmere stasjonsområdet.
- Kulvert må føres nærmere stasjonsbygningen og utføres slik at det bidrar bedre til:

- -Bedre kobling til Fjordveien
- -Byutvikling
- -At stasjonsområdet gir god funksjon som kollektivknutepunkt
- -Alternativ til sykkelbro
- -Økte forutsetninger for bruk av og tilgjengelighet til tog for alle brukere, eksempelvis bussholdeplass for bybuss, pendlerparkering, "kiss & ride", buss for tog HC-parkering og taxiholdeplass.
- Plassering av stasjonsbygningen og tilhørende infrastruktur og anlegg må ikke være til hinder for:
 - -Å kunne legge RV19 sydover fra dagens fergeleie til og forbi Kleberget
 - -Moss havns planer for utvikling,
 - -kombinasjonen av både Moss havns behov og en sydgående trase for RV19 fra dagens fergeleie.

De store utfordringene med grunnforhold knyttet til plassering av ny jernbanestasjon i havna, som var kjent før reguleringsplanen ble vedtatt i 2016, har medført stadig nye utsettelse og belastninger for innbyggerne og Moss. Behovet for endret løsning for Moss stasjon føyer seg inn i rekken av stadig nye belastninger som den valgte plasseringa av jernbanen i havna påfører Moss, og understreker det uholdbare i at det ikke ble utredet en alternativ stasjonsplassering før reguleringsplanen ble behandlet og vedtatt. Det er desto mer avgjørende at en plan for endring av Moss stasjon må minimere, og ikke øke, ulempene for innbyggere og byutvikling.

Sporveksler til et fremtidig sidespor til Moss havn legges inn som en del av planinitiativet