

ØSTFOLDBANEN VL

(SKI) - MOSS

MOSS STASJON

Planinitiativ for endring av stasjonsområdet Km 57,492 – 62,925

00E	Til behandling i Moss kommune	13.01.2025	MarFis	HelSoe	MFB	
Rev.	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Østfoldbanen VL (Ski) - Moss Moss stasjon Planinitiativ for endring av stasjonsområdet Km 57,492 – 62,925		Ant. sider				
		27				
		Produsent	Norconsult Norge AS			
		Prod. dok. nr.				
		Erstatning for				
Prosjekt: 960168 Parsell: 20		Dokument nr.	SMS-20-A-12320		Rev. 00E	
		BANE NOR			Dokument nr.	Rev.

1	BAKGRUNN OG FORMÅL	3
1.1	FORMÅLET MED DETALJREGULERINGSARBEIDET	3
1.1.1	<i>Plantype</i>	3
1.1.2	<i>Fremtidige arealformål</i>	3
1.2	FORSLAGSSTILLER OG FAGKYNDIG PLANKONSULENT	3
1.3	BAKGRUNNEN FOR PLANARBEIDET	4
1.3.1	<i>Status og historikk</i>	4
1.3.2	<i>Beskrivelse av innledende tiltaksoptimalisering (funksjonell og miljømessig kvalitet)</i>	5
2	PLANOMRÅDET OG OMGIVELSENE	7
2.1	BELIGGENHET OG PLANAVGRENSNING	7
2.2	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET	9
3	BESKRIVELSE AV TILTAKET	10
3.1.1	<i>Tiltakets hovedkomponenter</i>	10
3.1.2	<i>Detaljering av tiltaket</i>	12
3.1.3	<i>Antatte endringer i plankartet</i>	12
4	RAMMER OG FØRINGER FOR PLANARBEIDET	14
4.1	LOVER OG FORSKRIFTER	14
4.2	KOMMUNALE FØRINGER	14
4.2.1	<i>Kommuneplan for Moss</i>	14
4.2.2	<i>Bygge- og deleforbud i Moss</i>	16
4.2.3	<i>Kommunedelplan for Moss sentrum (Sentrumsplanen)</i>	16
4.2.4	<i>Reguleringsplanarbeid for Fjordveien-Værlegata, Værlegata-Strandgata-gamle Moss stasjon 17</i>	
4.2.5	<i>Reguleringsplanarbeid for Moss havn</i>	18
4.3	REGIONALE FØRINGER	19
4.4	NASJONALE FØRINGER	19
5	TILTAKETS VIRKNING PÅ OG TILPASNING TIL, LANDSKAP OG OMGIVELSER	21
5.1	OVERORDNETE VIRKNINGER PÅ OMGIVELSENE	21
5.2	VURDERING AV OM TILTAKET UTLØSER KRAV OM KONSEKVENsutREDNING	22
5.3	RELEVANTE UTREDNINGSTEMA	22
6	SAMFUNNSSIKKERHET – RISIKO- OG SÅRBARHET	24
7	PLANPROSESS OG SAMARBEID/MEDVIRKNING	25
7.1	VESENTLIGE INTERESSER SOM BERØRES	25
7.2	SAMARBEID OG MEDVIRKNING	26
7.3	FORSLAG TIL FREMDRIFTSPLAN	26
8	DOKUMENTINFORMASJON	27
8.1	ENDRINGSLOGG	27
8.2	REFERANSER	27

1 BAKGRUNN OG FORMÅL

1.1 Formålet med detaljreguleringsarbeidet

Dette planinitiativet er utarbeidet av Bane NOR SF med bistand fra Norconsult Norge AS i forbindelse med endring av reguleringsplanen for nye Moss stasjon i Moss kommune: *Østfoldbanen VL, Sandbukta-Moss-Såstad*, sist revidert 27.02.2017.

Formålet med planarbeidet er å omregulere arealet for plassering av ny stasjonsbygning med tilhørende infrastruktur og anlegg.

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 tunnelene nord og sør for planområdet avgrenser handlingsrommet ytterligere.

Av hensyn til prosjektets overordnede fremdrift vil det derfor være svært vesentlig å avgrense omfanget av denne planendringen til det som kan knyttes direkte til ny plassering av stasjonsbygningen.

1.1.1 Plantype

Planområdet er i gjeldende områdereguleringsplan hovedsakelig regulert til jernbane- og samferdselsformål.

Gjeldende områdereguleringsplan strekker seg både nord og sør for Moss sentrum. Område for den aktuelle endringen er ca. 1 km. Endringer av eksisterende områderegulering gjelder dette området.

1.1.2 Fremtidige arealformål

Arealene innenfor område for endringer foreslås til jernbane- og samferdselsformål. Bane NOR planlegger egen byggesak for områdene senere. Detaljnivået for reguleringsplanen tilpasses dette premisset.

1.2 Forslagsstiller og fagkyndig plankonsulent

Forslagsstiller – Bane NOR SF

Kontaktperson: Jostein Meisdalen
Adresse: Postboks 4350, 2308 Hamar
Telefon: 909 97 347
E-post: jostein.berger.meisdalen@banenor.no

Fagkyndig plankonsulent – Norconsult Norge AS

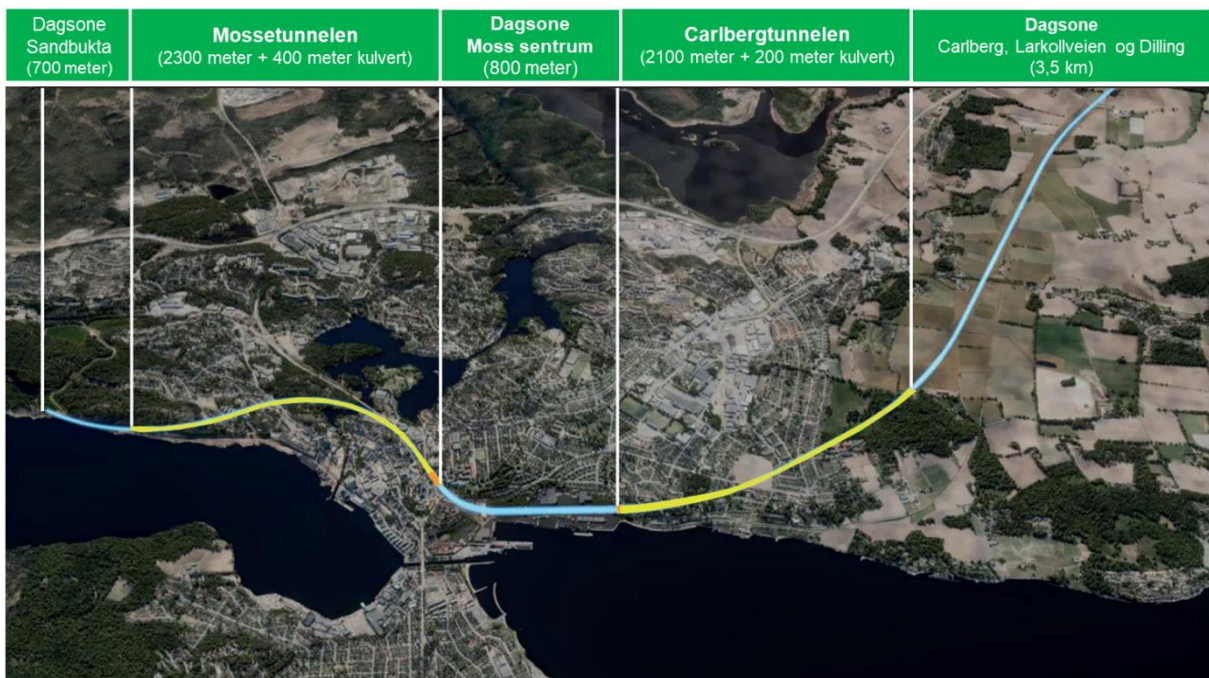
Kontaktperson: Marius Fiskevold
Adresse: Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika
Telefon: 414 09 073
E-post: marius.fiskevold@norconsult.com

1.3 Bakgrunnen for planarbeidet

1.3.1 Status og historikk

Bane NOR bygger nytt dobbeltspor gjennom Moss kommune fra Sandbukta i nord via Moss sentrum, og til Såstad i sør. Det vil bli sammenhengende dobbeltspor fra Oslo S og til Haug i Råde. Dobbeltsporet vil gi økt kapasitet på Østfoldbanen, med flere tog i timen – og en reisetid mellom Oslo og Moss på under 30 minutter.

