

# Knutepunktutvikling Moss

Prosjektbeskrivelse for gjennomføring av parallelloppdrag

18.03.2015

---

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>2</b>
1.1	Bakgrunn .....	2
1.2	Områdeavgrensning.....	3
1.3	Mål for stasjonsområdet og byutviklingen i «Sjøsidan» .....	3
<b>2</b>	<b>Føringer for parallelloppdraget.....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Gjennomføring av parallelloppdraget.....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Fremdrift, milepæler og forholdet til annet planarbeid .....</b>	<b>7</b>
4.1	Fremdrift og milepæler for parallelloppdraget .....	7
4.2	Videre arbeid.....	7
<b>5</b>	<b>Organisering og økonomi .....</b>	<b>7</b>



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Mossregionen står ovenfor store endringer i årene som kommer. For å sikre en bære- og konkurransekraftig utvikling i regionen, har Østfold Fylkeskommune, Statens Vegvesen, Jernbaneverket, Rygge kommune og Moss kommune inngått en langsiktig samarbeidsavtale om felles areal- og transportutvikling. Avtalen gjelder fra 15.03.2014 – 15.03.2019.

Moss kommune er i gang med å revidere kommunedelplanen for sentrum. Målet er bærekraftig byutvikling, og det er fokus på sentrumskjernen som utgangspunkt for videre vekst og utvikling. IC-utbyggingen og de mulighetene et nytt og forbedret togtilbud åpner for er vektlagt. Området rundt dagens/ny stasjon vil endres, og sentrumsplanen har krav om felles planlegging av dette området («Sjøsidene») for på best mulig måte å utnytte det utviklingspotensialet de store infrastrukturinvesteringene åpner for. Høringsfristen var 1. mars 2015.

Moss kommune, Moss kommunale eiendomsselskap KF og ROM Eiendom AS har inngått avtale om samarbeid om utvikling ved Moss jernbanestasjon og havneområde. Samarbeidet skal skje gjennom det nyetablerte aksjeselskapet Sjøsidene Moss AS. Selskapet eies 50 prosent av kommunen gjennom Moss kommunale eiendomsselskap (MKE) og 50 prosent av ROM Eiendom AS, og har som oppgave å utvikle området som foreløpig kalles Sjøsidene. Det er arealene rundt der stasjonen, havna og ferjeleiet ligger i dag.

For å videreutvikle Moss havn og legge til rette for et velfungerende knutepunkt og byutvikling rundt ny stasjon har Moss Havn satt i gang områderegulering for havna. Planprogrammet ble vedtatt av Moss kommune 24.11.2014.

Konseptvalgutredning for hovedvegssystem i Moss og Rygge er behandlet i regjeringen. For videre planlegging skal konsept 5 være utgangspunkt for hovedvegssystemet. I det videre arbeidet skal også en videreutvikling av konsept 5 (konsept 6) tas hensyn til.

I sentrumsplanen er et annet konsept, 2C fra Moss kommunes silingsrapport fra kommunedelplan med konsekvensutredning for Rv 19 lagt til grunn.

Jernbaneverket har satt i gang arbeidet med detaljregulering av nytt dobbeltspor fra Sandbukta til Såstad inkl ny jernbanestasjon i Moss. Planprogrammet ble vedtatt av Moss kommune 19.06.2014, og det er lagt vekt på at dette planarbeidet må ses i sammenheng med de øvrige planprosessene som er i gang eller skal settes i gang i området. Dette er planer som har delvis overlappende planavgrensning, men ulik framdrift. Det gjør at koordinering og samordning er krevende, og det er en utfordring i forhold til Jernbaneverkets framdrift.

Regjeringens handlingsplan for kollektivtransport av september 2014 forutsetter knutepunktutvikling og intensiv arealbruk rundt de nye IC-stasjonene, og det forutsettes at Jernbaneverket tar en ledende rolle i å koordinere de ulike aktørene i dette arbeidet.

