

Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad

Detaljregulering med konsekvensutredning

Vedtatt planprogram



Jernbaneverkets forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn 24.1.2014.

Frist for å komme med bemerkninger til programforslaget var 11.3.2014.

Det ble avholdt felles åpent møte for Moss og Rygge kommuner i forbindelse med høringen av planprogrammet. Møtet var onsdag 12. februar 2014, kl. 19:00-21:00 i samfunnssalen i Moss rådhus.

Det har kommet inn 50 høringsuttalelser til planprogrammet. Alle merknader er vedlagt i "Samledokument for høringsuttalelser". Uttalelsene er kommentert i vedlagte dokument "JBV sine kommentarer til høringsuttalelser". Det er angitt i kommentarene om uttalelsen er tatt til følge.

Planprogrammet er revidert på bakgrunn av høringsuttalelsene. Endringene omfatter i hovedsak:

- Brann og redning samt flom langs vassdrag lagt til som utredningstema under "Risiko og sårbarhet"
- Påvirkning i anleggsperiode og permanent situasjon på vernede bygninger er lagt til som utredningstema under "Kulturmiljø"
- Norsk Maritimt museum er lagt til som part for arkeologiske registreringer under vann under "Kulturmiljø"
- Støy er lagt til som utredningstema under "Friluftsliv"
- Arkitektur/estetikk er lagt til som tema i planbeskrivelsen
- Utslipp og energieffektivisering er lagt til som tema i planbeskrivelsen
- Kap 3.5, medvirkning, er utvidet med flere medvirkningsprosesser og deltakere

Sammendrag

Historikk

Planlegging av nytt dobbeltspor fra Sandbukta til Såstad med ny stasjon i Moss har pågått i flere etapper og gjennom flere ulike prosjekter:

- Konsekvensutredning for dobbeltspor Sandbukta-Moss stasjon, 1993. 5 traseer ble vurdert, 4 med stasjon i dagen og 1 med stasjon i fjell. NSB (som den gang var infrastrukturforvalter) anbefalte alternativ 1. Etter en omfattende prosess med lokale interesser og Moss kommune ble det oppnådd enighet om alternativ 2B med jernbane lagt i tunnel med ny stasjon utenfor søndre tunnelpåhugg. Hovedbegrunnelsen for kompromisset var by- og næringsutvikling i Moss sentrum.
- Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksvei og havn, 1999. Alternativ 2B ble lagt til grunn for reguleringsplanen.
- Hovedplan nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss, 2009. En variant av alternativ 2B med høyere gjennomkjøringshastighet (130 km/t), alternativ 2C, ble anbefalt. Denne traseen går noe lengre vest for alternativ 2B, nord for nye Moss stasjon. Etter at hovedplanen ble vedtatt ble det gjort grunnundersøkelser i den anbefalte traseen. På bakgrunn av disse grunnundersøkelsene ble traseen anbefalt flyttet lengre østover igjen, for å unngå soner med liten fjelloverdekning og soner med dårlig fjell.
- Systemgjennomgang Sandbukta-Moss, 2013. En gjennomgang av sporplanen ved Nye Moss stasjon med bakgrunn i to forhold: økt krav til kapasitet (4 IC-tog i dimensjonerende time) og ønske om å trekke stasjonen lengre nordover. Nøyaktig forløp av tunnelen må avvente til det er gjennomført mer detaljerte grunnundersøkelser. Stasjonsprinsippet endres ved at vendeanlegg for lokaltog legges mellom de gjennomgående sporene, som får redusert gjennomkjøringshastighet.
- Arbeid med delstrekningen Kleberget-Såstad ble i 1993 stilt i bero i påvente av en planavklaring på delstrekningen Sandbukta-Moss-Kleberget. Arbeidet ble sluttført med kommunedelplaner med KU i Moss og Rygge i 2012. Alternativ 2, Carlbergalternativet ble anbefalt, og vedtatt.

Planområdet

Planområdet ligger i Moss og Rygge kommuner. I nord avgrenses planområdet av den sydlige tunnelportalen til Mølleåsen tunnel. I syd avgrenses planområdet til påkobling til eksisterende dobbeltspor ved Såstad. I vest og øst avgrenses planområdet til 100 meter utenfor nærmeste linjeføring som så langt er vurdert som aktuell.

Eksisterende spor sydover fra ny stasjonsplassering langs Kleberget tas med så langt det er behov for dette for å få en funksjonell avgrensning til havneområdet, basert på elektrisk togdrift. Det legges til grunn en godstoglengde på 750 meter. Resterende del av eksisterende bane som legges ned når nytt dobbeltspor er bygget omfattes ikke av denne planen, og ny arealbruk i dagens jernbanetrasé må håndteres i andre reguleringsplaner.

Planområdet omfatter helt eller delvis ca. 1000 grunneiendommer. Det er om lag 2700 hjemmelshavere og festere knyttet til disse eiendommene.

Planstatus

Nordre del av strekningen, Sandbukta-Kleberget, ligger inne i samordnet reguleringsplan for vei, bane og havn, vedtatt i august 1999. Godkjent konsekvensutredning er fra 1993. Godkjent hovedplan fra 2009.

Søndre del av strekningen, Kleberget-Såstad, ligger inne i vedtatte kommunedelplaner med konsekvensutredning og teknisk hovedplan, vedtatt i Moss 19.3.2012 og i Rygge 29.3.2012. Kommunedelplanen sammenfaller med planavgrensningen til planprogrammet.

Problemstillinger

Det er et omfattende tiltak som skal planlegges, og flere hensyn som må veies opp mot hverandre. Følgende problemstillinger anses å være de viktigste i reguleringsplanprosessen:

- Løsning for nytt dobbeltspor og stasjon ift. hastighet, jernbanetekniske krav og kapasitet
- Stasjonen ift. tilgjengelighet, atkomst, forhold til sentrum og knutepunktutvikling
- Trafikkavvikling på bane, vei/gangvei under anleggsperioden og etter ferdigstillelse
- Forholdet til planlagt nytt hovedvegssystem (tid og sted)
- Forholdet til Moss havn
- Forholdet til kulturmiljø (bevaringsverdige bygningsmiljøer, kulturlandskap)
- Forholdet til naturmiljø (verneområder)
- Forholdet til nærmiljø (skoler, barriere, bomiljø)
- Forholdet til landskap (store landskapsinngrep)
- Forholdet til landbruk
- Risiko og sårbarhet
 - Grunnforhold/områdestabilitet
 - Flo/havstigning
 - Grunnforurensing
 - Trafikksikkerhet
 - Brann og redning

Trasé

Alternativet innebærer nytt dobbeltspor i tunnel/løsmassekulvert fra Sandbukta til Nye Moss stasjon. Nye Moss stasjon ligger i dagen, nord for planovergangen Strandgata/Værlegata. Videre sydover går nytt dobbeltspor i tunnel gjennom Kleberget og kommer ut i dagen rett nordøst for Carlberg gård. Daglinjen videre sydover ligger på lav fylling frem til Såstad. Fv 119, Larkollveien, legges under nytt dobbeltspor i kulvert ved Dilling. Følgende varianter skal utredes i det videre planarbeidet:

- Traseføring nord for planlagt stasjon avhenger av jernbanetekniske krav og fjell/grunnforhold. Planområdet utvides her i bredden for å ta hensyn til aktuelle linjeføringer.
- Moss stasjon. Foreliggende planer har 2 varianter for publikums-/adkomstfunksjoner; enten på lokk nord for plattformene eller på vestsiden av sporområdet på nivå med havna. Andre varianter/kombinasjoner kan også tenkes. Det skal søkes løsninger som gir en plassering av plattformer og publikumsfunksjoner så langt mot nord og dagens sentrum som mulig.

Utredningstema

Aktuelle utredningstema er de tema som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Listen er foreslått med utgangspunkt i Forskrift om konsekvensutredninger Vedlegg III, og supplert med egne tema.

I Rygge kommune vurderes at de fleste utredningstema er godt nok utredet gjennom den relativt nylig vedtatte kommunedelplanen for nytt dobbeltspor med tilhørende konsekvensutredning. På enkelte områder stilles det likevel krav om tilleggsutredninger eller oppdateringer til foreliggende konsekvensutredning.

I Moss kommune er tidligere utarbeidet konsekvensutredning fra 1993 og utredningene her forutsettes utført fra grunnen av for å ta opp i seg de endringene som har funnet sted.

Listen er foreslått med utgangspunkt i Forskrift om konsekvensutredninger Vedlegg III, og supplert med egne tema.

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

Tema som skal belyses i planbeskrivelsen

Konsekvensutredning og planbeskrivelse skal integreres i ett felles dokument. Planbeskrivelsen skal redegjøre for tekniske løsninger som ligger til grunn for reguleringsplanforslaget samt de formelle/juridiske virkningene av planen. Følgende tema vil bli belyst i denne delen av beskrivelsen:

- Teknisk infrastruktur
- Forholdet til Moss havn
- Massedeponering
- Arkitektur / estetikk
- Utslipp og energieffektivisering
- Universell utforming
- Juridiske forhold

Videre planprosess

Planarbeidet skal gjennomføres som en detaljreguleringsplan med KU.

Jernbaneverket vil være ansvarlig for utarbeidelse av planforslag. Moss og Rygge kommuner vil være planmyndighet.

Planarbeidet skal koordineres med sentrumsplanen for Moss, kommunedelplan for Rv19, områderegulering for Moss havn, områderegulering for Verket og videre planarbeid for Sjøsidan.

Det skal etableres et forpliktende samarbeid for knutepunktsutvikling rundt den nye stasjonen.

