



Statens vegvesen

Planprogram, revidert etter fastsettelse, inkl manglende merknad

Til informasjon



## Prosjekt: Rv.19 Moss Kommunedelplan med konsekvensutredning

Kommune: Moss

Utbygging  
Utbyggingsområde sørøst  
25.09.2022



**Statens vegvesen**

---

## **Forord**

Statens vegvesen og Moss kommune la 14.02.2022 frem forslag til planprogram til høring. Høringsfristen var 01.april 2022.

Dokumentet viser innspill gitt til planprogram rv.19 Moss. Innspillene er gjengitt med et sammendrag. Innspillet i sin helhet følger som vedlegg til dokumentet. Totalt er det kommet inn 17 innspill til planprogrammet.

Det er Statens vegvesen som har svart ut alle innspill med innspill fra Moss kommune. Merknadsrapporten vil følge planprogrammet til fastsettelse.

**Revidert etter at det ble avdekket et manglende innspill.**

**Se punkt 1.18.**

## Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
1 Merknader .....	3
1.01 Viken fylkeskommune .....	3
1.02 Statsforvalteren .....	5
1.03 DSB.....	6
1.04 Fiskeridirektoratet .....	7
1.05 NVE .....	8
1.06 Kystverket .....	9
1.07 Mattilsynet .....	11
1.08 BaneNOR .....	12
1.09 NHO Viken Oslo.....	15
1.10 Elvia.....	16
1.11 Norges Miljøvernforbund.....	16
1.12 Veteranarkitektene Moss .....	18
1.13 Sjøsiden Moss .....	18
1.14 Bedre Byutvikling Moss (BBM) .....	21
1.15 Ny kurs.....	23
1.16 Kari Kristiansen .....	24
1.17 Kjell Aanerød.....	25
1.18 Ingrid Lillebø og Nikolai Hjelle Nitter.....	25
2 Vedlegg .....	26

## 1 Merknader

### 1.01 Viken fylkeskommune

Fylkesrådets overordnede vurdering er at forslaget til planprogram på en god og oversiktlig måte redegjør for hvordan virkninger for miljø og samfunn skal utredes. Fylkesrådet mener imidlertid at planprogrammet i større grad bør ivareta overordnede føringer for klima, miljø og byutvikling. I tråd med krav i plan- og bygningsloven § 4-1, informerer fylkesrådet om at det for alle de alternative korridorane kan være konflikt med regionale hensyn. På dette stadiet vurderes det at konfliktene spesielt knyttes til fylkesvei og kulturminner. Medvirkning og samarbeid er vesentlig i planprosesser. Fylkeskommunen vil være en aktiv part som regional planmyndighet, veieier, kulturminnemyndighet, samt vannregionmyndighet. Fylkesrådet ser det som positivt at rådsområde samferdsel er involvert i samarbeidsgruppe. I tillegg er det aktuelt at avdeling for kulturarv bidrar med kompetanse og som aktiv part i drøftinger. Fylkesrådet mener at slikt samarbeid bør beskrives i kapitlet om medvirkning, kap. 7.2. Regionalt planforum bør også brukes til dialog.

Fylkesrådet støtter Moss kommunes vurdering av at planarbeidet i større grad må ivareta nasjonale og lokale mål, spesielt nullvekstmålet forankret i samarbeidsavtalen i Miljøløftet Moss. Fylkesrådet støtter Moss kommunes vurdering av at byutvikling bør være viktig ved valg av alternativ korridor og ved valg av løsninger innenfor korridoren. Ny jernbane er under utbygging gjennom byen og det skal bygges ny jernbanestasjon. I tillegg jobber kommunen aktivt med å knytte sammen byen og sjøen. Det er viktig at utvikling av ny løsning for rv. 19 ikke er til hinder, men snarere en bidragsyter, for fremtidens Moss, som en attraktiv regional by.

Vi forutsetter at trafikkanalysene innebærer å utrede belastning og konsekvenser på fylkesveinettet for alle trafikantgrupper. Det må utføres en helhetlig trafikkanalyse som viser dagens situasjon og endring i trafikk tall i alle korridoralternativer, med særlig vekt på hvordan trafikken forventes å fordele seg på ny riksvei 19 og fylkesveinett og kommunale veier i de ulike korridoralternativene.