På den bakgrunn tok Jernbaneverket ved IC-prosjektet initiativ til et møte 09.01.2015 mellom de aktuelle aktørene for å diskutere mulige samarbeidsformer. Partene ble enige om at et mulighetsstudie, som ser de mange planene i sammenheng og visualiserer konsekvensene, ville være en hensiktsmessig og konstruktiv måte å innlede samarbeidet, og at det gjennomføres som et parallelloppdrag med to inviterte team med arkitekt, landskapsarkitektkompetanse og trafikkkompetanse. Hensikten er at mulighetsstudiet skal gi innspill til et grovmasket plangrep samt innspill til hva som skal tas med videre i Jernbaneverkets detaljregulering, i en områderegulering for Sjøsidene og eventuelt øvrig planarbeid som berøres.

## 1.2 Områdeavgrensning

Områdeavgrensningen som defineres for de parallelle oppdragene er tilnærmet lik sentrumsplanens plankart, hensynssone H810\_8 med krav til felles planlegging. Innenfor dette området skal de to uavhengige konsulentteamene undersøke hvilke muligheter som åpner seg og utvikle et byutviklingsgrep som viser mulig bebyggelse, plassdannelser, veistruktur, kollektivfunksjoner og adkomst til selve kollektivknutepunktet for ulike trafikantgrupper.

Det er viktige forankringspunkter i eksisterende bystruktur som plangrepet må forholde seg til. Dette er Jeløygata og Kransen i nord, Fjordveien i sørøst, havn i sør og planlagt gangbro over kanalen i vest.

## 1.3 Mål for stasjonsområdet og byutviklingen i «Sjøsidan»

Gjennom andre dokumenter er det allerede definert en rekke mål for dette området. Utviklingen av knutepunktet og omkringliggende byområde baseres på disse målene.

### Mål gitt av langsiktig samarbeidsavtale om felles areal- og transportutvikling

Følgende mål påvirker utvikling av området:

#### *Kapittel 4 i avtalen; mål for samarbeidet*

Hovedmålet for samarbeidet under denne avtalen er å bidra til å utvikle Mosseregionen som en attraktiv og konkurransedyktig region på en bærekraftig måte basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren.

#### *Med bærekraftig menes tiltak som bidrar til:*

- langsiktig, framtidrettet og konkurransedyktig næringsutvikling og verdiskapning
- styrking av regionens miljømessige kvaliteter
- styrking av befolkningens levekår og livskvalitet
- å redusere transportbehovet, transportsektorens klimagassutslipp samt å redusere avhengigheten av fossile drivstoff
- å redusere bilbruk og øke andel reisende som går, sykler eller bruker kollektivt transportmiddel

#### *For arealpolitikken innebærer dette:*

- Styrking av bysentrene og vedlikehold av lokalsentrene som flerfunksjonelle sentre med høy grad av kvalitet og attraktivitet for økonomisk og sosial aktivitet
- Fortetting og transformasjon, prinsipper om rett funksjon på rett sted, og utbygging langs kollektivakser og rundt kollektivknutepunkter
- Redusert arealforbruk og sikring av grønnstruktur og landskapsverdier i og rundt sentrene

#### *For transportpolitikken innebærer dette:*

- Utvikling av et effektivt og hensiktsmessig transportsystem for regionens befolkning og næringsliv
- Miljøvennlig transportsystem basert på kollektivtransport av høy kvalitet som grunnstamme, med tilgjengelighet for alle
- Utvikling av kollektivknutepunkter, styrke samordning av buss og bane, samt øke kollektivtransportens framkommelighet
- Utvikle et attraktivt tilbud for gående og syklende
- Redusere behovet og motivene for bruk av privatbiler, særlig til arbeidsreiser, gjennom både offensive og restriktive tiltak

- Tilrettelegge for alternative miljøvennlige drivstoff som bidrar til å redusere lokal forurensing (som elektrisitet og biogass)
- Trafikksikkerhet vektlegges i alle tiltak

*Nullvekst i intern personbiltrafikk er det operasjonelle målet akseptert av partene i denne avtalen.*

#### *Delmål*

- Samarbeidet skal bidra til å sikre god politisk forankring av mål og virkemiddelbruk
- Samarbeidet skal bidra til en bedre koordinering og forankring av annet regionalt samarbeid (som for eksempel Osloregionsamarbeidet) og av samarbeidet med statlige myndigheter.