Det legges opp til en omfattende medvirkningsprosess:

- Jevnlige møter med Moss og Rygge kommuner
- Aktiv bruk av Bylab Moss som informasjonskanal
- Opprettelse av referansegruppe med deltakere fra offentlige etater. Følgende etater inngår pr i dag i referansegruppen:
 - Østfold fylkeskommune
 - Fylkesmannen i Østfold
 - Moss havn
 - Statens vegvesen region øst (SVRØ)
 - Mossregionens interkommunale Brann- og Feiervesen (MIB og MOVAR)
 - Norges Statsbaner (NSB)
 - Østfold kollektivtrafikk
- Egne medvirkningsmøter med grunneiere når trasé er nærmere fastsatt.
- Egne medvirkningsmøter med øvrige interessenter når trasé er nærmere fastsatt.
- Det planlegges åpne møter i Moss og Rygge kommune i forbindelse med høring av forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning

Planarbeidet er foreløpig lagt opp med følgende forslag til prosess og fremdriftsplan:

<i>Prosess detaljregulering med KU</i>	<i>Forventet fremdrift</i>
<i>Oppstartsmøte</i>	1.11.2013
<i>Kunngjøring og varsling av oppstart planarbeid med forslag til planprogram</i>	24.1.2014
<i>Høringsperiode planprogram</i>	24.1-11.3.2014
<i>Evt. åpent informasjonsmøte / medvirkning</i>	12.2.2014, Samfunnssalen Moss kommune
<i>Innsendelse av forslag til planprogram</i>	24.4.2014
<i>Fastsettelse av planprogram</i>	Før sommeren 2014
<i>Innsendelse av planforslag med KU</i>	Før jul 2015
<i>Vedtak om offentlig ettersyn</i>	Jan 2016
<i>Høringsperiode planforslag</i>	Jan/februar 2016
<i>Vedtak reguleringsplan med KU</i>	Før sommeren 2016

INNHold

1	DEL 1 - MÅL OG RAMMER	7
1.1	Innledning	7
1.1.1	Historikk	7
1.1.2	Formål med og forutsetninger for planarbeidet	9
1.1.3	Vurdering av utredningsplikt	10
1.2	Planområdet	10
1.2.1	Beliggenhet og avgrensning	10
1.2.2	Eierforhold	12
1.2.3	Situasjonsbeskrivelse	13
1.3	Planstatus og andre rammebetingelser	14
1.3.1	Planstatus jernbaneprosjektet	14
1.3.2	Statlige planer og føringer	15
1.3.3	Reguleringsplaner	16
1.3.4	Kommunale planer under utarbeidelse i området	18
2	DEL 2 - PROBLEMSTILLINGER	19
3	DEL 3 - KRAV TIL PLANPROSESS OG UTREDNINGER	20
3.1	Utredningsalternativer	20
3.1.1	0-alternativet	20
3.1.2	Alternativ 1	20
3.2	Utredningstema	23
3.2.1	Overordnede planer og mål	23
3.2.2	Byutvikling	23
3.2.3	Transport / trafikk	24
3.2.4	Risiko- og sårbarhet	26
3.2.5	Forholdet til kulturmiljø	27
3.2.6	Forholdet til naturmiljø	27
3.2.7	Forholdet til nærmiljø (bomiljø, skoler, barrierer)	28
3.2.8	Friluftsliv	28
3.2.9	Forholdet til landskap	28
3.2.10	Naturressurser - landbruk	29
3.2.11	Bygge- og anleggsperioden	29
3.3	Tema som skal belyses i planbeskrivelsen	30
3.3.1	Teknisk infrastruktur	30
3.3.2	Forholdet til Moss havn	30
3.3.3	Massedeposering	30
3.3.4	Arkitektur / estetikk	30
3.3.5	Utslipp og energieffektivisering	30
3.3.6	Universell utforming	30
3.3.7	Juridiske forhold	30
3.4	Metode	31
3.4.1	Videreutvikling og siling av alternativer/varianter	31
3.4.2	Utredningsmetode	31
3.4.3	Framstillingsmetode	31
3.4.4	Miljøoppfølgingsprogram	31
3.5	Videre planprosess og medvirkning	32
4	VEDLEGG	33

1 DEL 1 - MÅL OG RAMMER

1.1 Innledning

1.1.1 Historikk

Planlegging av nytt dobbeltspor fra Sandbukta til Såstad med ny stasjon i Moss har pågått i flere etapper og gjennom flere ulike prosjekter. Nedenfor gjøres det kort rede for prosessen og konklusjonene i de tidligere utredningene.

Sandbukta-Moss-Kleberget

Konsekvensutredning for dobbeltspor Sandbukta-Moss stasjon, 1993.

Del av høyhastighetsprosjektet Oslo–Kornsjø. 5 alternativer gjennom Moss ble vurdert:

- Alternativ 1A: Ombygging av nåværende trase og nåværende stasjon. 4 spors stasjon
- Alternativ 1B: Ombygging av nåværende trase og flytting av stasjonen til Sundbryggene. 3 spors stasjon.
- Alternativ 2A: Traseen legges i tunnel på strekningen Sandbukta – Værlegata/Melløsbakken. Stasjonen legges i tunnelen under Bjerget. 2 spors stasjon.
- Alternativ 2B: Traseen legges i tunnel på strekningen Sandbukta – krysset Værlegata/Øvre tverrgate. Stasjonen legges utenfor søndre tunnelpåhugg. 3 spors stasjon.
- Alternativ 3: Ombygging av nåværende trase på strekningen Sandbukta – Sundstredet. Tunnel mellom Storgata og Thorneløkkveien. Stasjonen legges utenfor søndre tunnelpåhugg. 3 spors stasjon.



Figur 1, alternativer fra tidligere konsekvensutredning. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

NSB (som den gang var infrastrukturforvalter) anbefalte alternativ 1. Etter en omfattende prosess med lokale interesser og Moss kommune ble det oppnådd enighet om alternativ 2B. Hovedbegrunnelsen for

kompromisset var by- og næringsutvikling i Moss sentrum. Vurderingene av de ulike alternativene gjengis kort under:

- Alternativ 1A og 1B gir tilfredsstillende jernbanetekniske løsninger, men liten mulighet for by- og næringsutvikling i Moss sentrum.
- Alternativ 2A og 2B gir tilfredsstillende jernbanetekniske løsninger og gode muligheter for by- og næringsutvikling i Moss sentrum. Tunnel gir høye kostnader og risiko for at deler av tunnelen må bygges som kulvert med åpen byggegrop (dårlige grunn- og fjellforhold)
- Alternativ 2A (stasjon i fjell) gir ekstra driftskostnader og kan oppleves som utrygg i perioden med liten togtrafikk.
- Alternativ 3 gir de beste jernbanetekniske løsningene, men tunnelen må bygges i åpen byggegrop med store inngrep i eksisterende bebyggelse.

De jernbanetekniske løsningene som ble vurdert i planen var ønske om høyest mulig hastighet (store kurveradier), plattformer på rettlinje og med liten stigning (25 cm stigning pr. 100 meter), forbindelse til havna og muligheter for å vende lokaltog.

Samordnet reguleringsplan for jernbane, riksvei og havn, 1999.

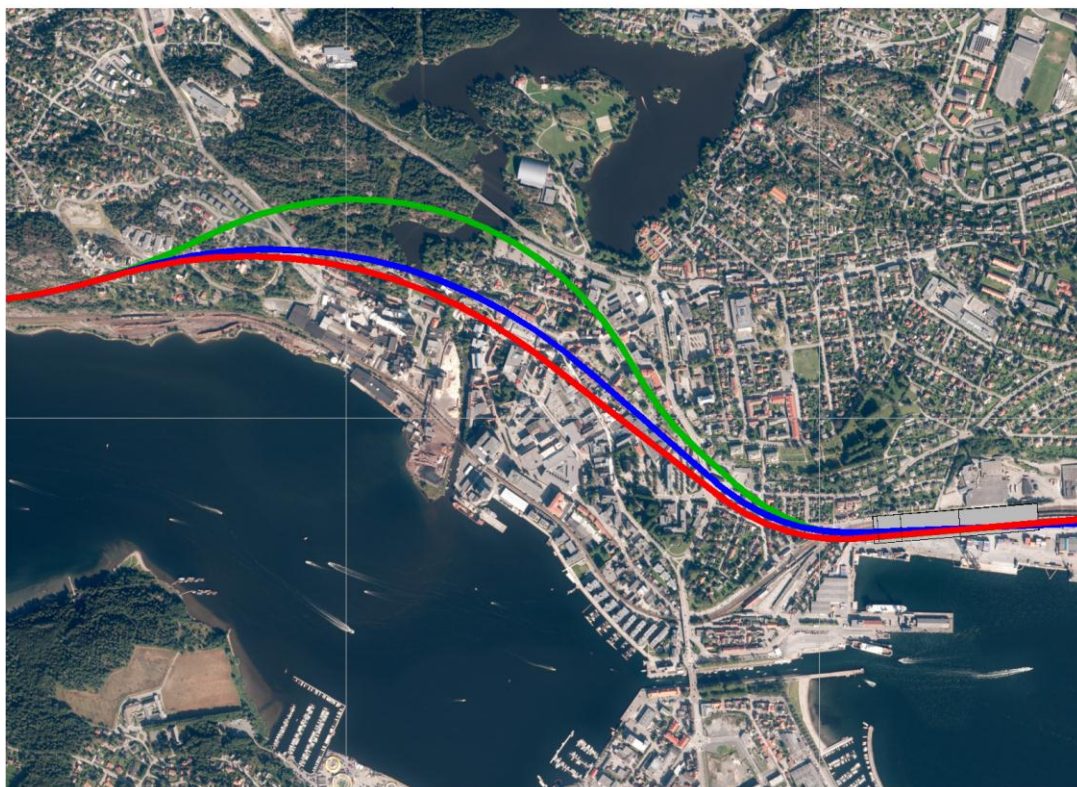
Alternativ 2B ble lagt til grunn for reguleringsplanen. Alternativ 2B gir en gjennomkjøringshastighet på 120 km/t forbi Moss stasjon.

Hovedplan nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss, 2009.

En variant av alternativ 2B med høyere gjennomkjøringshastighet (130 km/t) og 4 spors stasjon, alternativ 2C, ble anbefalt. Denne traseen går noe lengre vest for alternativ 2B, nord for nye Moss stasjon. Hovedplanen ble godkjent for reguleringsformål 20.02.2009. Etter at hovedplanen ble vedtatt ble det gjort grunnundersøkelser i den anbefalte traseen. På bakgrunn av disse grunnundersøkelsene ble traseen anbefalt flyttet lengre østover igjen, for å unngå soner med liten fjelloverdekning og soner med dårlig fjell.

Systemgjennomgang Sandbukta-Moss, 2013.

En gjennomgang av sporplanen ved Nye Moss stasjon med bakgrunn i to forhold: økt krav til kapasitet (fra 2 til 4 IC-tog i dimensjonerende time) og ønske om å trekke stasjonen lengre nordover. Anbefalingene fra systemgjennomgangen er at det er mulig å flytte stasjonen lengre nord enn vist i hovedplanens alternativ 2C. For å få dette til må gjennomkjøringshastigheten forbi Moss stasjon reduseres til 90-100 km/t. Nøyaktig forløp av tunnelen må avvete til det er gjennomført mer detaljerte grunnundersøkelser. Stasjonsprinsippet endres ved at vendeanlegg for lokaltog legges mellom de gjennomgående sporene.



Figur 2, alternativer vurdert i systemgjennomgangen. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

Kleberget-Såstad

Arbeid med delstrekningen Kleberget-Såstad inngikk i høyhastighetsprosjektet Oslo-Kornsjø, men ble i 1993 stilt i bero i påvente av en planavklaring på delstrekningen Sandbukta-Moss-Kleberget.

Kommunedelplaner i Moss og Rygge kommuner med konsekvensutredning og teknisk hovedplan, 2012.

To alternativer ble vurdert:

- Alternativ 1, daglinjealternativet. Hovedsakelig utvidelse av dagens enkeltsportrase.
- Alternativ 2, Carlbergalternativet. Trase i fjell fra Kleberget til Carlberg, deretter på lav fylling frem til Såstad.

Alternativ 2, Carlbergalternativet ble anbefalt, og vedtatt. Hovedårsaken til anbefalingen var at Carlbergalternativet har lavere investeringskostnader og færre negative konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn enn daglinjealternativet.