Fylkesrådet mener at planprogrammet bør si noe om hvilken funksjon dagens riksvei 19 får når ny vei er etablert. Dersom veien skal nedklassifiseres til fylkesvei må trafiksikkerhet og framkommelighet for kollektiv, gående og syklende på denne avlastningsveien være utredet som del av planprogrammet. Dersom betydelig trafikk blir igjen på dagens riksvei 19 må nødvendige trafiksikkerhets- og framkommelighetstiltak gjennomføres. Behov for utbedringer og trafiksikkerhetstiltak på denne veien som utløses av ny riksvei 19 må dekkes gjennom utbyggingen og dermed utredes tilstrekkelig for hvert av utredningsalternativene. Om nødvendig må det lages reguleringsplaner for slike tiltak på veien dersom den skal nedklassifiseres til fylkesvei.

Etableringen av samarbeidsmøter mener vi bør nevnes i planprogrammet under punkt 7.2 om informasjon og medvirkning. Vi legger til grunn at det blir behov og muligheter for at vi i de kommende samarbeidsmøtene og ved andre anledninger kommer med flere og mer spesifikke uttalelser og bidrar i vurderinger til løsninger som angår fylkesveinettet.

Traseene som skal utredes videre for ny RV 19 omfatter sentrale deler av Moss sentrum og vil kunne berøre flere verneverdige bygningsmiljøer og enkeltbygninger i området fra fergeleiet/kanalen og øst- og nordover i byen. Det er derfor viktig at kulturminne- og kulturmiljøhensyn vies stor oppmerksomhet i utrednings- og planarbeidet.

Dersom 0+ legges i dagen ved utvidelse av eksisterende rv. 19, vil den kunne ha betydelig negative konsekvenser for verneverdig bebyggelse og miljøer i viktige deler av Moss' historiske bykjerne, jf. beskrevet over. Men den vil også få negative konsekvenser for flere verneverdige bygninger østover i sentrum, særlig langs Vogts gate. Hensynet til verneverdig enkeltbygg og bygningsmiljøer bør ikke bare vurderes isolert, men også i sammenheng med den øvrige sentrumsutviklingen.

1. Fylkesrådet støtter arbeidet med å finne den beste korridoren for videre planlegging av riksvei 19 gjennom Moss. Fylkesrådet er opptatt av at prosjektet skal bidra positivt til byutvikling, samt bygge oppunder samarbeidet i Miljøløftet, som har som mål å utvikle Moss til en konkurransedyktig, attraktiv og bærekraftig by.
2. Fylkesrådet vurderer at det er utarbeidet et godt forslag til planprogram, men anbefaler at nullvekstmålet og byutvikling vektlegges i større grad i prosjektets målsettinger.
3. Fylkesrådet vurderer på grunnlag av foreslått planprogram at prosjektet kan komme i konflikt med regionale hensyn fylkeskommunen ivaretar. Det blir derfor viktig at konsekvensutredningen og øvrig planmateriale gir et godt grunnlag for å vurdere dette.

4. Fylkesrådet understreker at samarbeid er svært viktig. For Viken fylkeskommune er det spesielt viktig å bli involvert i drøftinger om kulturminner og fylkesvei, da dette er områder som vil bli særlig berørt. Ellers anmoder vi om at regionalt planforum brukes aktivt som en arena for dialog og drøfting.

#### Svar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar deler av merknaden til etterretning.

- Kap 7.2 omtaler nå eksterne samarbeidsgrupper
- Fremtidig klassifisering av vegnettet blir kort omtalt i utredningen, men vil hovedsakelig bli en egen prosess i reguleringsplan.

Resterende tas til orientering og er allerede beskrevet som en del av prosessen i arbeidet fremover. Det er allerede opprettet godt samarbeid med Viken, som vil fortsette gjennom prosjektet.

#### 1.02 Statsforvalteren

Reduksjon av klimagassutslipp, tilpasning til klimaendringer, kompakt byutvikling, trygge og helsefremmende bo- og oppvekstmiljøer, verdiskaping, grønn omstilling og tilrettelegging for sykling og gange er noen av punktene vi vil løfte fram til dette planarbeidet.