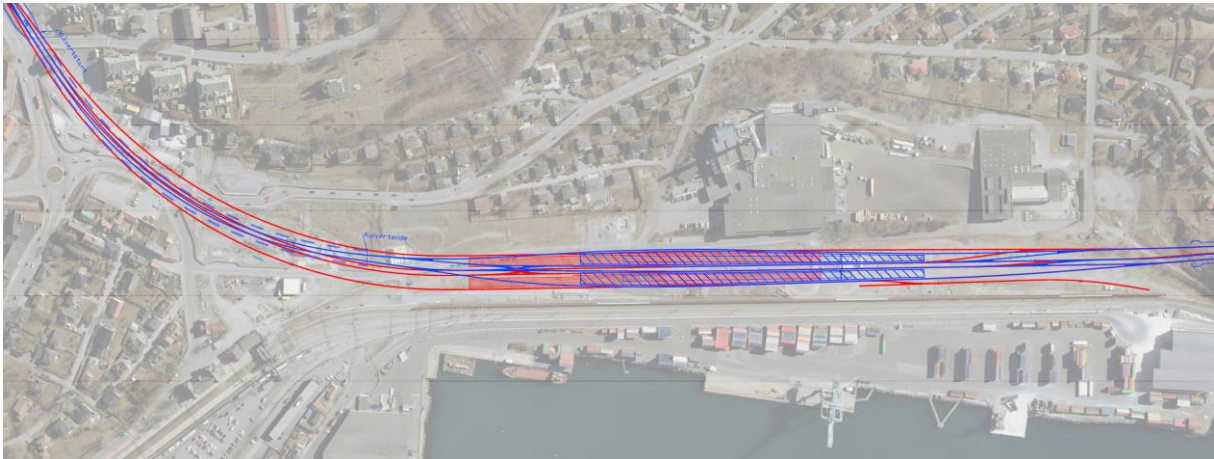
Det nye dobbeltsporet er ca. 10 km og bygges i ny trasé. Omtrent halvparten går i tunneler: Mossetunnelen (2,3 km) i nord og Carlbergtunnelen (2,7 km) sør for Moss (se figur 1). På Dilling bygges en veikulvert under sporet i Larkollveien. I Moss sentrum bygges en helt ny jernbanestasjon, og nye plattformer. Begge tunneler er ferdig utsprengt, og etterarbeidene pågår for fullt. Sportraseene i dagen i Sandbukta og mellom Dilling og Såstad nærmer seg ferdigstilt.



Figur 1: Figuren viser de ulike elementene i prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad. Det aktuelle endringsforslaget av reguleringsplanen ligger innenfor strekning markert som dagsone i Moss sentrum.

I Moss sentrum har det vist seg at grunnforholdene er langt mer krevende enn det som var kjent da reguleringsplanen ble vedtatt i 2016. Grunnforholdene gjør det nødvendig med omfattende sikringstiltak i form av områdestabilisering før det kan bygges nye spor og ny stasjon. Pr. januar 2025 er flere av tiltakene ferdigstilt, mens andre pågår. Når tiltakene er ferdige, vil den geotekniske sikkerheten i området være enten forbedret eller uendret.

Vinteren 2024 konkluderte Bane NOR med at grunnforholdene gjorde det nødvendig å redusere størrelsen (i hovedsak bredden) på kulverten gjennom kvikkleiresonen i Kransen. En konsekvens av dette er at antallet spor i kulverten reduseres fra 4 til 2. Dette har gitt en ny sporplan for hele Moss stasjon (se figur 2). Det er fortsatt 4 spor ved plattformene.



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.

Den nye sporplanen utløste behov for å vurdere stasjonskonseptet på nytt. Høsten 2024 foregikk det et omfattende optimaliseringsarbeid med ulike stasjonskonsepter (se kapittel 1.3.2). Arbeidet viste at det ville bli svært lang avstand mellom stasjonsbygning og plattformer. Resultatet var at Bane NOR anbefalte at stasjonsbygningen burde flyttes sørover. Samtidig ble det foreslått å anlegge et lokk over nye deler av sporområdet slik at byutviklingsarealet ble større.

Disse endringene i tiltaket har skapt behov for å endre vedtatt reguleringsplan i selve stasjonsområdet.

1.3.2 Beskrivelse av innledende tiltaksoptimalisering (funksjonell og miljømessig kvalitet)

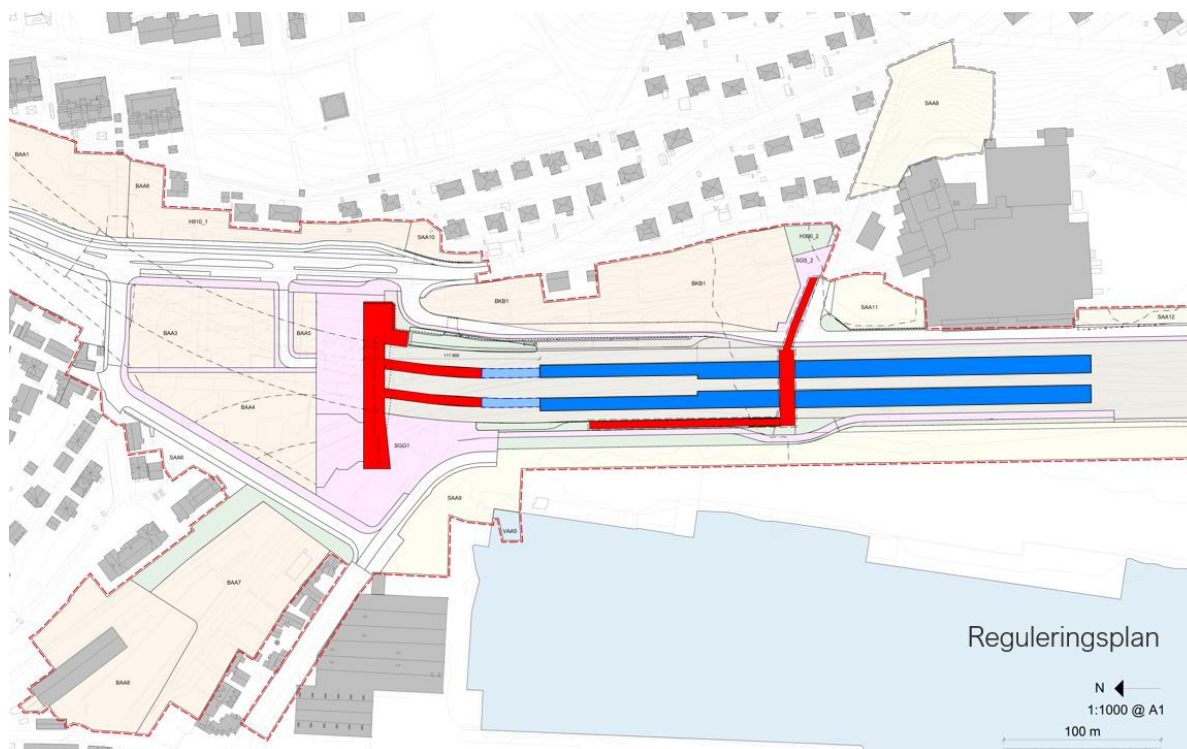
Optimaliseringsarbeidet høsten 2024 har dreid seg om å legge til rette for en best mulig stasjonsløsning for de reisende og for byen. Det er da blant annet lagt vekt på stasjonens funksjon som knutepunkt og beliggenhet i den øvrige bystrukturen.