1.1.2 Formål med og forutsetninger for planarbeidet

Østfoldbanen har i dag dobbeltspor fra Oslo til Sandbukta og fra Såstad til Haug. Nytt dobbeltspor gjennom Moss og Rygge skal knytte sammen disse eksisterende dobbeltsporene. Det nye dobbeltsporet Sandbukta–Moss–Såstad blir første parsell på Østfoldbanen i regi av IC-prosjektet, og arbeid med detaljreguleringsplanen er forutsatt igangsatt i 2014.

Planen skal ta utgangspunkt i gjeldende trasekorridorer fra tidligere planarbeid:

- Trase i tunnel mellom Sandbukta og Værlegata/Øvre tverrgate
- Stasjon i dagen syd for søndre tunnelpåhugg
- Carlbergalternativet syd for nye Moss stasjon
- Mulighet for havnetilknytning for godstog på 750 meter opprettholdes.

Planen skal ta høyde for kapasitetskrav gitt i KVVU for InterCity-strekningen Oslo-Halden:

- 4 lokaltog i timen mellom Oslo og Moss i dimensjonerende time. Vending på Moss stasjon
- 4 IC-tog i timen i dimensjonerende time
- 1 godstog i timen, utenom dimensjonerende time

Ny Moss stasjon er viktig for å få utnyttet kapasitetsøkningen på Østfoldbanen når Follo-banen bygges.

Resultatet av planarbeidet skal være godkjente reguleringsplaner med konsekvensutredninger i Moss og Rygge kommuner. Reguleringsplanen skal legge til rette for bygging av nye jernbaneanlegg i tråd med IC-satsingens suksesskriterier og som er optimalisert med hensyn til:

- Funksjon, hastighet, kapasitet og jernbanetekniske krav
- Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- Investeringskostnader, inkludert livsløpskostnader
- Samfunnsøkonomi

1.1.3 Vurdering av utredningsplikt

Som gjennomgangen av historikken i kap. 1.1.1 viser er det ulik planstatus og ulikt behov for konsekvensutredning på strekningen. Kort oppsummert er strekningen Kleberget-Såstad tilstrekkelig belyst i kommunedelplaner med konsekvensutredning fra 2012, mens plangrunnlaget for Sandbukta-Moss-Kleberget er av eldre dato og har behov for oppdatering.

Det pågår flere store planprosesser i Moss og planprogrammet har derfor til hensikt å sette prosjektet inn i en større sammenheng, og synliggjøre behovet for koordinering mellom de pågående planprosessene.

I "Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene, Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter", JBV 28.6.2013 står det følgende om utredningsplikt:

"Det er nedsatt en adhoc-gruppe med representanter fra Moss kommune, Østfold Fylkeskommune, Moss havn og Statens vegvesen for å fastsette planform og organisering. Det er enighet om å inngå en samarbeidsavtale om planarbeid for knutepunktutvikling. Det er også så langt enighet om at det skal utarbeides et planprogram for å avklare videre planprosess."

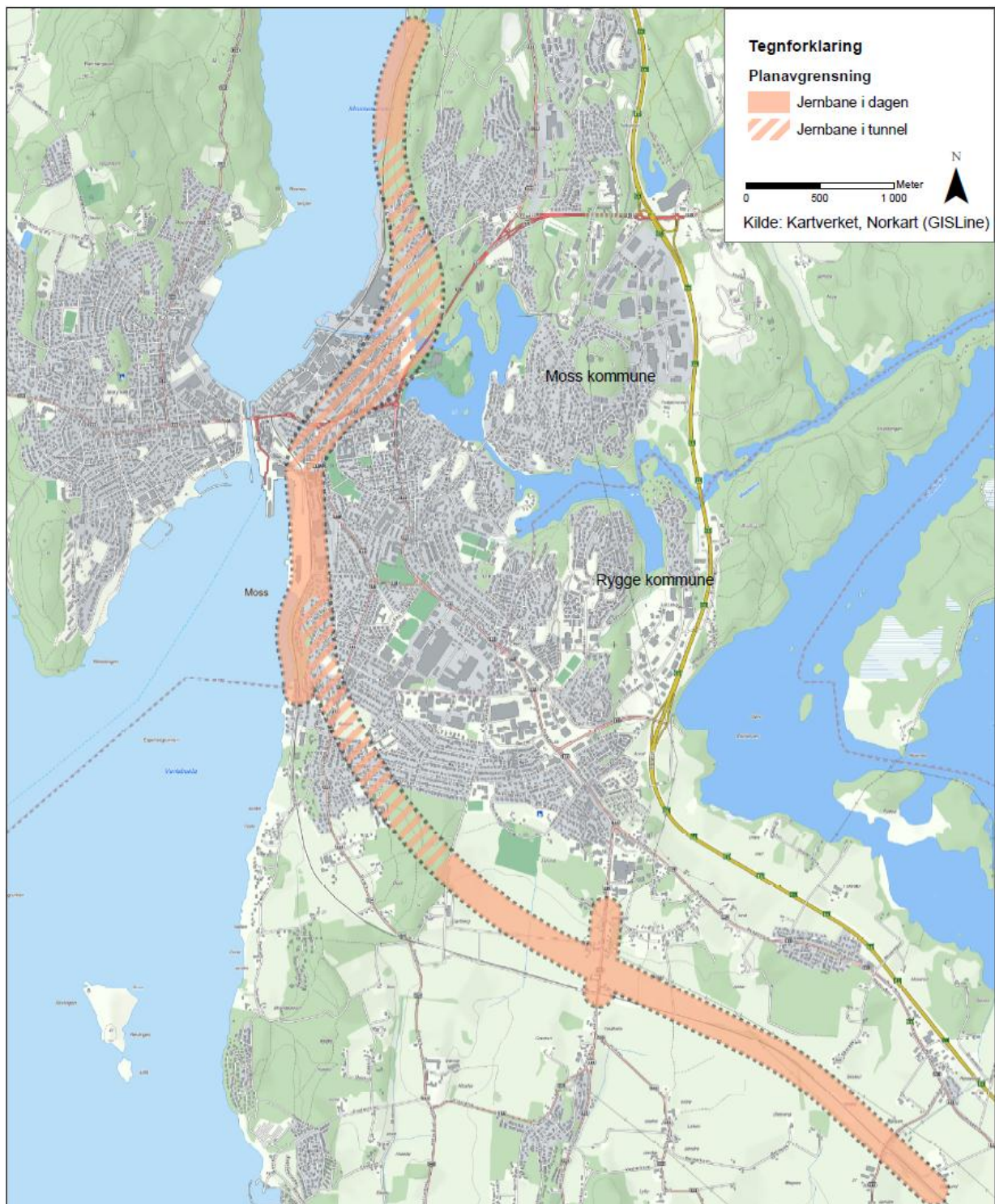
Det er ikke gjort andre vurderinger av utredningsplikt ut over adhoc-gruppens konklusjoner.

1.2 Planområdet

1.2.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i Moss og Rygge kommuner. I nord avgrenses planområdet av den sydlige tunnelportalen til Mølleåsen tunnel. I syd avgrenses planområdet til påkobling til eksisterende dobbeltspor ved Såstad. I vest og øst avgrenses planområdet til 100 meter utenfor nærmeste linjeføring som så langt er vurdert som aktuell.

Eksisterende spor sydover fra ny stasjonsplassering langs Kleberget tas med så langt det er behov for dette for å få en funksjonell avgrensning til havneområdet, basert på elektrisk togdrift. Det legges til grunn en godstoglengde på 750 meter. Resterende del av eksisterende bane som legges ned når nytt dobbeltspor er bygget omfattes ikke av denne planen, og ny arealbruk i dagens jernbanetrasé må håndteres i andre reguleringsplaner.

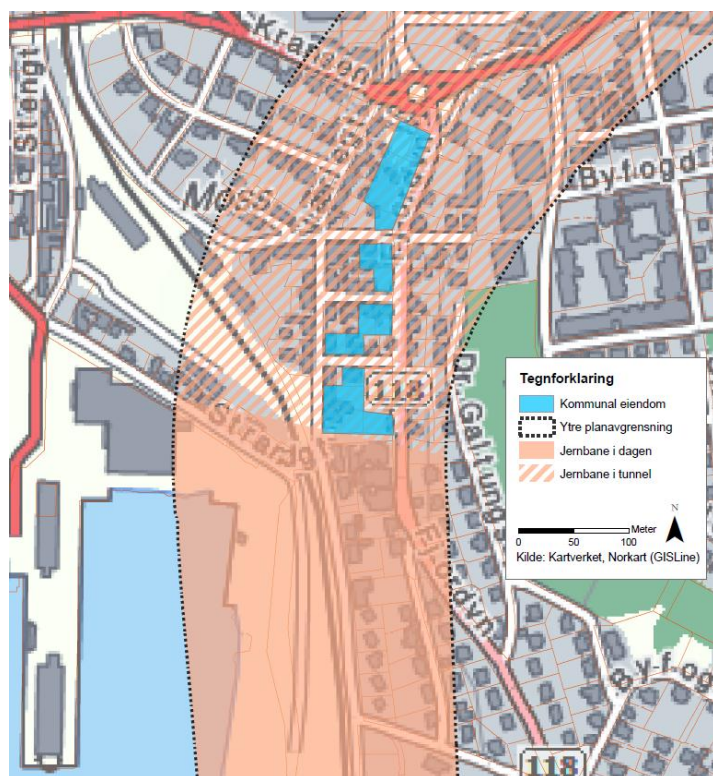


Figur 3, Oversiktskart over planområdet og beliggenheten. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

1.2.2 Eierforhold

Planområdet omfatter helt eller delvis ca. 1000 grunneiendommer. Det er om lag 2700 hjemmelshavere og festere knyttet til disse eiendommene. (Noen av disse er hjemmelshavere som besitter flere eiendommer).

Moss kommune har kjøpt opp deler av eiendommene nord for Nye Moss stasjon for å legge til rette for utbyggingen. De har også inngått en intensjonsavtale med ROM Eiendom for å utvikle områdene rundt den nye stasjonen.



Figur 4, Oversikt over eiendommer innløst av Moss kommune i nordenden av fremtidig stasjonsområde. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

Størst antall grunneiendommer og tettest befolkning finner vi i de områdene der jernbanen foreslås lagt i tunnel. Disse eiendommene vil i hovedsak bli lite berørt av det nye dobbeltsporet:

- Nytt tunnellop mellom Sandbukta og Vogts gate (rv. 19) i Moss fører jernbanen frem mot nytt stasjonsområde i dagen ved Moss havn. Over det planlagte tunnellopet ligger det omtrent 450 grunneiendommer.
- Ved Kleberget går dobbeltsporet i tunnel frem til Carlberg. Over dette tunnellopet ligger det omtrent 300 grunneiendommer.