#### **Mål gitt av byplanen for Moss**

Hovedmålet og delmålene i byplanen gir utviklingsretning for Moss by:

#### *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 framheves.

#### *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.

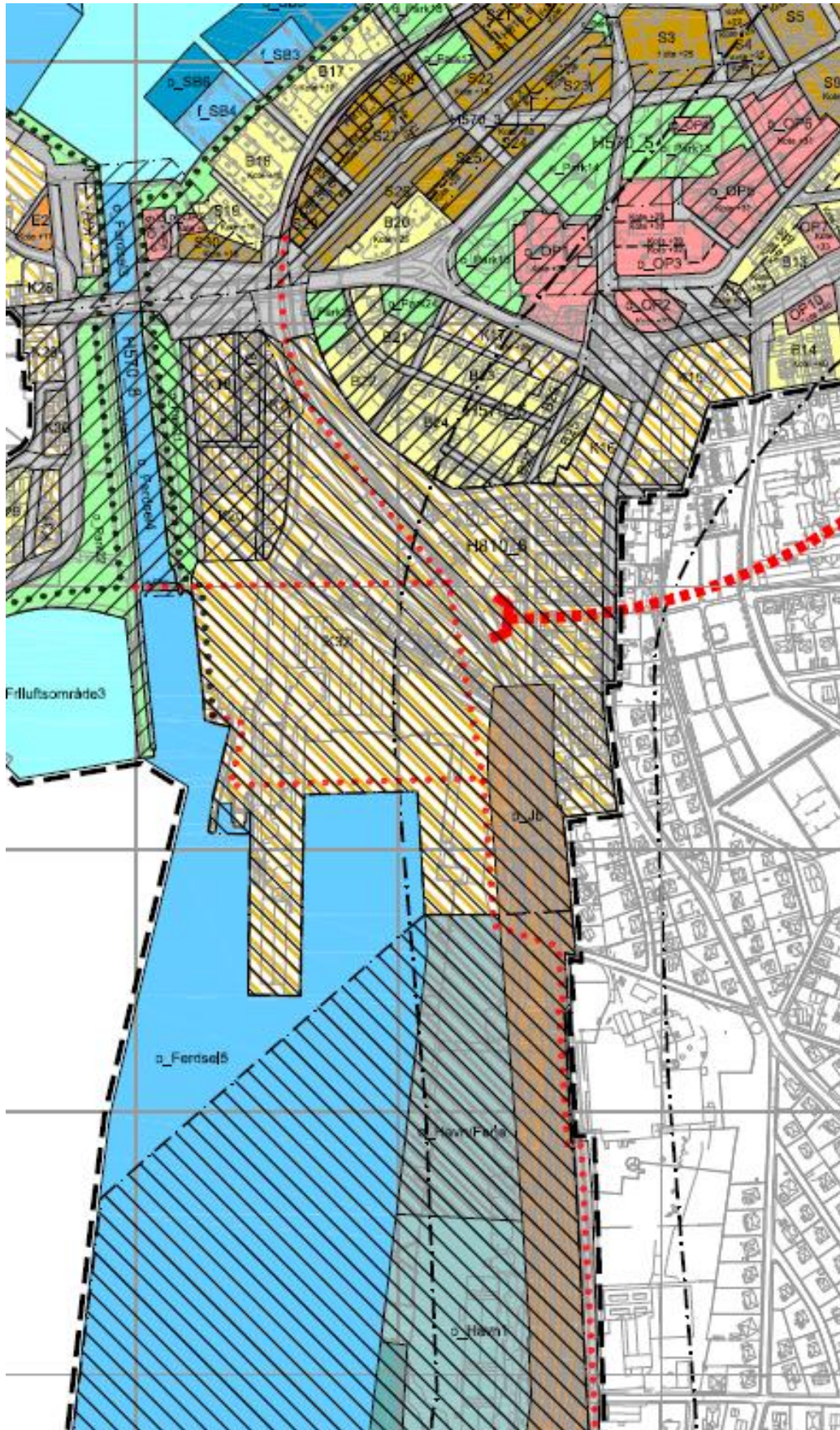
#### *Delmål 4 - Kapasitet*

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



Illustrasjonen viser planområdet. Bevaring kulturmiljø iht sentrumsplanen er markert med hvit stiplede linje. Viktige tilknytninger vil være til Jeløygata, Kransen/sentrumsaksen, Fjordveien, Havn og Kanalene.





Utsnitt av plankart (Sentrumsplanen) med hensynssone H810, krav til felles planlegging på Sjøside.

Alt 2C i silingsrapport KDP+KU for Rv19 ligger til grunn for fremtidig trafikksystem.

## 2 Føringer for parallelloppdraget

Føringene for parallelloppdragene er definert i et eget dokument; program for parallelloppdrag og omtales ikke her.

## 3 Gjennomføring av parallelloppdraget

**Forarbeid:** Prosjektbeskrivelse, områdeavgrensning og program for parallelloppdrag.

**Fase 1: Gjennomføring av parallelloppdrag.** Parallelloppdragene igangsettes ved et oppstartseminar for deltakende konsulentteam, samarbeidsgruppa og eventuelt andre deltakere fra partene. Program for parallelloppdraget og tilleggsinformasjon vil bli gjennomgått. Midtveis i arbeidsprosessen inviteres teamene til hvert sitt diskusjonsmøte med samarbeidsgruppa. Når materialet er innlevert, gjennomføres det et seminar hvor oppdragstakerne presenterer sine forslag, og hvor alle involverte parter inviteres til å delta.

**Fase 2: Evaluering av parallelloppdragene, mulighetsstudie.