Følgende mål har vært lagt til grunn for optimaliseringsarbeidet:

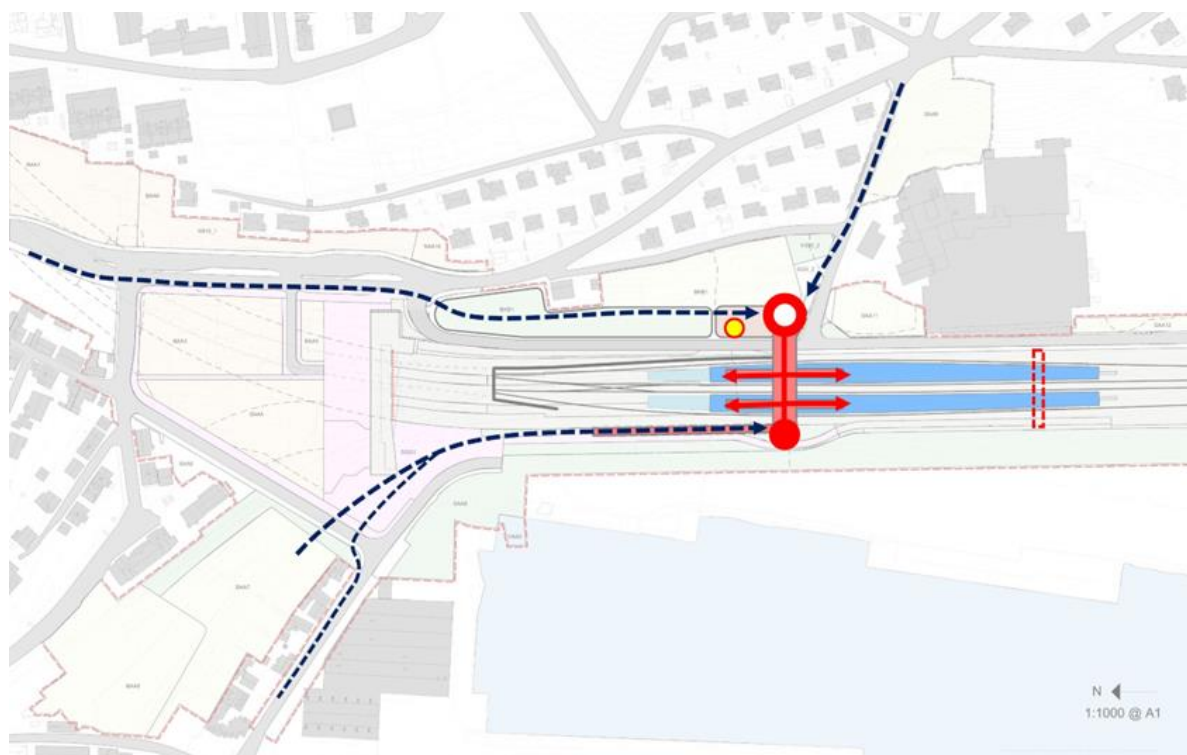
- Stasjonen skal utformes så togene går så raskt som mulig og med fleksibel og robust sporgeometri.
- Stasjonen skal fungere godt for passasjerene med kort og intuitiv vei fra adkomst til plattform.
- Stasjonen skal fungere godt i byen med rask og god trafikkavvikling.
- Stasjonen skal bli et tyngdepunkt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

Det har i tillegg vært en premiss at optimaliseringen ikke skal forsinke ferdigstillingen av prosjektet.

Gjennom prosessen har ulike hovedkonsepter blitt utviklet. De ulike konseptene har vært gjennom flere silingsrunder der miljø, kostnader og sosiale aspekter har blitt vurdert. Konklusjonen på silingsprosessen var at stasjonslokaliseringen ble endret.



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.

2 PLANOMRÅDET OG OMGIVELSENE

2.1 Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet ligger mellom eksisterende Moss jernbanestasjon, Moss havn og industribedriften Rockwool, sør for Moss sentrum (figur 5).



Figur 5: Figuren viser planområdets beliggenhet i Moss by (Kilde: www.norgeskart.no).

Planområdet (se figur 6) har en størrelse på ca. 162 daa.

Planområdet omfatter nødvendig areal til nytt stasjonsområde, tilgrensende områder og byutviklingsområder nord for nytt stasjonsområde. Planavgrensningen er på dette tidspunktet i prosessen omfattende for å kunne fange opp eventuelle virkninger av tiltaket som ikke er kjent per dags dato.

Planområdet kan bli redusert før offentlig ettersyn.



Figur 6: Figuren viser planinitiativets utkast til plangrense.

2.2 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.



Figur 7: Figuren viser den sørlige delen av planområdet. Moss havn ligger til venstre for eksisterende jernbane, og Rockwool-fabrikken ligger til høyre for anleggsområdet.



Figur 8: Figuren viser den sentrale delen av planområdet. Moss jernbanestasjon ligger til venstre for anleggsområdet.

3 BESKRIVELSE AV TILTAKET

3.1.1 Tiltakets hovedkomponenter

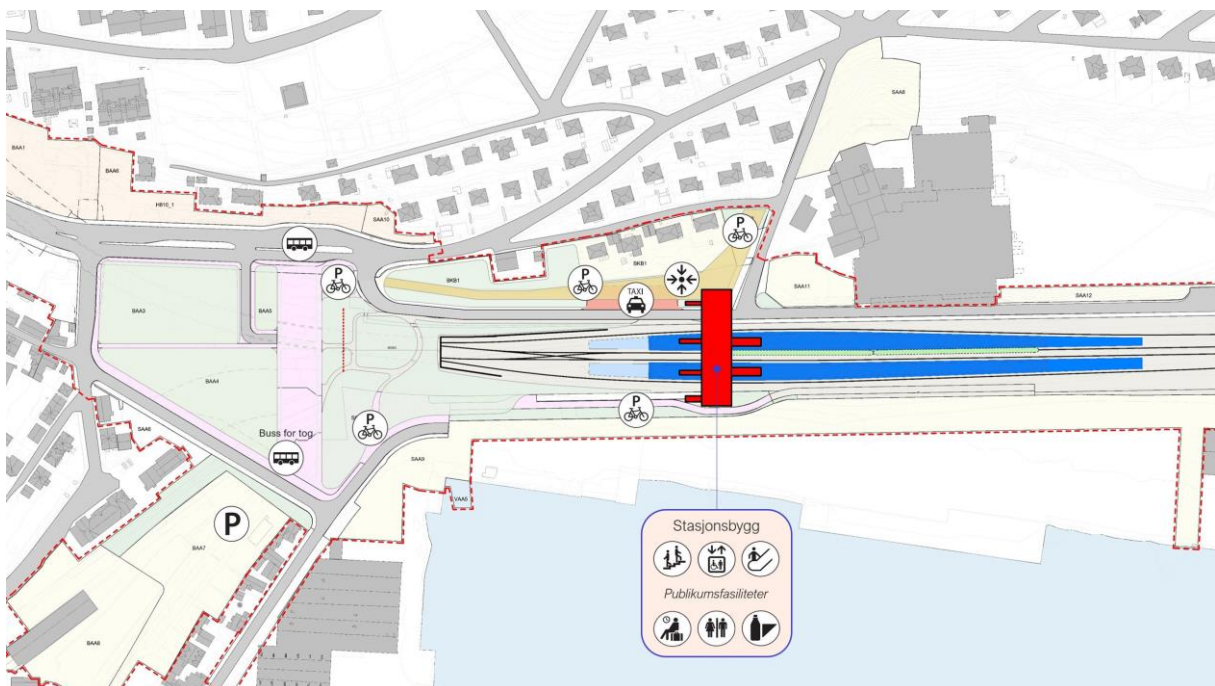
Tiltaket består av følgende hovedkomponenter:

- Stasjonsbygg – endret plassering og omfang
 - Flytting av hovedadkomst
 - Flytting av kiss & ride
- 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 meter.