Der jernbanen er foreslått lagt i dagen kan eiendommer i større grad bli berørt av tiltaket. Dette gjelder:

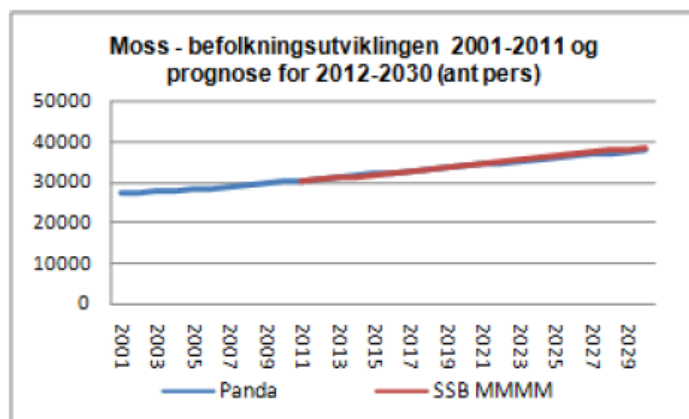
- Dagstrekning før tunnellopet ved Sandbukta, i all hovedsak eksisterende jernbanetrasé. Her ligger det 5 større grunneiendommer.
- I Moss, mellom Vogts gate (rv. 19) og Kleberget og sidesporet (havnesporet) langs Verlebukta. Det er omtrent 200 grunneiendommer innenfor dette området. Moss kommune har kjøpt opp noen av disse.
- Etter tunnelutgangen ved Carlberg, forbi Dilling og til Såstad - Bjølsen. Området består i hovedsak av jordbruksland, grender og eksisterende infrastruktur. Det er omtrent 60 grunneiendommer innenfor dette området.

1.2.3 Situasjonsbeskrivelse

Befolkning

I følge tall fra Statistisk sentralbyrå var befolkningstallet i tredje kvartal 2013 innenfor kommunene Moss og Rygge omtrent 46,000, mot 41,000 i 2003.

Hvis denne trenden fortsetter vil det bo rundt 52,000 mennesker i de to kommunene (SSB) om ti år. Frem mot 2030 vil Moss kommune alene ha omtrent 40,000 innbyggere i følge Moss kommunale planstrategi. Sett i sammenheng med pendlertrafikken og befolkningsveksten i Stor-Osloregionen vil en økning i antall pendlere gi jernbanen et potensial for en økt andel kollektivtransport. Det er en viktig politisk målsetting at økningen i persontrafikken i Stor-Oslo skal håndteres av kollektivtrafikken.



Figur 5, Befolkningsframskriving for Moss kommune, fra Moss kommunes planstrategi 2012-2015.

Dagens bane

Dagens jernbane gjennom Moss og Rygge er dobbeltsporet fra Moss grense sydover til Sandbukta, og mellom Såstad og Haug i syd. Resterende deler av banen er enkeltsporet med kryssingsspor og ble anlagt i 1879. Hastigheten på dagens enkeltspor Sandbukta – Moss er så lav som 60 km/t, mens den øker til mellom 100 og 130 km/t på strekningen Moss – Såstad. Hastigheten på dobbeltsporparsellene er 160 km/t.

Planstrekningen inngår i Østfoldbanens vestre linje og trafikkeres i dag av persontog (lokal- IC og utenlandstog) og godstog.

- Lokaltog til Moss har 30-min frekvens i rushtid og timesfrekvens utenom rushtid.
- InterCity-tog har 30-min frekvens i rushtid og timesfrekvens utenom rushtid. Noen av IC-togene forlenges til Gøteborg.
- Godstog til/fra kontinentet benytter vestre linje, hovedsakelig på nattestid.

Dagens brukere av Moss stasjon

Brukere av dagens stasjon er i hovedsak pendlere til/fra jobb og skole. I tillegg er det arbeidsreiser og fritidsreiser. Det er pendling både ut fra og inn til Moss. Antall pendlere mot Oslo og mot de øvrige Østfoldbyene er økende, og vil øke videre med utbyggingen av IC-strekningen. Pendlere fra Moss stasjon kommer fra Moss og nordre del av Rygge. Det antas at pendlere til Moss i all hovedsak har målpunkt i Moss sentrum.

Det er i dag 400 parkeringsplasser for pendlere på Moss stasjon, og ytterligere 100 parkeringsplasser i nærheten av Moss stasjon. Dette gir en parkeringsandel på ca 40 % for de reisende fra Moss stasjon.

Arealbruk

Eksisterende arealbruk innenfor planområdet kan beskrives ved å dele strekningen inn i tre delområder: Nord (Sandbukta – Mosseelva), Moss sentrum (Mosseelva – Kleberget) og Sør (Kleberget – Såstad). Se figur 10-13 i kap. 3.

Nord:

Den nordligste delen av planområdet består i dag hovedsakelig av eksisterende jernbane og skogkledde åser (Vardås og Røysås). Ved Sandbukta fortsetter dagens jernbane mot Moss Verk og sentrum. Mellom Sandbukta og Mosseelva ligger et nyutviklet boligområde langs Osloveien. Moss Verk ligger ved Sandbukta og Mossesundet med et grøntområde i øst. Riksvei 19 er innfartsveien til Moss og skaper en østlig avgrensning for dette området.

Moss sentrum:

Etter Mosseelva og frem til Riksvei 19 ligger Moss sentrum. Her fins den tetteste arealbruken innenfor planavgrensningen. Bystrukturen er en blanding av kvartalsstruktur med tversgående gater og organisk bystruktur i randsonen. Enkelte større nærings- og boligbygg dominerer en ellers småskala, men tett bybebyggelse.

Etter Riksvei 19 (Vogtsgata/Kransen) og frem til Kleberget er det blandet arealbruk i kvartalsstruktur, med boliger, havneområde, eksisterende jernbane, nærings- og industribebyggelse. Havneområdet med jernbanespor ligger i et åpent og flatt landskap med forholdsvis lav arealutnyttelse. Rundt Havneområdet stiger terrenget, med Kleberget i sør som høyeste topp. Dagens jernbanespor går rundt Kleberget langs Verlebukta (Oslofjorden). Her ligger det eneboliger tett inntil jernbanen.

Sør:

Kleberget ligger med Verlebukta (Oslofjorden) i vest og havneområdet i nord. Området ligger på en høyde, og er del av et større boligområde med blandet struktur. I Planprogrammet omtales området som Kleberget – Carlberg, men området omfatter også stedene Melløs og Kallum. Ved Kallum går kommunegrensen mellom Moss og Rygge. Boligområdet strekker seg ned til Dyreskogen og Carlbergåsen, hvor planområdet svinger i sør-østlig retning. Ved Carlbergåsen ligger gården Carlberg og landskapet åpner seg opp i et stort sammenhengende landbruksområde.

Dilling og Dilling vestre er to boliggrender med tilknytning til Larkollveien (fv.119). Dagens jernbanelinje går forbi Dilling og krysser fylkesveien i samme plan. Planområdet følger øst for Dilling dagens jernbane som går videre fra Dilling mot Holter hvor den buer av i retning sør mot Såstad. Dette landskapet er også flatt med åkrer, innmarksbeiter og mindre landeveier. Mindre boliggrender og gårdstun ligger flekkevis i landskapet. Ved Såstad og Bjølsen koples dagens jernbane med enkeltspor på eksisterende dobbeltspor.

1.3 Planstatus og andre rammebetingelser

1.3.1 Planstatus jernbaneprosjektet

Nordre del av strekningen, Sandbukta-Kleberget, ligger inne i samordnet reguleringsplan for vei, bane og havn, vedtatt i august 1999. Godkjent konsekvensutredning er fra 1993. Godkjent hovedplan fra 2009.

Søndre del av strekningen, Kleberget-Såstad, ligger inne i vedtatte kommunedelplaner med konsekvensutredning og teknisk hovedplan, vedtatt i Moss 19.3.2012 og i Rygge 29.3.2012. Kommunedelplanen sammenfaller med planavgrensningen til planprogrammet (figur 8 og 9).

1.3.2 Statlige planer og føringer

Nasjonal transportplan (NTP)

I NTP for 2014-2023 er det avsatt 300 mill. kr til planlegging i perioden 2014-17 og 5,2 mrd. kr til bygging i perioden 2018-23. Det heter videre at parsellen Sandbukta - Moss - Såstad startes opp slik at prosjektet kan ferdigstilles tidligst mulig i siste seksårsperiode (2018-23)

Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Halden, JBV, 16.2.2012

Strekningen Sandbukta-Moss-Såstad er ikke vurdert i denne rapporten. Prosjektet lå inne som en forutsetning for IC-prosjektet. Gjennomføring av utbyggingen er senere lagt inn i prosjektporteføljen til IC-prosjektet i JBV. Sentrale behov, mål, krav, standardvalg, løsningsprinsipper og prosesskrav vil gjelde for strekningen. Suksesskriterier:

- sentral stasjonslokalisering og utvikling rundt stasjonene
- nytt tilbud; kort reisetid, høy frekvens/kapasitet, god pålitelighet
- forutsigbarhet

Gjennomføringsplan IC-prosjektet, JBV, høsten 2013

For å være best mulig forberedt på et vedtak om en omfattende og rask satsing på IC-prosjektet har Jernbaneverket utarbeidet en gjennomføringsplan. Planen består av fire delprosjekter: Teknisk designbasis, prosjektplan, knutepunkter og planprosesser. Planen skal sikre en rask og samordnet gjennomføring av planprosesser og utbygging av delstrekninger, og vil være førende også for dette prosjektet.

Ny Moss stasjon - tilgjengelighet og knutepunktsanalyse, JBV/SVRØ, 7.9.2011

Utredning om utvikling av Moss stasjon som et funksjonelt og attraktivt knutepunkt med best mulig tilgjengelighet til stasjonen både for syklister, gående, buss og bil og med byutvikling med fortetting med boliger og arbeidsplasser tett opp mot stasjonsknutepunktet. Analysen viser at en lokalisering i dagen er forenlig med knutepunktsutvikling, forutsatt god samordning mellom de ulike aktørene.

Konseptvalgutredning for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, SVRØ, 27.9.2012

Konseptvalgutredning for nytt hovedvegssystem i Moss og Rygge er utarbeidet av Statens vegvesen og vil blant annet legge føringer for ny trase for Rv 19 gjennom Moss sentrum. Jernbaneutbygging, med trasé og stasjonslokalisering som vist i dette planprogrammet, ligger inne som en forutsetning. KVU Moss/Rygge er ikke sluttbehandlet i regjeringen.

Hovednett for sykkeltrafikk i Moss/Rygge, SVRØ, udatert

Planen skal være en overordnet plan for videre utvikling av et framtidig hovednett for sykkeltrafikk i Moss og Rygge nord. Hensikten med planen er at den skal legge føringer for Statens vegvesens, Østfold fylkeskommunes og kommunenes prioriteringer av tiltak som tilrettelegger for og stimulerer til økt sykkelbruk.