Under punkt 3.1 ber vi om at statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen tilføyes listen. Under punkt 5.2.5 bør det henvises til veileder M-2061. Veilederen ble oppdatert i forbindelse med ny utgave retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442/2021.

Målsettinger om reduserte klimagassutslipp er en del av dette. Økt kapasitet i veinettet kan vanskeliggjøre målsettingen om at flere velger andre transportformer enn privatbil. Målformuleringene under punkt 1.5.3 *Andre mål i prosjektet* bør revideres for å fange opp dette.

Det er prosesser i gang med planarbeid for Tigerplassen og ny kanalbro (over til Jeløya) i Moss, som vil kunne berøre ny trase for rv. 19. Vi forutsetter at disse arbeidene blir vurdert i kommunedelplanprosessen, og at det sikres godt samarbeid mellom kommunen, Statens vegvesen og Viken fylkeskommune. Det samme gjelder for Bane NOR som bygger ny jernbane og stasjon i Moss.

Vi ber om at planprogrammet i større grad synliggjør vannmiljø og forurensning til vann som et viktig utredningstema. Utredningene skal tilpasses plannivået, og kommunedelplanen må derfor gi føringer om at vannmiljø også skal utredes nærmere og vektlegges i videre reguleringsplanarbeid.

I driftsfasen av den nye veien vil vassdrag og sjø kunne påvirkes negativt gjennom avrenning av ulike stoffer (metaller, partikler, organiske miljøgifter, salt, mikroplast, mm) fra vei og tunneler. I denne forbindelse anbefaler vi at overvann nevnes i planprogrammet.

Massedepoier representerer en rekke utfordringer for naturmangfold og vannmiljø, nærmiljø, støy, landskap samt klimagassutslipp. Vi anbefaler at planarbeidet tydeliggjør at avfallshierarkiet skal legges til grunn slik at det sikres at mest mulig av rene, naturlige masser gjenbrukes eller gjenvinnes. Det er viktig at overskuddsmassene (næringsavfall) håndteres i henhold til forurensningsloven § 32.

I fremdriftsplanen legges det opp til 9 måneder mellom fastsettelse av planprogrammet og et ferdig utarbeidet planforslag. I kommunens saksfremlegg står det at Statens vegvesen og Moss kommune bør samarbeide om en kommunikasjonsplan for å sikre tilstrekkelig medvirkning. Vi støtter dette og anbefaler at det under punkt 7.2 i planprogrammet spesifiseres enda tydeligere for hva slags type medvirkningsopplegg som planlegges. Vi ber det vurderes om ulike grupper og interesser skal inviteres mer «aktivt» inn i planarbeidet som f.eks. barn og unge, ulike lokale lag og foreninger, og om de politiske rådene i kommunen skal involveres i arbeidet.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar deler av merknaden til etterretning.

- Vannmiljø og forurensing til vann synliggjøres bedre i planprogrammet.
- Kommunikasjonsplan er utarbeidet for prosjektet.
- Kapittel 7.2 omhandlende medvirkning presiseres.

Resterende tas til orientering, flere av punktene trukket frem av statsforvalteren vil bli gjennomgått på en god måte, med de metodene Statens vegvesen har for konsekvensutredning.

#### **1.03 DSB**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar merknaden til orientering.

DSB vil bli kontaktet hvis behovet skulle melde seg videre i prosessen, da prosjektet er kjent med flere installasjoner innenfor planområdet.

#### **1.04 Fiskeridirektoratet**

Det er fire korridorer som skal utredes i planprosessen, korridorene 4, 5, 6 og 0+. Korridor 4 går langs sjøen og er det alternativet som potensielt kan berøre Fiskeridirektoratets interesser.

I Verlebukta er det registreringer av ålegras. I dette sjøområdet er det også registret beiteområder for hyse, lyr, piggvar, torsk og rødspette i tillegg til fiskeplasser hvor det benyttes passive redskap. Se Fiskeridirektoratets kartverktøy Yggdrasil <https://portal.fiskeridir.no/plan> for nærmere informasjon.