** Samarbeidsgruppa evaluerer, oppsummerer og gir en anbefaling om hva som skal tas med videre i Jernbaneverkets detaljregulering, i en fremtidig områderegulering for Sjøsidan og eventuelle andre planprosesser.

## 4 Fremdrift, milepæler og forholdet til annet planarbeid

### 4.1 Fremdrift og milepæler for parallelloppdraget

Aktivitet	feb	mars	apr	mai	juni
Utarb. prosjektbeskrivelse og program	■	■			
Periode parallelloppdrag			■	■	
Oppstartsmøte		■			
Midtveismøte m hvert team				■	
Prosjektgruppa; evaluering og anbefaling					■

### 4.2 Videre arbeid

Parallelloppdragene og evalueringen av dem vil være et faglig grunnlag for videre arbeid med de formelle planprosessene. Ved avslutning av arbeidet skal resultatene forankres internt hos hver av partene.

Ved avslutning av parallelloppdraget skal samarbeidsgruppa komme med anbefalinger til det videre arbeidet og det avklares om samarbeidet skal videreføres i en annen form.

## 5 Organisering og økonomi

Arbeidet er initiert og finansiert av Jernbaneverket og ROM Eiendom. Moss kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen bidrar med premisser/føringer til kravspesifikasjonen innenfor sine ansvarsområder.

### Prosjektgruppe knutepunktutvikling

Leder: Marianne Hermansen JBV

JBV: Trygve Sørbo Kvarme, planleggingsleder for delstrekning Såstad – Kleberget

JBV: Birgithe Haneseth, medarbeider knutepunktutvikling

Statens vegvesen: Elisabeth Bechmann

Moss kommune: Terje Pettersen

Østfold fylkeskommune: Kari Ottestad

ROM Eiendom: Steffen Markussen, Ellen Haug, Per Atle Tufte

NSB: avklares

### Finansiering

Budsjett for parallelloppdraget er samlet 800 000 kr. De to teamene vil motta 400 000 kr hver.

#### *Kostnadsdeling:*

Jernbaneverket	400 000 kr
Rom Eiendom/Sjø siden Moss AS	400 000 kr
Sum	800 000 kr