Verneplan for Værne kloster, MD, Kongelig resolusjon, 13.9.2013

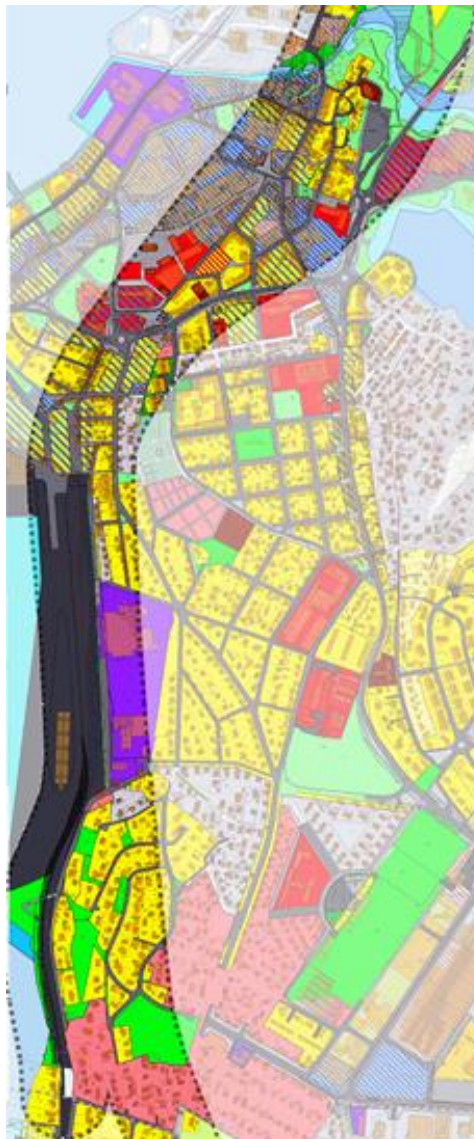
Landskapsvernområdet ligger i Rygge kommune og strekker seg fra Ekholt i nord og til Årefjorden i sør. Landskapsvernområdet er ca. 5. 464 dekar stort og av det er ca. 142 dekar sjøareal. Biotopvernområdet er på ca. 5 dekar. Ny jernbanetrase vil gå gjennom deler av dette området. Jernbanen er ikke ivaretatt i selve verneplanen, men i forslag til forvaltningsplan er det lagt opp til at jernbanen måtte behandles som en dispensasjonssak.

1.3.3 Reguleringsplaner

Moss kommune:



Figur 6, reguleringsplaner nord for Moss sentrum. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt



Figur 7, reguleringsplan i Moss sentrum. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

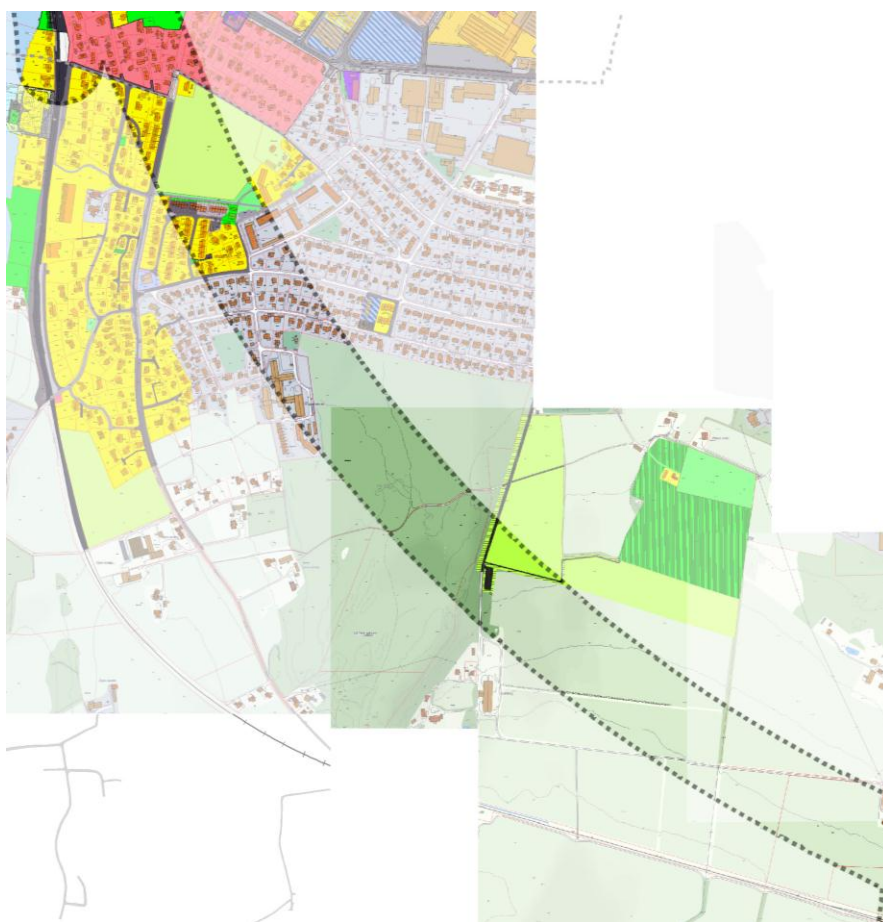
I Moss kommune ligger det et stort antall gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdet. Nord i planområdet er det regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur frem til nord for Sandbukta. I dette området vil fremtidig jernbane gå i tunnel under regulert boligbebyggelse og grønnstruktur som er hovedformålene frem til Mosseelva.

Sør for Mosseelva, gjennom Moss sentrum, er det i stor grad regulert til forretninger, boligbebyggelse, offentlig eller privat tjenesteyting, samt blandet reguleringsformål for forretning og bolig, samt forretning og kontor. Ved riksvei 19 (Vogts gate – Kransen) vil fremtidig jernbane komme ut av tunnel og gå i

kulvert frem til nytt stasjonsområde. Området sør for riksveien har som forlengelse av sentrum flere reguleringsformål, hovedsakelig bolig, blandet formål av forretning og bolig, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, samt næringsformål.

I enden av havneområdet, ved Kleberget, går planlagt jernbanetrasé i tunnel under Kleberget og frem til Carlberg. I dette området går grensen mellom Moss og Rygge kommune, hvor det på Mossesiden hovedsakelig er regulert til bolig og tjenesteyting samt grønnstruktur. Deler av dagens havnespor beholdes i ny plan (dagens jernbanespor langs fjorden). Her er reguleringsformålet hovedsakelig samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt boligbebyggelse og grønnstruktur.

Rygge kommune:



Figur 8, reguleringsplaner i Rygge ved Carlbergåsen og Carlberg. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

Ved kommunegrensen Moss – Rygge er reguleringsformålene boligbebyggelse og tjenesteyting, samt grønnstruktur. Sør for kommunegrensen ligger Kallum. Her ligger det et område som er regulert til landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNFR) omringet av boligformål. Nord for Carlberg gård, øst for Carlbergåsen, vil planlagt jernbanetrasé gå ut av tunnel og igjennom åpent landskap frem til endepunkt ved Såstad – Bjølsen hvor dagens dobbeltspor fortsetter sørover. I dette landskapet er det hovedsakelig regulert til LNFR, med unntak av reguleringsplan for gang- og sykkelvei/fortau ved kryssingen av jernbanen ved Dilling (Larkollveien) og ved Bjølsen hvor det er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.



Figur 9, reguleringsplaner ved Såstad i Rygge kommune. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

1.3.4 Kommunale planer under utarbeidelse i området

- Kommunedelplan Rv19.
- Rullering av Sentrumsplanen i Moss (kommunedelplan). Sentrumsplanen skal følge opp målsetningene og strategiene i kommuneplanen og legge til rette for en kompakt og miljøvennlig byutvikling. Innenfor sentrumsplanens planområde vil følgende områdereguleringsplaner bli utarbeidet som gjensidig kan påvirke jernbaneprosjektet:
 - Områdereguleringsplan for Havneområdet. Planen vil være en områderegulering for konsolidering og utvikling av havna i sydenden av dagens havneområde. Mulig tilgang på steinmasser kan gjøre at dette planarbeidet må forseres for å sikre nødvendig gjennomføringshjemmel for tiltaket.
 - Områdereguleringsplan for Verket. Planen vil være en områderegulering som Høegh Eiendom AS har varslet ønske om å igangsette på grunnlag av en mulighetsstudie som nå utføres samtidig med oppstarten av sentrumsplanarbeidet og de føringene som nedfelles gjennom sentrumsplanen.
 - Områdereguleringsplan for Sjøsidan. Planen vil være en områderegulering for knutepunktsutviklingen rundt Nye Moss stasjon og krever god samordning/koordinering med detaljreguleringsplanen for nytt dobbeltspor. Utviklingen er avhengig av at jernbaneutbyggingen og omdisponeringen av havnearealene er på plass og planleggingen ligger dermed noe fram i tid.

2 DEL 2 - PROBLEMSTILLINGER

Det er et omfattende tiltak som skal planlegges, og flere hensyn som må veies opp mot hverandre. Følgende problemstillinger anses å være de viktigste i reguleringsplanprosessen:

- Løsning for nytt dobbeltspor og stasjon ift. hastighet, jernbanetekniske krav og kapasitet
- Stasjonen ift. tilgjengelighet, atkomst, forhold til sentrum og knutepunktutvikling
- Trafikkavvikling på bane, vei/gangvei under anleggsperioden og etter ferdigstillelse
- Forholdet til planlagt nytt hovedvegssystem (tid og sted)
- Forholdet til Moss havn
- Forholdet til kulturmiljø (bevaringsverdige bygningsmiljøer, kulturlandskap)
- Forholdet til naturmiljø (verneområder)
- Forholdet til nærmiljø (skoler, barriere, bomiljø)
- Forholdet til landskap (store landskapsinngrep)
- Forholdet til landbruk
- Risiko og sårbarhet
 - Grunnforhold/områdestabilitet
 - Flo/havstigning
 - Grunnforurensing
 - Trafikksikkerhet
 - Brann og redning

3 DEL 3 - KRAV TIL PLANPROSESS OG UTREDNINGER

3.1 Utredningsalternativer

3.1.1 0-alternativet

I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere tiltaket (0-alternativet). 0-alternativet er sammenligningsalternativet i konsekvensutredning og samfunnsøkonomiske analyser.

I dette utredningsarbeidet skal 0-alternativet defineres som situasjonen minst 10 år fram i tid. Det tas utgangspunkt i dagens jernbanetraffikk. Pågående investering og vedlikeholdstiltak for jernbanen på strekningen innenfor gjeldende NTP forutsettes gjennomført.

Øvrige forutsetninger for 0-situasjonen, herunder befolknings-/trafikkvekst, andre bygge- og infrastrukturprosjekter og rammebetingelser, skal defineres som en del av plan- og utredningsarbeidet.

3.1.2 Alternativ 1

Trasé

Alternativet innebærer nytt dobbeltspor i tunnel/løsmassekulvert fra Sandbukta til Nye Moss stasjon. Nye Moss stasjon ligger i dagen, nord for planovergangen Strandgata/Værlegata. Videre sydover går nytt dobbeltspor i tunnel gjennom Kleberget og kommer ut i dagen rett nordøst for Carlberg gård. Daglinjen videre sydover ligger på lav fylling frem til Såstad.