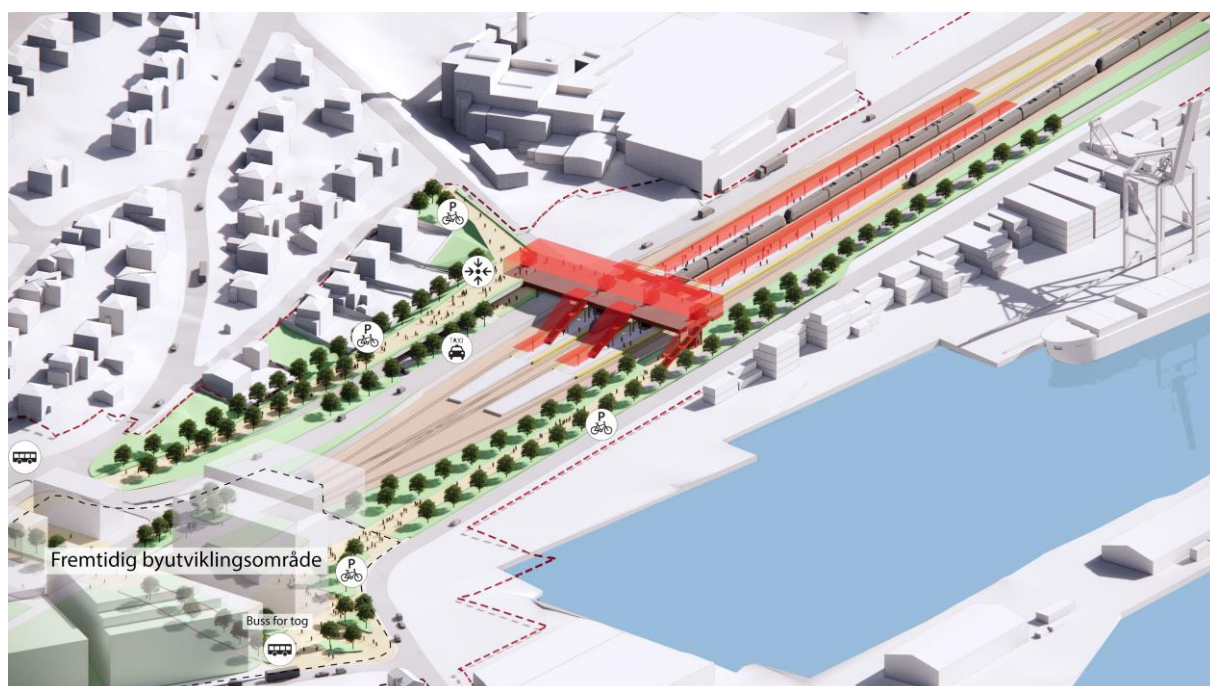
Bane NOR vil i det videre arbeidet se på endelig plassering av stasjonsbygningen og tilhørende funksjoner. Det er en rekke hensyn som må tas i dette arbeidet og en del er også regulert gjennom forskjellige regelverk.

Generelt er det viktig for Bane NOR at det bygges en fremtidsrettet stasjon som på en effektiv måte kan håndtere dagens og fremtidens passasjermengder. Togene som skal stoppe ved stasjonen er 220 meter lange (doble togsett). Det er en fordel for personstrømmene om atkomsten er noe ute på plattformene slik at passasjerene fordeler seg i togsettene.

Plattformene er i tillegg bredere mot midten, noe som gir bedre plass til å plassere atkomsttrapper, heis, ev. rulletrapp og publikumsfasiliteter der. Dette må veies opp mot gangavstand til målpunkter rundt stasjonen og tilgang til sidearealer som kan brukes som forplass og atkomstsone for stasjonen.



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



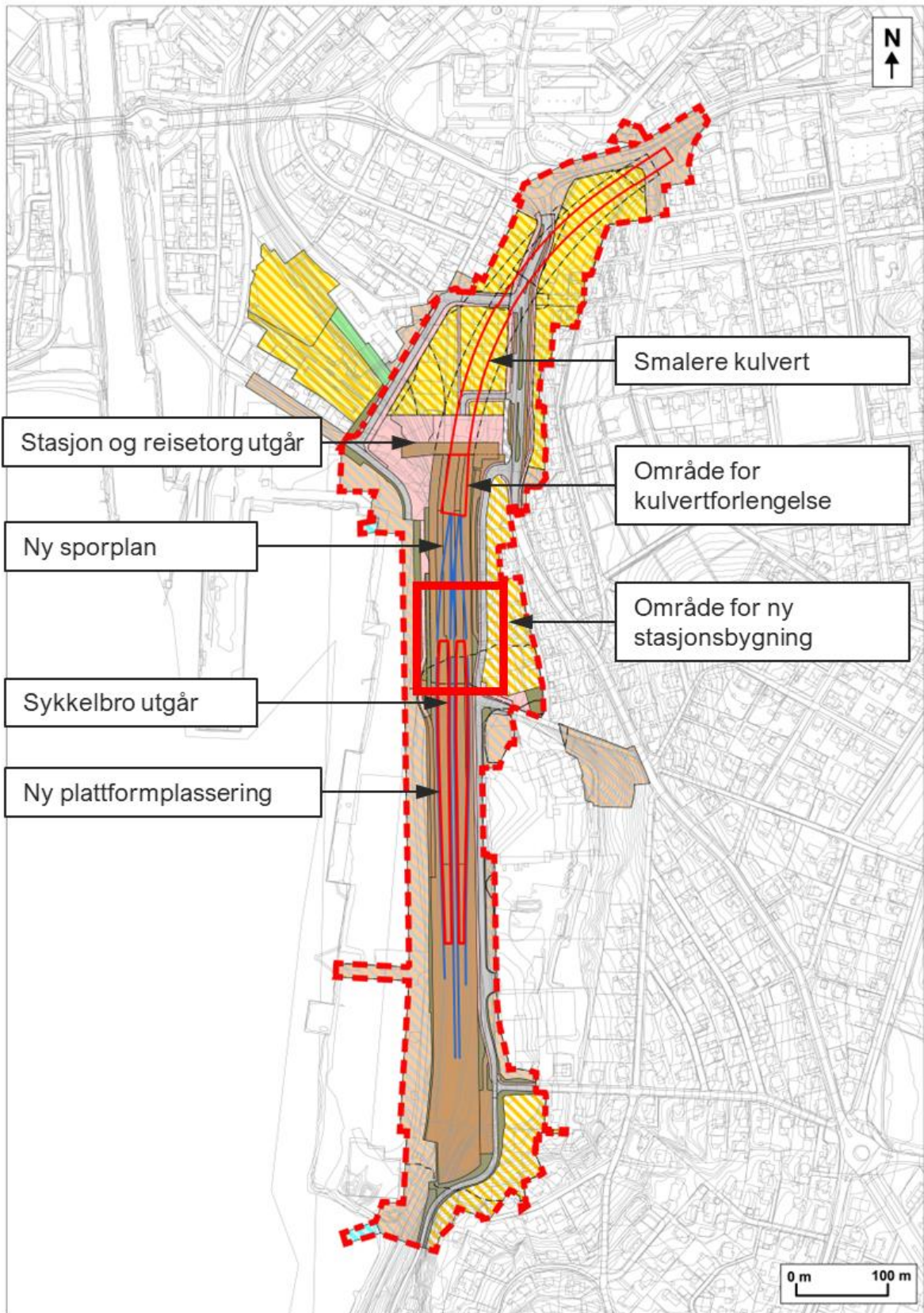
Figur 10: Figurene viser en volumstudie av det aktuelle stasjonskonseptet. Illustrasjonen viser ikke ferdig løsning.

3.1.2 Detaljering av tiltaket

Oppstart av detaljprosjektering er planlagt i februar 2025. Videreutviklingen av tiltaket fra gjennomførbart konsept til avklart alternativ vil foregå parallelt med planprosessen. Det vil derfor være gode muligheter for å kunne samordne stasjonsutformingen med innspill og kommentarer fra den offentlige planprosessen.

3.1.3 Antatte endringer i plankartet

Figur 11 viser antatte endringer i plankartet sammenlignet med vedtatt områderegulering.



Figur 11: Figuren viser hovedelementene i forslag til endring av tiltaket i forhold til vedtatt reguleringsplan.

4 RAMMER OG FØRINGER FOR PLANARBEIDET

4.1 Lover og forskrifter

Relevante lover og forskrifter (listen er ikke uttømmende):

- Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71)
- Jernbaneloven (LOV-1993-06-11-100)
- Veglova (LOV-1963-06-21-23)
- Forurensningsloven (LOV-1981-03-13-6)
- Klimaloven (LOV-2017-06-16-60)
- Kart- og planforskriften (FOR-2009-06-26-861)
- Byggesaksforskriften (SAK 10) (FOR-2010-03-26-488)
- Byggteknisk forskrift (TEK 17) (FOR-2017-06-19-840)
- Byggherreforskriften (FOR-2009-08-03-1028)
- Kravsforskriften (FOR-2014-12-10-1572)
- Storulykeforskriften (FOR-2016-06-03-569)
- Forurensningsforskriften (FOR-2004-06-01-931)
- Forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716)