I planprogrammet vises det til at det blir viktig å vurdere påvirkningen på landskapsrommet rundt Verlebukta i forbindelse med vegalternativ 4. I denne forbindelse minner vi om at det også er vesentlig å kartlegge hvilke påvirkninger eventuelle tiltak vil få for livet i sjøen herunder ålegras, beiteområdene for fisk og fiskeriene generelt. Videre vil vi påpeke at registreringene av ålegras er gjort for 12 år siden, i 2010. Det er derfor viktig å kartlegge om det i dette sjøområdet befinner seg større områder med ålegras, eventuelt andre marine naturtyper, som ikke er registrert.

Fiskeridirektoratet region Sør anbefaler i utgangspunktet at alle planlagte inngrep eller aktiviteter som kan påvirke livet i sjøen søkes lokalisert dit de, eller på en måte som, gjør minst mulig skade. Det må også være et mål at marint biologisk mangfold generelt sett ikke skal berøres negativt, og for å sikre mot negativ påvirkning må det derfor i minst mulig grad foretas mudring, dumping, utfylling, utslipp og sprenging i sjø.

Eventuelle tiltak i sjø må alltid gjennomføres på en så skånsom måte som mulig, og med strenge krav til gjennomførelsen av arbeidene, slik at omkringliggende miljø påvirkes i så liten negativ grad som mulig.

Fiskeridirektoratet region Sør ber om at våre merknader blir hensyntatt og ber om å få planen på høring for oppfølging av våre innspill i det videre planarbeidet.



## **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar merknaden til orientering.

Innspillet vil bli ivaretatt i prosessen videre. Slik planen er utformet er sannsynligheten for fylling i sjø, bare aktuelt for korridor 4. Løsningsvalg vil påvirke omfanget som blir konsekvensutredet.

### **1.05 NVE**

Aktsomhetsområder for flom må vises på plankartet som hensynssoner. Tilhørende bestemmelser må kreve at sikkerhet mot flom og erosjon blir dokumentert og ivaretatt på reguleringsplannivå.

#### **Sikkerhet mot kvikkleireskred**

Grunnforholdene i Moss er krevende. Det ligger tre registrerte faresoner for kvikkleireskred i planområdet, og det er mulighet for marin leire i store områder. Alle de alternative korridorene og det eksisterende ferjeleiet er berørt. Det alternative ferjeleiet ved Kleberget kan ligge i utløpssoner fra områder med mulighet for marin leire som ligger høyere i terrenget.

Kart over registrerte faresoner for kvikkleireskred og områder med mulighet for marin leire er vist i NVE Atlas, under Naturfare, underkategori Kvikkleire. Kvikkleirerapporter for Moss kommune er tilgjengelige på våre nettsider. Det kan også være nyttig informasjon i nasjonal database for grunnundersøkelser, NADAG.

Områdestabilitet skal utredes i konsekvensutredningen ifølge planprogrammet kap. 5.5.12. Planprogrammet nevner NVEs veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vi minner om at NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred er gjeldende i pågående planarbeid.

Slik vi forstår det vil konsekvensutredningen ikke dekke ferjeleiene. NVE anbefaler at områdestabilitet av begge alternativene for ferjeleie utredes som del av planarbeidet. Dette vil øke kunnskap om gjennomførbarhet, og omfanget av ev. nødvendige avbøtende tiltak.

Kartlagte faresoner og aktsomhetsområder for kvikkleireskred må vises på plankartet som hensynssoner. Dersom reell fare ikke er avklart i kommunedelplanen må tilhørende bestemmelser kreve at dette blir gjort på reguleringsplannivå, slik at sikkerhet mot skred blir dokumentert og ivaretatt.

#### **Allmenne interesser i vassdrag**

Alle de alternative korridorene til rv. 19 faller delvis innenfor nedslagsfeltet til det vernede Mossevassdraget. Mosselva og Vansjø (Vanemfjorden) tilhører dette

vassdraget. Det er også mindre vassdrag og grunnvann i planområdet som kan bli påvirket.

Som del av denne utredningen må konsekvensene av tiltaket på verneverdiene av det vernede vassdraget, jf. forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag og vannressursloven kap. 5. Det må også gjøres en vurdering av om tiltaket vil føre til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne og private interesser i vassdrag eller grunnvann. Dersom tiltaket kan gjennomføres i tråd med aktsomhetsplikten, jf. vannressursloven (vrl.) §§ 5 og 43a, er det ikke krav om ytterligere vurdering fra NVE. Dersom tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe kan tiltaket være konsesjonspliktig etter vrl. §§ 8 (vassdrag) og/eller 45 (grunnvann).