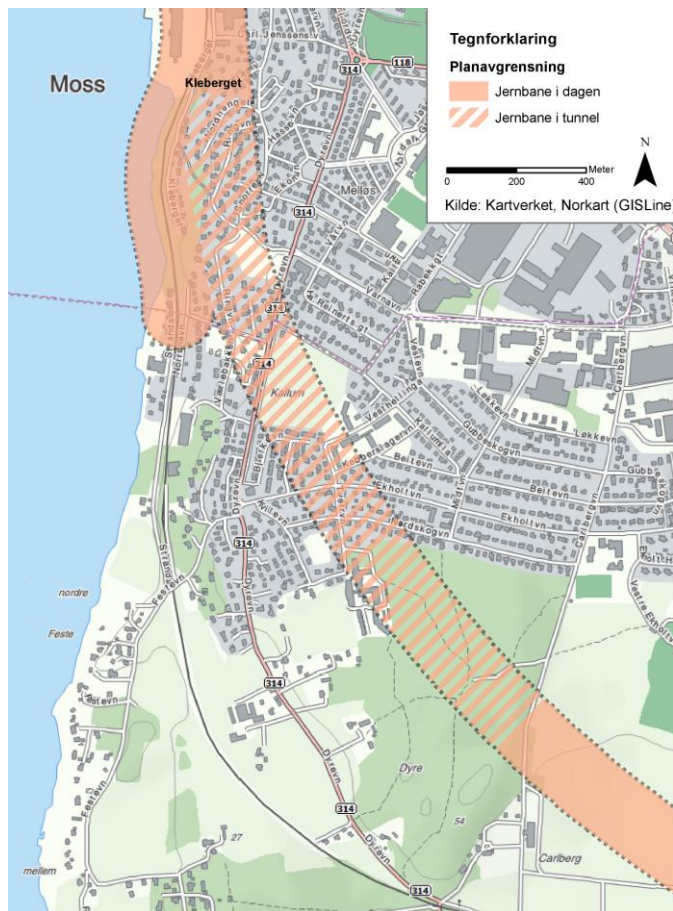


Figur 10, nordre del av planområdet.

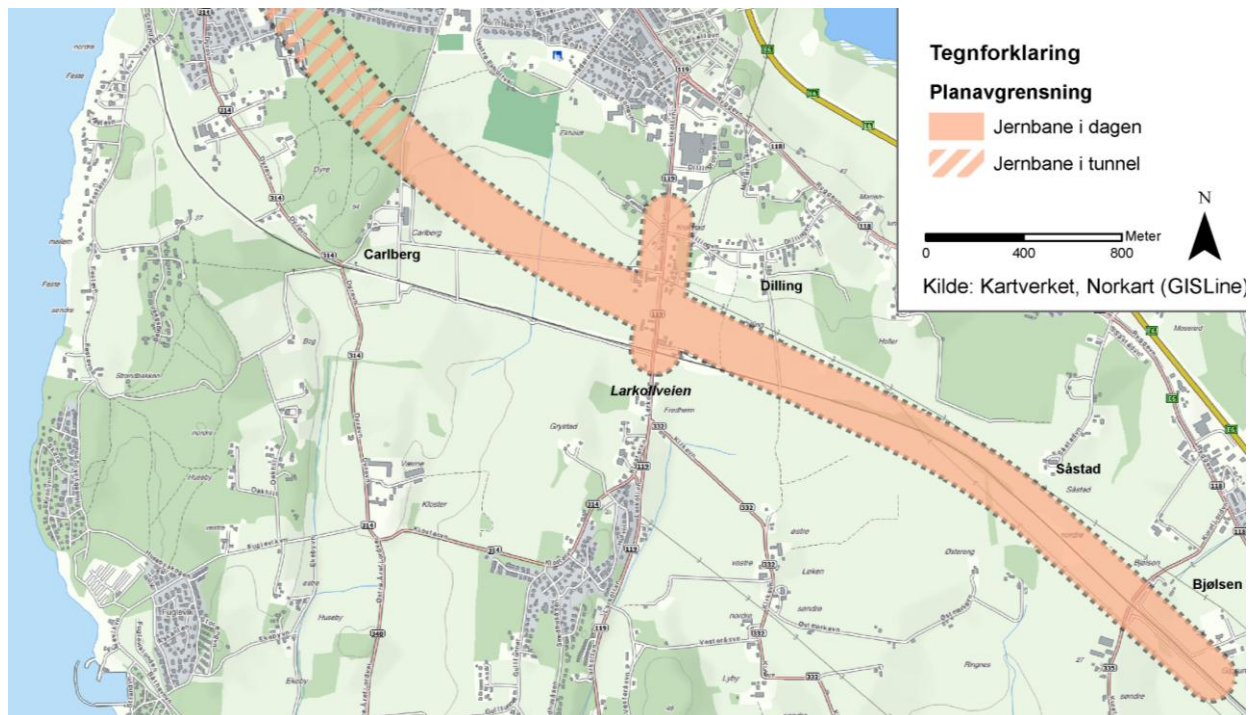


Figur 11, Moss sentrum med havneområdet.

Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt



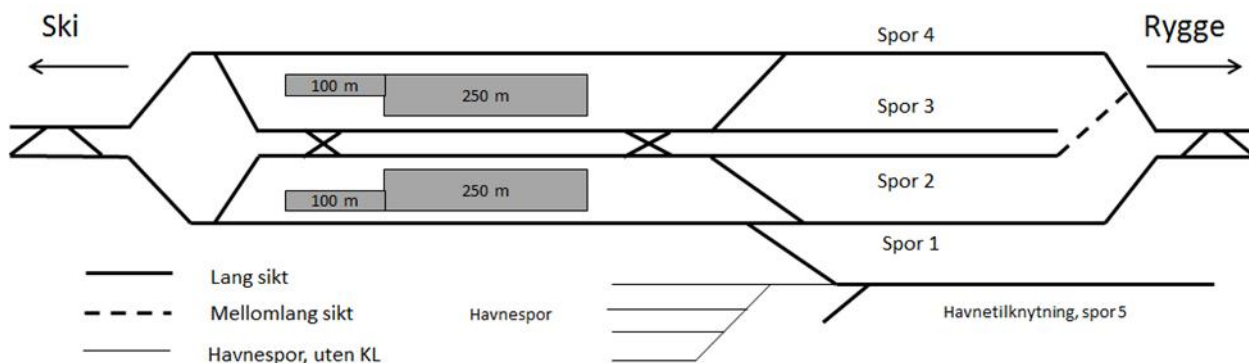
Figur 12, planområdet med Kleberget og Carlberg i Rygge kommune. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt



Figur 13, den sørligste delen av planområdet. Kilde kartgrunnlag: Kartverket og Norge digitalt

Nye Moss stasjon

Nye Moss stasjon blir en 4 spors stasjon med et vendeanlegg for lokaltog syd for plattformene. Spor 2 vil fungere som et forbi kjøringsspor/ventespor for godstog (stiplet i figuren under). Stasjonen vil ha tilknytning til Moss havn ved bruk av eksisterende spor langs Kleberget. Havnespor inngår ikke i tiltaket.



Figur 14, skjematisk sporplan Nye Moss stasjon

Større konstruksjoner

- Nord for Nye Moss stasjon bygges en løsmassekulvert frem til tilstrekkelig fjelloverdekning oppnås. Lengde og omfang av løsmassekulverten avhenger av linjeføring og fjellforhold.
- Søndre tunnelpåhugg til Kleberg tunnelen utføres som en om lag 140 meter lang løsmassekulvert.
- Fv 119, Larkollveien legges under nytt dobbeltspor i kulvert ved Dilling. Dette gjelder også gang- og sykkelanlegg langs Larkollveien.

Omlagte veier

- Rv 19 legges om midlertidig ved Kransen under bygging av løsmassekulvert nord for Nye Moss stasjon. Anlegg for gående- og syklende må også legges om, da det er underganger ved Kransen.
- Boligveien til Kleberget (Kleberget) legges om over nordre påhugg for Kleberget tunnel.
- Dobbeltsporet krysser Fv 119, Larkollveien ved Dilling. Veggen er foreslått lagt i kulvert under ny bane. Det er foreslått nye driftsunderganger ved Hestehagen og på Såstad i Rygge kommune.

Varianter

Følgende varianter skal utredes i det videre planarbeidet:

- Traseføring nord for planlagt stasjon avhenger av jernbanetekniske krav og fjell/grunnforhold. Planområdet utvides her i bredden for å ta hensyn til aktuelle linjeføringer.
- Moss stasjon. Foreliggende planer har 2 varianter for publikums-/adkomstfunksjoner; enten på lokk nord for plattformene eller på vestsiden av sporområdet på nivå med havna. Andre varianter/kombinasjoner kan også tenkes. Det skal søkes løsninger som gir en plassering av plattformer og publikumsfunksjoner så langt mot nord og dagens sentrum som mulig.

3.2 Utredningstema

Aktuelle utredningstema er de tema som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Listen er foreslått med utgangspunkt i Forskrift om konsekvensutredninger Vedlegg III, og supplert med egne tema.

I Rygge kommune vurderes at de fleste utredningstema er godt nok utredet gjennom den relativt nylig vedtatte kommunedelplanen for nytt dobbeltspor med tilhørende konsekvensutredning. På enkelte områder stilles det likevel krav om tilleggsutredninger eller oppdateringer til foreliggende konsekvensutredning.

I Moss kommune er tidligere utarbeidet konsekvensutredning fra 1993 og utredningene her forutsettes utført fra grunnen av for å ta opp i seg de endringene som har funnet sted.

Etterfølgende utredningsprogram gjelder derfor kun Moss kommune, med mindre annet konkret er angitt.

3.2.1 Overordnede planer og mål

Det skal vurderes om planforslaget bidrar til måloppfyllelse eller om det er i konflikt med overordnede planer, føringer og mål. I vurderingene skal eventuelle konfliktområder avdekkes og belyses.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Tekstlige vurderinger av tiltakets oppfyllelse av eller konflikt med overordnede planer, føringer og mål.	Plangrunnlag og retningslinjer som beskrevet i dette planprogrammet.

3.2.2 Byutvikling

Planforslaget innebærer ny lokalisering av det viktigste kommunikasjonsknutepunktet og dermed endret transportmønster og arealbruk i sentrumsområdet. Det skal gjøres en vurdering av hvilke konsekvenser dette kan antas å få for byutviklingen.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Kartlegging av nåværende sentrumsstruktur. Arealbruk/-utnyttelse, privat og offentlig servicetilbud, knutepunktutvikling og kommunikasjonsmønster (bil-, kollektiv- og gang-/sykkeltrafikk) presenteres i tekst og illustrasjoner. Overordnet konsekvensvurdering mhp. endrede arealbruksforutsetninger i eksisterende og nytt stasjonsområde, forflytning av knutepunkt/forholdet til sentrum, endrede transportstrømmer, atkomst/tilgjengelighet. Vurdering av arealplankonsekvenser for Rockwool og havnevirksomheten.	Forprosjekt for nytt dobbeltspor. Gjeldende arealplaner i influensområdet. Igangsatte planer/initiativer i influensområdet. Foreliggende trafikkdata (hovedstrømmer). Egne observasjoner/registreringer.