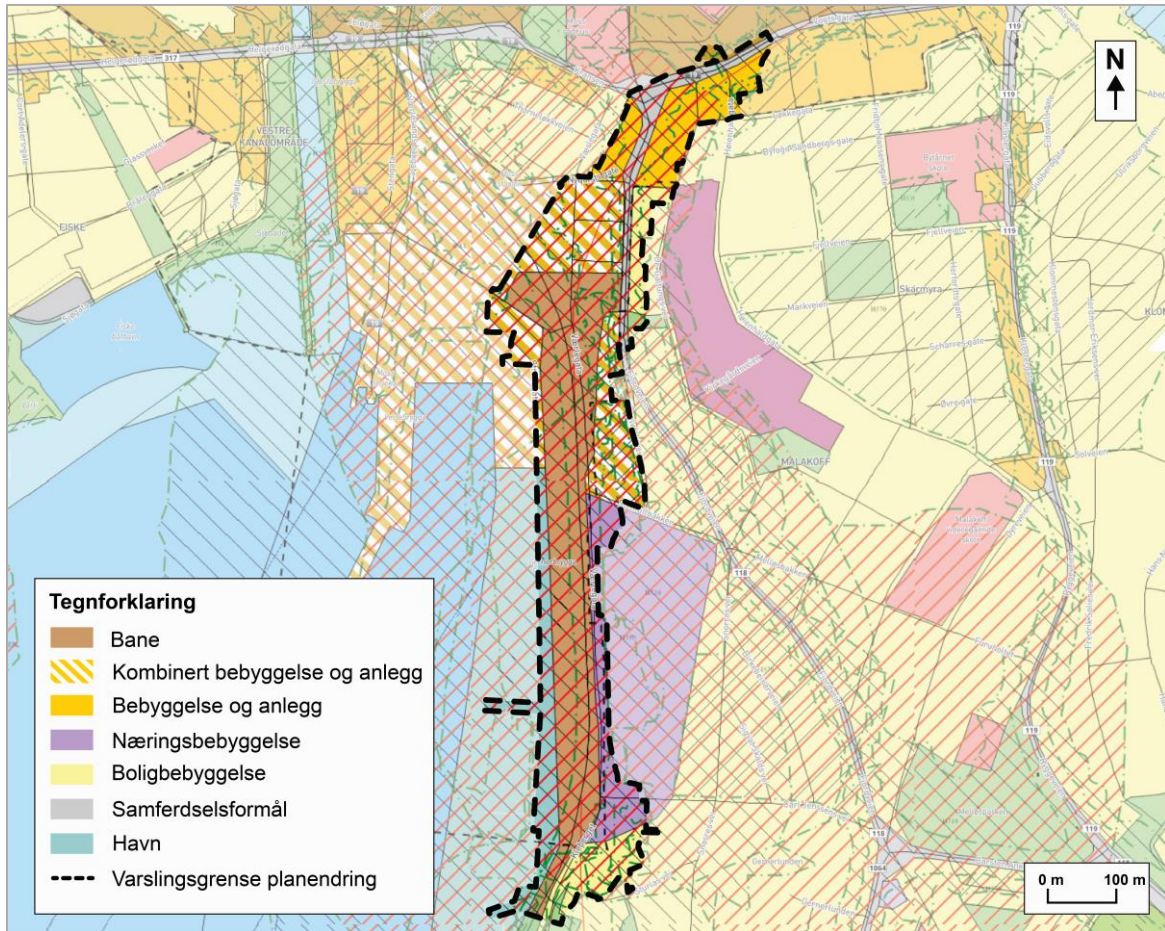
4.2 Kommunale føringer

4.2.1 Kommuneplan for Moss

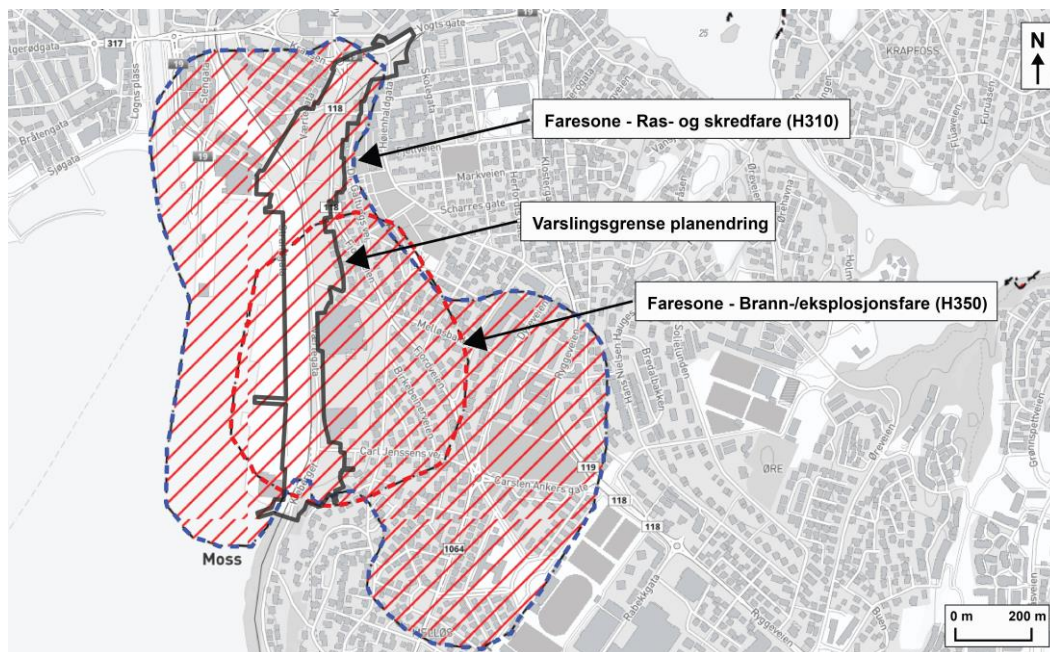
Kommuneplanens samfunnsdel Moss 2030 ble vedtatt 13. februar 2020. Planen beskriver utfordringer og fastsetter langsiktige mål og strategier for kommunen.

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt 23. mars 2021 og er kommunens overordnede strategiske areal- og byutviklingspolitiske styringsverktøy. I kommuneplanen er varslingsområdet for planendringen avsatt til bane, kombinert bebyggelse og anleggsformål, bebyggelse og anlegg, næringsbebyggelse, boligbebyggelse, samferdselsformål og havn (se figur 12).

Varslingsområdet for planendringen ligger innenfor faresone for ras- og skredfare og brann- og eksplosjonsfare (rundt Rockwool) i kommuneplanens arealdel (se figur 13).



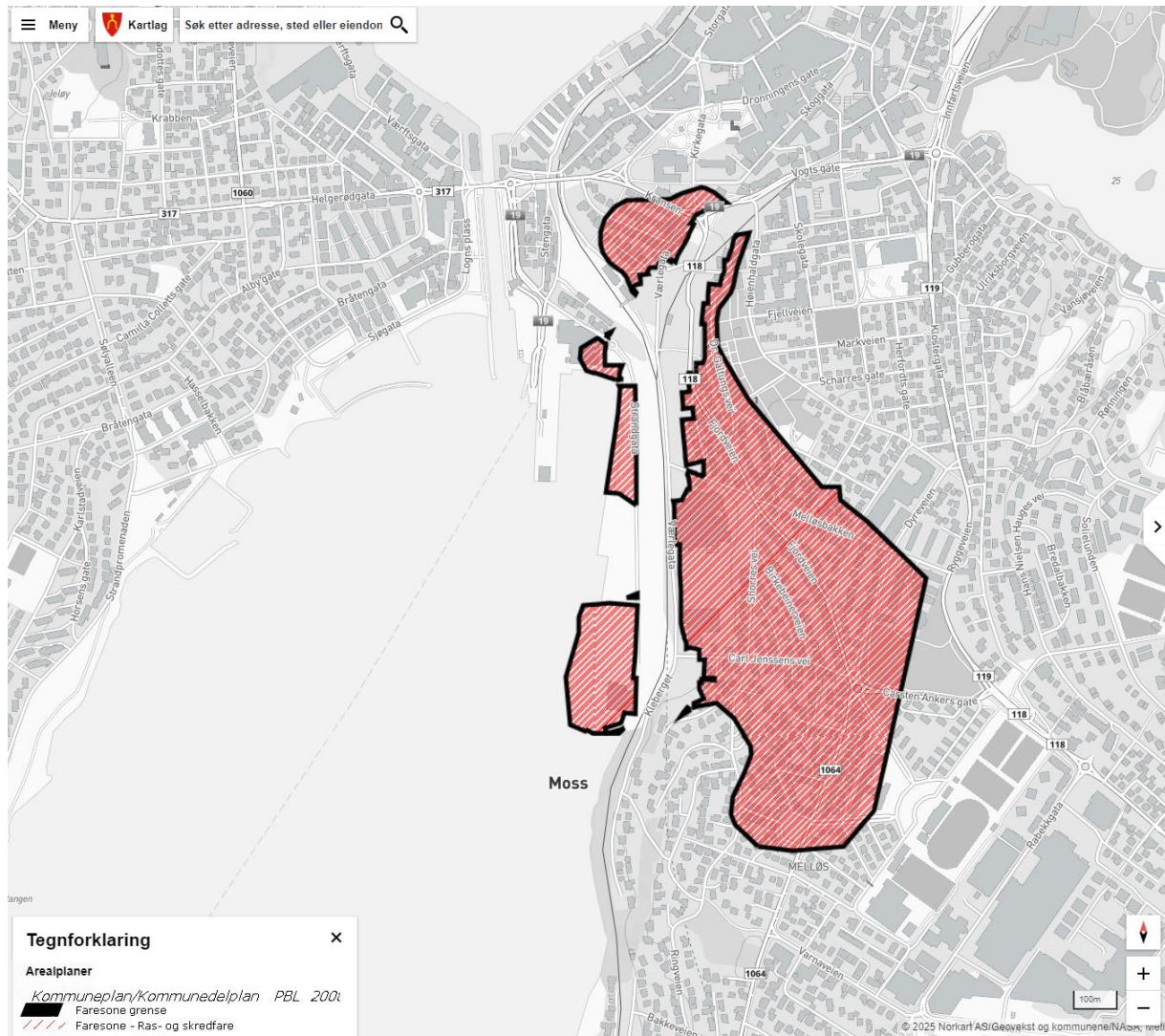
Figur 12: Figuren viser utsnitt av kommuneplanens arealdel, med varslingsgrensen i stiplest sort linje. Kilde: kommunekart.com.