3.2.3 Transport / trafikk

Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvilke virkninger nytt dobbeltspor med ny stasjon vil få for kollektivtransport og annen trafikk i influensområdet. Det utarbeides en trafikkanalyse som grunnlag for å vurdere virkningene. Trafikksituasjonen i anleggsperioden skal vurderes spesielt. Analysen vil omfatte:

- Togtrafikk – kapasitet og rutetilbud.
- Busstrafikk – eventuelle endringer i trafikkmønster og rutetilbud.
- Biltrafikk – vurdering av endrede trafikkstrømmer.
- Endringer i fotgjengerstrømmer og sykkeltrafikk.
- Trafikksikkerhet for gående og syklende.

Togtrafikk:

Tiltakets konsekvenser for kapasitet og tilbud på bane skal beskrives. Det skal skilles mellom lokale virkninger for Moss stasjon og overordnede virkninger av det nye dobbeltsporprosjektet.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Tekstlig beskrivelse av tiltakets forventede virkninger for persontransport over Moss stasjon spesielt og person-/godstransport på bane gjennom Østfold generelt.	Persontransportdata for dagens togtilbud og foreliggende prognoser eller beregninger av framtidig persontransport over Moss stasjon. Overordnede trafikkdata for person- og godstransport gjennom Østfold. Nåværende og framtidige rutetabeller.

Busstrafikk:

Konsekvenser for busstrafikk som følge av ny lokalisering av stasjon og økt persontrafikk på bane skal beskrives. Endringer i kapasitetsbehov, rutetilbud og kjøremønster skal vurderes, herunder forventet utvikling med hensyn til omstigning mellom tog og buss. Videre skal atkomst og tilgjengelighet langs tilgrensende veinett vurderes.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Tekstlig beskrivelse av tiltakets forventede virkninger for busstransport over Moss stasjon. Passasjerutvikling, rutetilbud og frekvens beskrives så langt dette er mulig med utgangspunkt i foreliggende prognosedata. Nødvendige omlegginger av bussenes kjøremønster i sentrumsområdet beskrives og vurderes med hensyn til endringer i framkommelighet og reisetid. Tilrettelegging for busstopp/-oppstilling og omstigning fra tog på stasjonen omtales spesielt. Konsekvenser for busstrafikk i anleggsfasen bør beskrives, både buss for tog og overgang mellom rutebuss og tog.	Persontransportdata for dagens busstilbud ved Moss stasjon og foreliggende prognoser eller beregninger av framtidig busstransport over stasjonen. Rutetabeller for nåværende og framtidig buss- og togtilbud. Trafikkdata og kapasitetsvurderinger for tilgrensende veinett. Skisse-/forprosjekt for stasjonsområde og eventuelle planer for omkringliggende veinett.

Biltrafikk:

Trafikkløsninger inkludert kryss i omkringliggende veinett og trafikkvolum for personbiltrafikk til og fra ny stasjon skal utredes. Belastningen på det omkringliggende veinettet skal vurderes. Videre skal det redegjøres for løsninger for drosjetrafikk, av-/og påstigning (kiss & ride) og parkering i tilknytning til stasjonen.

Konsekvenser for biltrafikk som følge av nødvendige omlegginger av veisystemet i anleggsfase og etter ferdigstilling skal beskrives. Veitilknytning for Værlegata og for bedriften Rockwool skal ivaretas. Anleggsatkomst og anleggstrafikk skal beskrives spesielt.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<p>Nyskapt drosje-/personbiltrafikk til/fra stasjonen beregnes og vurderes i forhold til kapasitet i det omkringliggende veinettet, herunder kapasitetsberegning av avkjørsler.</p> <p>Løsninger for drosjeholdeplass, av-/påstigningsone og parkering vurderes i forhold til kapasitetsbehov.</p> <p>Trafikkavvikling i planområdet, herunder spesielle forhold i tilknytning til anleggsfasen skal vurderes.</p>	<p>Persontrafikkdata for tog, eksisterende situasjon og prognoser.</p> <p>Trafikkdata og kapasitetsvurderinger for tilgrensende veinett.</p> <p>Skisse-/forprosjekt for tiltaket inkl. faseplaner for gjennomføring.</p> <p>Eventuelle planer for omkringliggende veinett.</p>

Fotgjengerstrømmer og sykkeltrafikk:

Det skal gjøres en vurdering av antall gående og syklende til og fra jernbanestasjonen. Gang- og sykkelforbindelser til og fra stasjonsområdet samt på tvers av jernbanetraséen skal vurderes mht. kapasitet, funksjonalitet, barrierevirkninger og trafikksikkerhet. Eventuelle konsekvenser for barns skolevei skal redegjøres for. Konsekvenser for gang- og sykkeltrafikken i anleggsperioden skal omtales spesielt.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<p>Gang- og sykkelveiforbindelser til/fra dagens stasjon kartlegges og beskrives mhp. kapasitet og kvalitet/egnethet.</p> <p>Framtidig situasjon etter flytting av stasjonen beskrives tilsvarende, basert på antatt økning av gang-/sykkeltrafikken.</p> <p>Eventuelle konfliktpunkter og barrierer kartlegges og mulige avbøtende tiltak beskrives. Det gis en tekstlig redegjørelse for trafiksikkerhet før, under og etter gjennomføring av planen.</p>	<p>Persontrafikkdata for tog, eksisterende situasjon og prognoser.</p> <p>Eksisterende data over reisemiddelfordeling, evt. nye tellinger av gang-/sykkeltrafikk til/fra dagens stasjon i morgen- og ettermiddagsrush.</p> <p>Skisse-/forprosjekt for tiltaket inkl. faseplaner for gjennomføring.</p> <p>Planer for omkringliggende gang-/sykkelveinett, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan for hovednett for sykkeltrafikk i Moss/Rygge. • Fv314 Dyre Nordre – Ekholtveien, gang- og sykkelveg. Rygge • Fv119 Dilling – Vesteråsveien, gang- og sykkelveg. Rygge <p>Eksisterende ulykkesdata.</p>

3.2.4 Risiko- og sårbarhet

Temaet skal utredes for både Moss og Rygge kommune.

Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal det i henhold til plan- og bygningslovens § 4-3 gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som endres som følge av planlagt tiltak. En risiko- og sårbarhetsanalyse tar sikte på å avdekke farer, vurdere hvor alvorlige disse er, samt å foreslå tiltak for å forebygge uønskede hendelser og redusere konsekvenser dersom disse inntreffer. I forbindelse med plan for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad vil bl.a. følgende risikoforhold bli analysert:

- Grunnforhold/områdestabilitet
- Flo/havstigning og flom langs vassdrag
- Grunnforurensing etter tidligere virksomhet i planområdet
- Støyplager
- Trafikksikkerhet
- Skade på natur- og kulturmiljø
- Brann og redning

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<p><u>Felles for Moss og Rygge kommune:</u> Utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyse basert på systematikk som er beskrevet i ”Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet”, utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), 2008 /1/.</p> <p>En geoteknisk utredning i forbindelse med reguleringsplan skal utrede reell fare og nødvendige risikoreduserende tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet for bebyggelsen, og skal inneholde en dokumentasjon av områdestabiliteten for faresonen jf. NVEs retningslinjer 2/2011 ”Flaum- og skredfare i arealplanar”.</p>	<p>Planforslaget. Øvrige temavise delutredninger. Tilgjengelige data fra åpne databaser. Tidligere og nye grunnundersøkelser.</p>

3.2.5 Forholdet til kulturmiljø

Tiltaket berører flere kulturmiljøer og kulturminner direkte og indirekte. Det skal utredes hvordan nytt dobbeltspor og ny stasjon vil innvirke på bevaringsverdige kulturminner, bygningsmiljøer (herunder Værlegata og Nyquistbyen), kulturlandskap samt arkeologiske kulturminner.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<p>Det skal gis en kortfattet redegjørelse for områdets historie som grunnlag for identifisering og kartfesting av automatisk fredede fornminner, bevaringsverdige bygningsmiljøer/kulturlandskap samt kulturhistoriske enkeltobjekter med bevaringsverdi.</p> <p>Omfang av inngrep og konsekvenser for kulturmiljø/kulturminner beskrives i egen rapport. Temakart utarbeides i den grad dette er hensiktsmessig.</p> <p>Det skal utredes hvorvidt endringer av grunnvannstand, spunting, pæling og sprengning i undergrunnen kan påføre verneverdige bygninger skade. Eventuelle avbøtende tiltak i form av alternative anleggsmetoder skal beskrives.</p> <p>Det vil være behov for arkeologiske registreringer innenfor planområdet etter Kulturminnelovens § 9 (undersøkelsesplikten). Omfanget og tidspunkt for gjennomføring vil avklares med Fylkeskonservatoren ved Østfold fylkeskommune, eventuelt også Norsk Maritimt Museum dersom områder i sjø som tidligere ikke er undersøkt berøres.</p>	<p>Planforslaget.</p> <p>Tilgjengelig lokalhistorisk kildemateriale.</p> <p>Foreliggende kulturhistoriske registreringer.</p> <p>Kommunenes bygningsregister.</p> <p>Egne supplerende registreringer i felt.</p> <p>Riksantikvarens kulturminnedatabase</p> <p>Askeladden.</p> <p>SEFRAK-registeret</p>

3.2.6 Forholdet til naturmiljø

Temaet skal utredes for både Moss og Rygge kommune.

Konsekvenser for naturmiljøet skal redegjøres for og utredes iht. prinsippene i naturmangfoldloven. Det skal legges særlig vekt på å beskrive konsekvenser for eventuelle verneområder som berøres av nytt dobbeltspor.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<p><u>Felles for Moss og Rygge kommune:</u></p> <p>Omfang av inngrep og konsekvenser for naturmiljø på land, i sjø og i vassdrag beskrives i egen rapport. Temakart utarbeides i den grad dette er hensiktsmessig. Det skal redegjøres for bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand. Dyreliv beskrives med utgangspunkt i foreliggende kildemateriale.</p>	<p>Planforslaget.</p> <p>Tidligere utredninger/kartlegginger av biologisk mangfold.</p> <p>Artsdatabanken.</p> <p>Evt. egne supplerende registreringer i felt.</p> <p>Verneplan for Værne kloster</p>

3.2.7 Forholdet til nærmiljø (bomiljø, skoler, barrierer)

Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvilke virkninger tiltaket vil få for nærmiljøet langs eksisterende og nytt dobbeltspor og rundt eksisterende og ny stasjon. Temaet omfatter følgende forhold:

- Innløsning av boligeiendommer
- Barriereeffekt i bomiljøer og i forhold til barns skolevei
- Støy i relasjon til boliger, skoler og institusjoner
- Sikkerhet

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Konsekvenser for nærmiljø beskrives med utgangspunkt i en samlet oversikt over bolig-eiendommer som berøres av tiltaket, barriere-virkninger, støyberegninger (før/etter gjennom-føring av planen) og trafiksikkerhet ift. bomiljøer og skoleveier. Konsekvenser skal beskrives både for anleggs- og driftsfase.	Planforslaget. Grunnervervsdata. Støyberegninger. ROS-analyse.