Figur 13: Figuren viser faresone for ras- og skredfare og faresone for brann-/eksplosjonsfare (rundt Rockwool). Kilde: kommunekart.com.

4.2.2 Bygge- og deleforbud i Moss

Moss kommune vedtok 18. juni 2024 bygge- og deleforbud for områder som ligger innenfor rødt stiplet areal vist på figur 14. Bygge- og deleforbudet gjelder alle eiendommer innenfor sonen, med unntak av Moss havn og Rockwool AS. Bakgrunn for vedtaket er at det er kvikkleire i området og hensynet til sikkerhetsfaktoren for stabilitet, som Bane NOR legger til grunn for arbeidet med jernbanen gjennom Moss sentrum.



Figur 14: Figuren viser områder med bygge- og deleforbud i Moss. Kilde: kommunekart.com.

4.2.3 Kommunedelplan for Moss sentrum (Sentrumsplanen)

Kommunedelplan for Moss sentrum 2015–2026, vedtatt 15. juni 2015, har som hovedmål å styrke Moss sentrum som regionens kommersielle og kulturelle tyngdepunkt, med variert tilbud av boliger, arbeidsplasser og opplevelser. Både omlegging av jernbanen og rv. 19 i tunnel under byen omtales som nødvendige «bunnsviller» i den fremtidige sentrumsutviklingen.

For det nye stasjonsområdet legges det vekt på at det skal utvikles et funksjonelt og velfungerende trafikknutepunkt med god kollektivdekning og god tilgjengelighet for

syklende og gående. Det vil være behov for å sikre et nødvendig antall parkeringsplasser for togpendlerne.

I plankartet (figur 15) er arealene nord for nytt stasjonsområde avsatt til kombinert bebyggelse og anlegg med hensynssone gjennomføringssone, boligbebyggelse og samferdselsformål. Nytt stasjonsområde er avsatt til baneformål. Innenfor hensynssonen er det krav om felles planlegging og en rekke kvalitetskrav til infrastruktur, bebyggelse og offentlige byrom.

Intensjonene i sentrumsplanen og bestemmelsene til utbyggingsområdene nord for nytt stasjonsområde må følges opp i reguleringsplanendringen.

Sentrumsplanen er for tiden under revisjon. Planforslaget ble vedtatt lagt ut på høring i kommunestyremøte 10. desember 2024.

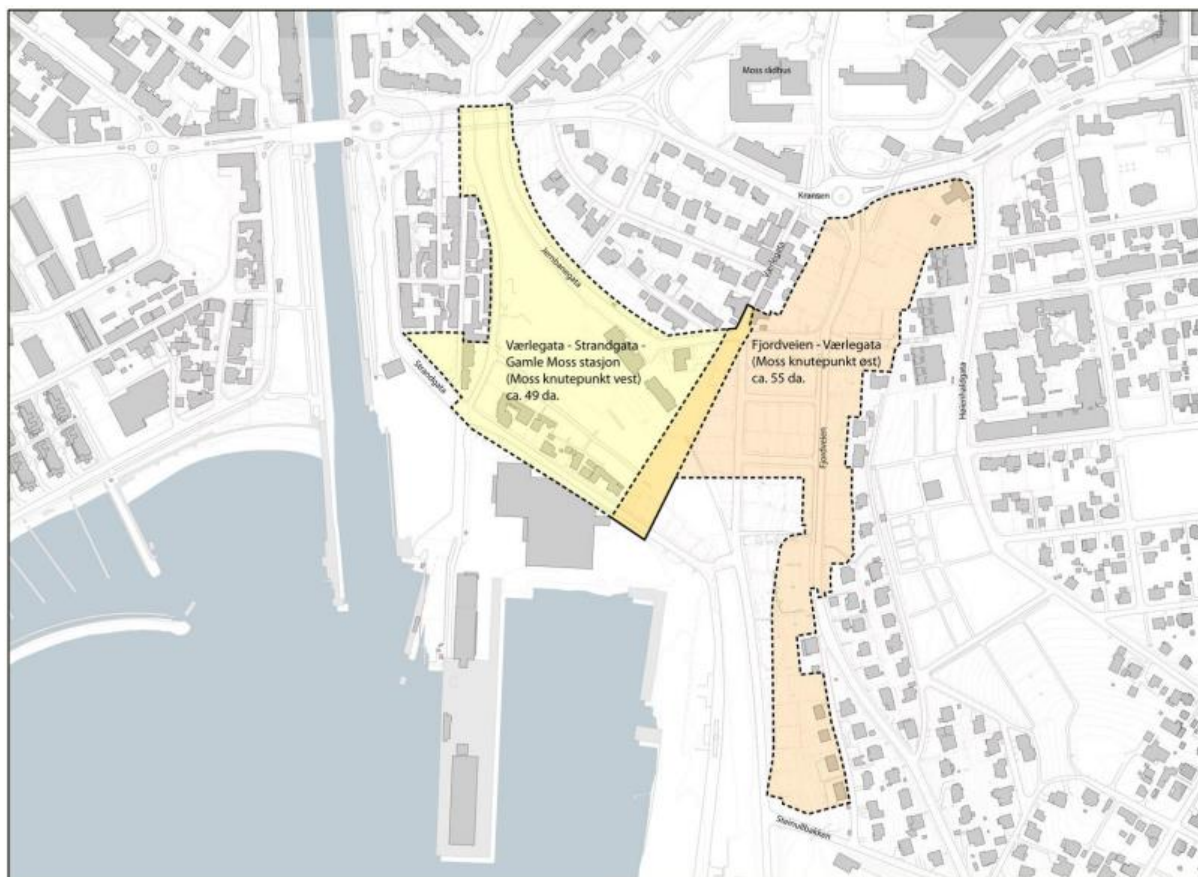


Figur 15: Figuren viser plankart for sentrumsplanen. Kilde: kommunekart.com.

4.2.4 Reguleringsplanarbeid for Fjordveien-Værlegata, Værlegata-Strandgata-gamle Moss stasjon

Det ble varslet oppstart av planarbeid og høring av planprogram for Moss knutepunkt 17. april 2023. Planarbeidet er delt i to: Fjordveien–Værlegata (Moss knutepunkt øst) og Værlegata–Strandgata–Gamle Moss stasjon (Moss knutepunkt vest) (se figur 16). Forslagsstillere er Bane NOR Eiendom AS og Sjøsidan Moss AS (eies av Moss kommune og Bane NOR Eiendom).