3.2.8 Friluftsliv

Det skal redegjøres for konsekvenser for friluftsliv.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Konsekvenser for friluftsliv beskrives med utgangspunkt i foreliggende informasjon om friluftsområder og bruken av disse. Vurderingene skal også omfatte støy. Konsekvenser skal beskrives både for anleggs- og driftsfase.	Planforslaget. Gjeldende arealplaner. O-kart.

3.2.9 Forholdet til landskap

Nytt dobbeltspor med nødvendige tekniske installasjoner, konstruksjoner, skjæringer og fyllinger vil bli et nytt og godt synlig element i landskapet. Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvilke virkninger tiltaket vil få for nær- og fjernvirkning, herunder innvirkning på viktige siktlinjer og byromsakser i sentrumsområdet.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
Nær- og fjernvirkning av nytt dobbeltspor og ny stasjon samt innvirkning på viktige siktakser skal beskrives, og dokumenteres ved bruk av fotomontasjer fra utvalgte standpunkter.	Planforslag i terrengmodell. Teknisk forprosjekt for konstruksjoner. Overordnet landskapsplan. Fotografier fra utvalgte standpunkter.

3.2.10 Naturressurser - landbruk

Temaet skal utredes for Rygge kommune

Konsekvensutredningen skal redegjøre for hvilke virkninger tiltaket vil få for landbruket. Tidligere konsekvensutredning i forbindelse med vedtatt kommunedelplan kan legges til grunn, men skal i nødvendig grad oppdateres og tilpasses reguleringsplannivå.

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<u>Kun for Rygge kommune:</u> Det skal utarbeides en arealoversikt over dyrket mark og drivverdig skog som går tapt som følge av nytt dobbeltspor. Det skal også redegjøres for driftsmessige konsekvenser i form av eventuell oppsplitting av driftsenheter og endrede driftsveier. Konsekvenser for utbredelse av uønskede arter. Avbøtende tiltak skal beskrives.	Planforslaget. Markslags- og bonitetsdata. Grunnervervsdata. Egne befaringer og observasjoner.

3.2.11 Bygge- og anleggsperioden

Temaet skal utredes for både Moss og Rygge kommune.

Konsekvenser i bygge- og anleggsperioden skal redegjøres for med hensyn på:

- Etappevis utbygging og fremdrift.
- Behov for samordning av anleggsperioden med andre byggeprosjekter i området, og hvordan dette eventuelt er tenkt organisert og løst.
- Riving av bebyggelse innenfor planområdet.
- Støy/forurensning
- Anleggstrafikk, trafikkavvikling for tog, buss, bil, sykkel og gående i anleggsperioden
- Riggområder
- Ulemper for omkringliggende områder
- Avbøtende tiltak

Krav til utredning og metode	Grunnlag
<u>Felles for Moss og Rygge kommune:</u> Det gis en samlet vurdering av konsekvenser i bygge- og anleggsperioden med utgangspunkt i vurderinger som er gjort i forbindelse med de øvrige utredningstema.	Planforslaget Faseplaner Andre prosjekt planer Øvrige temavise delutredninger

3.3 Tema som skal belyses i planbeskrivelsen

Konsekvensutredning og planbeskrivelse skal integreres i ett felles dokument. Planbeskrivelsen skal redegjøre for tekniske løsninger som ligger til grunn for reguleringsplanforslaget samt de formelle/ juridiske virkningene av planen.

Følgende tema vurderes å være relevante planfaglige temaer, men ansees ikke å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Temaene inngår således ikke i konsekvensutredningen, men skal belyses grundig i Jernbaneverkets planbeskrivelse.

3.3.1 Teknisk infrastruktur

Forholdet til eksisterende og planlagt teknisk infrastruktur i området skal belyses. Det skal redegjøres for hvordan planarbeidet er koordinert med parallelle plan- og utredningsprosesser og hvilke konkrete tilpasninger som foreslås der prosjekter eventuelt kommer i berøring med hverandre:

- Forholdet til eksisterende og planlagt veinett, herunder plan for ny Rv19, veiatkomst til Værlegata og bedriften Rockwool
- Forholdet til eksisterende og planlagt vann- og avløpssystem

3.3.2 Forholdet til Moss havn

Mulighet for sportilknytning til havneområdet skal inngå i reguleringsplanen. Det skal redegjøres for hvordan banebasert godstrafikk tenkes løst når det nye dobbeltsporet er etablert. Videre skal arealmessige konsekvenser for havna belyses.

3.3.3 Massedeponering

Nødvendige midlertidige og permanente massedeponier forutsettes behandlet i egen reguleringsplan, og skal derfor ikke inngå i reguleringsplanen for det nye dobbeltsporet.

I planbeskrivelsen skal det imidlertid redegjøres for massevolumer og hvilke muligheter som er vurdert for deponering av disse, midlertidig og permanent.

3.3.4 Arkitektur / estetikk

Det skal redegjøres for hvordan arkitektur / estetiske forhold vil bli ivaretatt for nye Moss stasjon, herunder tilpassing til eksisterende og fremtidig bebyggelse.

3.3.5 Utslipp og energieffektivisering

Det skal redegjøres for hvilke tiltak som vil bli iverksatt som del av dobbeltsporprosjektet med sikte på å redusere CO₂-utslipp og effektivisere energibruk. Eksempelvis uttak for el-biler, el-sykler og energieffektive bygg.

3.3.6 Universell utforming

Det skal redegjøres for hvordan prinsippene for universell utforming er tenkt løst.

3.3.7 Juridiske forhold

Det skal redegjøres for juridiske konsekvenser for det offentlige, herunder hvilke avtaler som planen forutsetter. Dette inkluderer behovet for rekkefølgebestemmelser, grunnverv og andre offentligrettslige eller privatrettslige avtaler.

3.4 Metode

3.4.1 Videreutvikling og siling av alternativer/alternativer

Innledningsvis skal det gjennomføres tekniske utredninger for å avklare gjennomførbarhet av ulike alternativer beskrevet i dette planprogrammet mhp. grunnforhold, samordning med andre prosjekter m.v. Med utgangspunkt i denne dokumentasjonen defineres endelig alternativ, evt. med alternativer som skal legges til grunn for konsekvensutredningen.

Arbeidet skal dokumenteres i egen silingsrapport eller tilsvarende som skal gi en samlet vurdering og anbefaling. Et sammendrag av rapporten skal gjengis i plan-/KU-dokumentet.

3.4.2 Utredningsmetode

Hensikten med KU er å få oversikt over vesentlige konsekvenser en utvikling i tråd med planforslaget kan føre med seg, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av planen og når det fattes vedtak.

Resultatene av de enkelte fagutredningene og beskrivelsen av eventuelle avbøtende tiltak legges til grunn for innholdet i planforslaget.

Konsekvensutredningen skal bygges opp av to hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Beskrivelse/ verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets effekt på og konsekvenser for de ulike temaene.

De enkelte utredningstema skal belyses gjennom tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Metode og presentasjonsform for det enkelte tema er beskrevet under de enkelte utredningstema.

Utredningen skal klarlegge verdi-, omfang- og konsekvensgrad for vedtatt alternativ (med alternativer) sammenliknet med 0-alternativet.

3.4.3 Framstillingsmetode

Konsekvenser i de ulike alternativene skal sammenstilles og vurderes temavis og angis i en tabell. Eksempelvis som i Statens vegvesens håndbok 140.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak.

Tiltakshaver skal, med grunnlag i de utredninger som gjennomføres, komme med en anbefaling av valg av alternativ og standard. Anbefalingen skal begrunnes.

3.4.4 Miljøoppfølgingsprogram

Det skal utarbeides et miljøprogram for det nye dobbeltsporet og den nye stasjonen som fastsetter miljømålene for prosjektet. I forbindelse med miljøprogrammet vil det også bli utarbeidet en miljøoppfølgingsplan som viser hvordan den konkrete miljøoppfølgingen av prosjektet vil foregå. Dokumentene vil ta for seg de sentrale miljøutfordringene og miljømålene som søkes oppfylt under utviklingen av nytt dobbeltspor og ny stasjon, og vil angi ambisjonsnivå og retningslinjer for hvordan prosjektspesifikke miljømål, samt aktuelle regelverk, vil ivaretas og oppnås:

- i forbindelse med planlegging og prosjektering
- i anleggsfasen
- i driftsfasen

3.5 Videre planprosess og medvirkning

Planarbeidet skal gjennomføres som en detaljreguleringsplan med KU.

Jernbaneverket vil være ansvarlig for utarbeidelse av planforslag. Moss og Rygge kommuner vil være planmyndighet.

Planarbeidet skal koordineres med sentrumsplanen for Moss, kommunedelplan for Rv19, områderegulering for Moss havn, områderegulering for Verket og videre planarbeid for Sjøsidan.

Det skal etableres et forpliktende samarbeid for knutepunktsutvikling rundt den nye stasjonen.

Det legges opp til en omfattende medvirkningsprosess:

- Jevnlige møter med Moss og Rygge kommuner
- Aktiv bruk av Bylab Moss som informasjonskanal
- Opprettelse av referansegruppe med deltakere fra offentlige etater. Følgende etater inngår pr i dag i referansegruppen:
 - Østfold fylkeskommune
 - Fylkesmannen i Østfold
 - Moss havn
 - Statens vegvesen region øst (SVRØ)
 - Mossregionens interkommunale Brann- og Feiervesen (MIB og MOVAR)
 - Norges Statsbaner (NSB)
 - Østfold kollektivtrafikk
- Egne medvirkningsmøter med grunneiere når trasé er nærmere fastsatt.
- Egne medvirkningsmøter med øvrige interessenter når trasé er nærmere fastsatt.
- Det planlegges åpne møter i Moss og Rygge kommune i forbindelse med høring av forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning

Planarbeidet er foreløpig lagt opp med følgende forslag til prosess og fremdriftsplan:

<i>Prosess detaljregulering med KU</i>	<i>Forventet fremdrift</i>
<i>Oppstartsmøte</i>	1.11.2013
<i>Kunngjøring og varsling av oppstart planarbeid med forslag til planprogram</i>	24.1.2014
<i>Høringsperiode planprogram</i>	24.1-11.3.2014
<i>Evt. åpent informasjonsmøte / medvirkning</i>	12.2.2014, Samfunnssalen Moss kommune
<i>Innsendelse av forslag til planprogram</i>	24.4.2014
<i>Fastsettelse av planprogram</i>	Før sommeren 2014
<i>Innsendelse av planforslag med KU</i>	Før jul 2015
<i>Vedtak om offentlig ettersyn</i>	Jan 2016
<i>Høringsperiode planforslag</i>	Jan/februar 2016
<i>Vedtak reguleringsplan med KU</i>	Før sommeren 2016

4 Vedlegg

"Samledokument for høringsuttalelser". JBV 10.april 2014.

"JBV sine kommentarer til høringsuttalelser". JBV 24. april 2014.