Hensikten med planarbeidene er å utarbeide to planer som legger til rette for en god utvikling av området omkring nye Moss stasjon og som sikrer god kobling mot sentrum. Det legges opp til planer med fleksibilitet for boliger, kontor og tjenesteyting, samt noen lokalt baserte forretningsarealer ved stasjonen.



Figur 16: Varslingsgrense for reguleringsplanarbeidene for Moss knutepunkt vest og øst. De to planarbeidene overlapper innledningsvis i nye Værlegata. Kilde: Arkitema AS.

4.2.5 Reguleringsplanarbeid for Moss havn

Planarbeidet (saksnr. 2017/6489) er ikke lenger aktivt og omtales derfor ikke nærmere.

4.3 Regionale føringer

Regional transportplan for Østfold mot 2050

Planen ble vedtatt i juni 2018.

Regional transportplan for Østfold er en helhetlig plan som dekker alle samferdselsområder og regioner i Østfold. Den tar utgangspunkt i mål og strategier i fylkesplanen «Østfold mot 2050» og skal bygge på arbeid med pågående planlegging av samferdselsprosjekter i Østfold. Fylkesplanen er omtalt nedenfor.

Fylkesplan for Østfold - Østfold mot 2050

Planen ble vedtatt av fylkestinget 21. juni 2018.

Består av samfunnsdel, arealstrategi, regional strategi, retningslinjer for areal- og energibruk og planbestemmelser. Planens hovedmål er: *«Østfold skal være attraktivt for mennesker og kapital, og tilby et velfungerende arbeidsmarked. Vi skal ha et bærekraftig næringsliv preget av nyskaping, riktig kompetanse og samhandling.»*

Fylkesplanen har et definert delmål innenfor temaet *Infrastruktur og samferdsel* om at Østfold skal ha et transportsystem som fremmer helse, miljø, kultur og verdiskapning og bidrar til positiv regional utvikling med attraktive byer og bygder. I tillegg skal eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes. En av strategiene for å oppfylle delmålet er at det skal arbeides for effektive jernbaneforbindelser med tilstrekkelig kapasitet gjennom fylket og dobbeltsporet linje frem til svenskegrensen.

For Mosseregionen er det fastsatt egne regionale strategier. Her trekkes det frem at dobbeltsporutbyggingen og knutepunktsutviklingen rundt nye Moss stasjon gir regionen mange muligheter og kan bidra til at Mosseregionen blir mer attraktiv for høykompetent arbeidskraft, kultur og næringsliv.

Planendringen av det nye stasjonsområdet i Moss er en viktig forutsetning for å kunne realisere dobbeltsporutbyggingen på strekningen Sandbukta–Moss–Såstad.

4.4 Nasjonale føringer

Nasjonal transportplan 2025–2036

Nasjonal transportplan (NTP) ble godkjent 22. mars 2024. Det overordnede målet for transportpolitikken er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. For jernbanesektoren legger NTP vekt på å videreutvikle jernbanen, særlig for persontransport i og rundt de største byområdene og for godstransport på lange strekninger. Her kan jernbanen bidra effektivt som en kapasitetssterk, areal- og energieffektiv og miljøvennlig transportform.

I den langsiktige strategiske utviklingen av jernbanen frem mot 2050 legger NTP bl.a. vekt på:

- Prioritere fornying og utbedring av jernbaneinfrastrukturen, med økte rammer til drift og vedlikehold for å sikre økt driftsstabilitet.
 - Fullføre igangsatte tilbudsforbedringer som pågår rundt de største byene.
-

- Øke kapasiteten i jernbanenettet i byområdene der befolkningsveksten er størst, gjennom utbedring og videreutvikling av eksisterende strekninger.

Dobbeltsporprosjektet mellom Sandbukta og Såstad i Moss vil gi kortere reisetid og flere rushtidsavganger mellom Oslo og Moss når det er ferdigstilt. Prosjektet vil bidra til å øke kapasiteten i jernbanenettet mellom de største byområdene slik NTP vektlegger. Det nye stasjonsområdet innenfor planområdet skal tilrettelegges for 4 plattformer som kan ta imot nye og lengre tog for å møte den forventede befolkningsveksten og behovet for transport.

Øvrige nasjonale føringer:

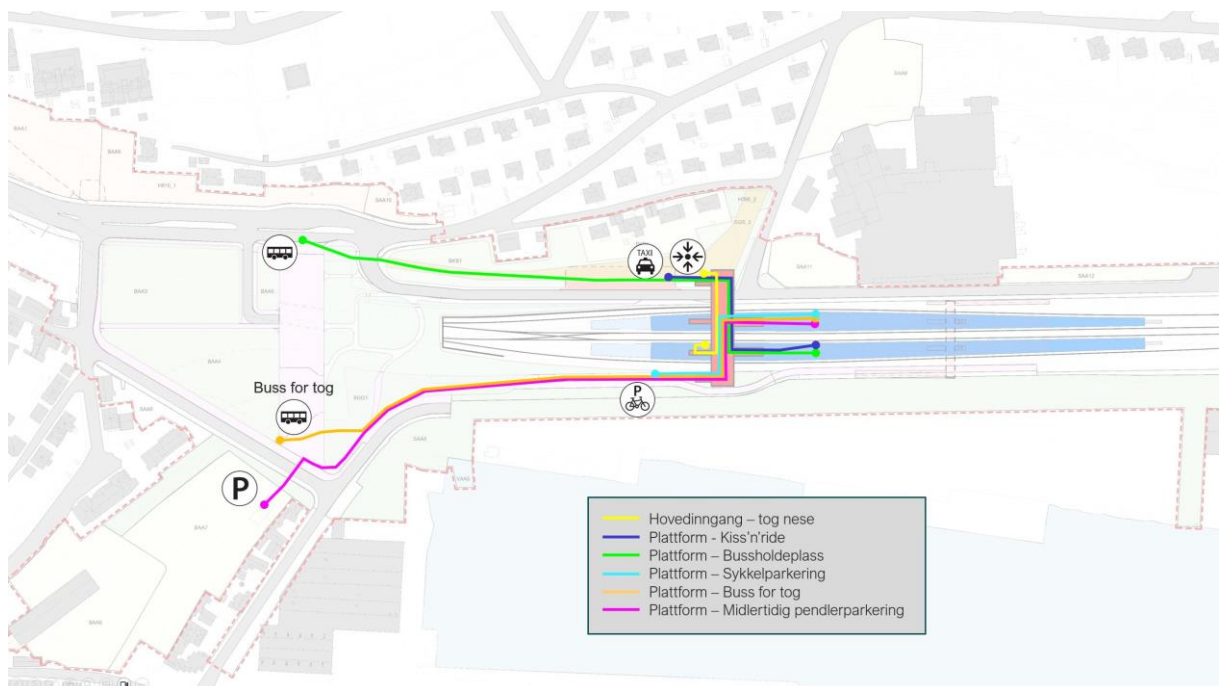
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027
 - Statlige planretningslinjer for klima og energi (20.12.2024)
 - Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (20.12.2024)
 - Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
 - Retningslinjer for flaum- og skredfare i arealplanar (nr. 2/2011)
 - Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021)
 - Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
 - Retningslinjene for håndtering av overvann i arealplaner
 - Veiledere om sikkerheten rundt storulykkevirkosomheter – DSB
 - Sikkerhet mot kvikkleireskred - NVEs veileder 1/2019
-

5 TILTAKETS VIRKNING PÅ OG TILPASNING TIL, LANDSKAP OG OMGIVELSER

5.1 Overordnede virkninger på omgivelsene

Forslag til planendring skyldes hovedsakelig endret plassering av stasjonsbygningen. De overordnede virkningene blir dermed begrenset. Den nye lokaliseringen gir samtidig behov for å justere plassering av stasjonsrelaterte funksjoner og infrastruktur.

Figur 17 viser de viktigste mobilitetsstrømmene knyttet til konseptet for planendringen.



Figur 17: Figuren viser planlagt stasjonskonsept (ikke ferdig løsning) med mobilitetsstrømmer.

Planendringen gir blant annet følgende virkninger for mobilitet og byutvikling:

Togpassasjerer

- Det vil bli økt avstand mellom stasjonsbygningen og Moss sentrum, sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. Tidligere var stasjonsbygningen plassert nord for plattformene. I det nye konseptet ligger stasjonsbygningen tettere på plattform. Avstanden fra sentrum til togplattform 1 og 4 vil øke med 107 meter. For plattform 2 og 3 vil avstanden øke med 7 meter. (Ulik økning i avstanden skyldes at gjeldende reguleringsplan ikke har sidestilte plattformer.) Tilrettelegging for gode og funksjonelle gangforbindelser vil være et viktig tema i planendringen.
- Det vil bli økt avstand mellom bussholdeplass for bybuss og «buss for tog» til ny stasjonsbygning og plattform sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Bane NOR vil vurdere muligheten for å optimalisere plasseringen av bussholdeplassen og buss for tog, slik at avstanden blir mindre.

- Det vil bli redusert avstand fra «kiss & ride», HC-parkering og taxiholdeplass til plattform sammenlignet med gjeldende reguleringsplan. I det nye konseptet foreslås det å flytte reisetorget tettere på plattform.
- For syklende vil det ikke være stor forskjell sammenlignet med gjeldende regulering. Sykkelparkeringsplassene vil plasseres like nært plattform. Antallet sykkelplasser vil bli opprettholdt.
- Planarbeidet omfatter ikke regulert pendlerparkering.

Sykkelanlegg

- I gjeldende reguleringsplan er det en gang- og sykkelbru over sporene ved Steinullbakken. Brua vil ikke være mulig å opprettholde med ny løsning for stasjonsområdet. Det vil være mulig å etablere en forbindelse over den forlengede kulverten nord for stasjonen.
- En eventuell fremtidig sykkelforbindelse mot Kleberget, på havnesiden, er ikke en del av prosjektet. Dersom dette senere skal etableres vil det komme i konflikt med et fremtidig havnespor, havnevirksomhet og område rundt teknisk bygg. Det er ikke tillatt å etablere nye planoverganger for allmennheten på jernbanenettet (jf. jernbaneinfrastrukturforskriften § 3-6). Det medfører at det i så fall må tilrettelegges for en planskilt krysning over havnesporet. Dette vil kunne fordyre dette anlegget.

Øvrig veitrafikk

- Det vil bli noe økt trafikk i Værlegata øst da denne veien også vil være atkomst til stasjonen. Bane NOR vil utrede hvordan dette vil påvirke trafikken mot Fjordveien og om det må gjøres endringer i adkomstløsningen.
- Planendringen vil ikke påvirke adkomstløsningene for Moss havn. Hensynssone for planlagt veitunnel opprettholdes.

Byutvikling

- Stasjonen vil som nevnt komme lengre vekk fra sentrum.
- Det vil frigjøres areal til byutvikling over den forlengede kulverten, som kan bidra til å styrke forbindelsen mellom sentrum og stasjonen

5.2 Vurdering av om tiltaket utløser krav om konsekvensutredning

Planprogram for dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad (revisjon 8) ble vedtatt 24. juni 2014.

Det aktuelle området for forslag til planendring, holder seg innenfor grensene til planprogrammet og er dermed konsekvensutredet. På dette grunnlaget anses utredningsplikten som oppfylt dersom de relevante utredningsrapportene oppdateres (se Tabell 1).

5.3 Relevante utredningstema

Forslag til planendring gir grunnlag for å oppdatere deler av utredningstemaene. Disse tilleggsutredningene gjøre som en del av utarbeidelsen av planen og legges

frem for planutvalget til førstegangsbehandling. Tilleggsutredningene legges enten inn som en del av planbeskrivelsen eller samles i en egen rapport.

Tabell 1: Tabellen viser temaer i det fastsatte planprogram og hvilke som oppdateres som en del av forslag til planendringer.

Tema i fastsatt planprogram	Tema oppdateres
Overordnede planer og mål	X
Byutvikling	X
Transport/trafikk	X
Risiko og sårbarhet	X
Forholdet til kulturmiljø	
Forholdet til naturmiljø	
Forholdet til nærmiljø (bomiljø, skoler, barrierer)	X
Friluftsliv	
Forholdet til landskap	
Naturressurser – landbruk	
Bygge- og anleggsperioden	X

6 SAMFUNNSSIKKERHET – RISIKO- OG SÅRBARHET

Det bli gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i henhold til kravene i plan- og bygningsloven. ROS-analysen skal identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det arealet som planen omfatter. ROS-analysen er kvalitativ, baseres på tilgjengelig informasjon og gjennomføres i tråd med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og hovedprinsipp i NS5814:2021.

Spesielt relevante temaer er faresoner knyttet til Rockwools virksomhet, grunnstabilitet og trafiksikkerhet.

7 PLANPROSESS OG SAMARBEID/MEDVIRKNING

7.1 Vesentlige interesser som berøres

Planarbeidet vil berøre vesentlige interesser knytte til lokalsamfunn, kollektivtransport og byutviklingsaktører. Tabell 2 gir en oversikt over hvilke interessentgrupper prosjektet involverer. Varslingsliste vil utarbeides i forbindelse med varsling av planoppstart senere i prosessen.

Tabell 2: Oversikt over interessentgrupper.

Myndighet og/eller interessentpart	
Politikere – lokalt, regionalt og nasjonalt	Moss kommune, Østfold fylkeskommune, Stortinget
Kommuneadministrasjon	Moss kommune
Offentlige myndigheter	Statsforvalteren i Østfold, Østfold fylkeskommune, NVE, Miljødirektoratet, Bane NOR, Statens vegvesen,
Nabokommuner	Oppfattes ikke som relevante for denne planendringen
Grunneiere/festere	Bane NOR disponerer hoveddelen av grunnen i planområdet.
Naboer	I nærheten av planområdet.
Interessegrupper	Lag, foreninger og organisasjoner med interesser i og ved planområdet. Lokale velforeninger, bondelag, naturvernorganisasjoner, friluftsansjoner m.fl.
Næringsliv	Rockwool andre aktører og leverandører innenfor blant annet havn og byutvikling. Eiendomsutviklere med varslet reguleringsplan i og rundt planområdet.
Særgrupper	Grupper med spesielle behov slik som barn og unge, eldre, mennesker med funksjonsnedsettelse, mennesker med fremmedkulturell bakgrunn og urfolk.
Allmennheten	De som bruker arealer ved planområdet direkte og indirekte

7.2 Samarbeid og medvirkning

Planprosessen vil ta utgangspunkt i plan- og bygningslovens krav til medvirkning med høring av både planprogrammet og planforslaget. Det vil bli invitert til folkemøte ved varsel om oppstart av planprosess og ytterligere møter gjennom de ulike fasene av prosessen.

I tillegg til de lovpålagte kravene ønsker prosjektet å motivere de som er direkte berørt, lokalsamfunnet og innbyggerne i kommunen til å gi informasjon og komme med synspunkter til utarbeidelsen av planen. Dette kan for eksempel gjøres i forbindelse med bylab eller åpne kontordager. Bane NOR planlegger også å gjennomføre åpne møter og informasjon i planutvalget.

Bane NOR ønsker å holde nasjonale og regionale myndigheter løpende orientert om status i planarbeidet. Det tas derfor sikte på å gjennom et møte i løpet av høringsperiodene for henholdsvis varslings og planoppstart og utlegging av planen til offentlig ettersyn/høring.

7.3 Forslag til fremdriftsplan

Tabell 3 viser et forslag til fremdriftsplan for planprosessen. Fremdriftsplanen kan bli justert gjennom hele planprosessen.

Tabell 3: Forslag til fremdriftsplan for planprosessen.

Aktivitet	2025 Q1	2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4
Planinitiativ				
Moss kommunes administrative behandling (skrivefrist)	Uke 4			
Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk (PBT)	27.januar			
Oppstartsmøte	Uke 5/6			
Detaljregulering				
Varsling av reguleringsendring	februar			
Folkemøte	februar			
Planforum i Østfold	11/25 februar			
Innsendelse av endringsforslag til Moss kommune		11. april		
Moss kommunes administrative behandling (skrivefrist)		12. mai		
Førstegangsbehandling: Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk (PBT)		2. juni		
Offentlig ettersyn av planforslag – 6 uker			t.o.m. 16. august	
Folkemøte			september	
Merknadsbehandling, bearbeiding av planforslag og innsendelse til Moss kommune				10. oktober
Moss kommunes administrative behandling (skrivefrist)				Uke 45/46
Sluttbehandling: Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk (PBT)				1. desember
Klageperiode				Uke 51

8 DOKUMENTINFORMASJON

8.1 Endringslogg

Rev.	Endring

8.2 Referanser

Ingen