For tiltak som er del av en arealplan og som kan være konsesjonspliktige, kan NVE fastsette at det ikke er nødvendig med en egen konsesjon etter vrl., jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at arealplanen gir en god beskrivelse av tiltakene, at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert og at de hensyn som vannressursloven skal ivareta blir tilstrekkelig ivaretatt i planen. NVE ser det som en fordel å samordne tillatelser gjennom planprosessen.

Miljømålene satt i den regionale vannforvaltingsplanen for Innlandet og Viken bør også utredes i konsekvensutredningen, og tas hensyn til i planarbeidet slik at tiltaket ikke forhindrer at miljømålene blir nådd.

### **Energianlegg**

Alle de alternative korridorene er berørt av regionale høyspentledninger som strekker seg langs og nær E6, og langs eksisterende rv. 19. Kart over nettanlegg vises i NVE Atlas. Hensynssoner må avsettes for disse anleggene. Vi anbefaler å ta kontakt med konsesjonær for å avklare bredden på hensynssonene.

### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til etterretning. Statens vegvesen vil ivareta innspill videre i planprosessen.

Statens vegvesen er godt kjent med utfordringene som finnes i Moss, spesielt når det kommer til grunnforhold. Det har vært og vil fortsette, et omfattende samarbeid med BaneNOR, for å sikre overføring av kunnskap og data, samt diskutere løsninger.

### **1.06 Kystverket**

Moss havn betjener både fergetrafikk og godstransport. Havna er definert som et regionalt

knutepunkt og er en del av det nasjonale stamnettet for sjøtransport. Som følge av god strategisk beliggenhet, er havna raskt voksende på godsvolum og er blant landets største containerhavner. Fergesambandet Bastø Fosen mellom Moss og Horten er landets mest trafikkerte riksvegforbindelse til sjøs med 1,6 mill passerende kjøretøy årlig.

Kystverket er i gang med planlegging av farledsprosjekt for innseiling til Moss havn. Hensikten er å bedre framkommelighet og sikkerhet for sjøveis ferdsel inn mot havna. Tiltaket omfatter utdyping av Espenesgrunnen ned til en dybde på 10,5 meter under havnivå. Reguleringsplan for farledsprosjektet planlegges tatt opp til 1. gangs behandling i løpet av våren 2022. Dagens lokalisering av fergekaia ligger til grunn for reguleringsplanarbeidet.

I kommunens saksframstilling vises det bl.a. til formannskapetets vedtak av 01.02.2022 (sak 003/22) der det bl.a. går fram at planprogrammet ikke ivaretar behovet for å utrede og fastsette lokalisering av fergeleie i tilknytning til korridorer for ny rv. 19. Videre går det fram at Moss kommune vurderer å gjøre endringer i planprogrammet for kommunedelplan for rv. 19 før fastsettelse. Endringene innebærer bl.a. utvidelse av planområdet til å omfatte eksisterende fergeleie og eventuelt nytt fergeleie med tilhørende arealer på Kleberget, og at lokalisering av fergeleie skal utredes og fastsettes gjennom kommuneplanprosessen.

I regionalt planforum 01.03.2022 kommenterte STATENS VEGVESEN at fergeleiet vil bli vurdert mot alle korridorer, men ikke med noen full KU, og at fergeleiet vil bli vurdert i en transportanalyse.

En flytting av fergeleiet sørover vil påvirke forutsetningene for dagens farledsprosjekt, men det avhenger av alternativene. Uansett vil det medføre kryssende trafikk mellom fergetrafikken og annen trafikk til Moss havn. Det blir da et helt nytt risikobilde for trafikken. Kystverket ønsker å ha tett dialog med STATENS VEGVESEN og Moss kommune om det videre arbeidet med kommunedelplanen for rv. 19 Moss.

Korridor 4, som går fra eksisterende fergeleie til Årvollkrysset på E6, går mellom havna og ny jernbanestasjon. Det går fram av planprogrammet at korridoren kan vanskeliggjøre gjennomføring av havnesporet, og påvirke driften av både rv. 19 og havnespor. Det er viktig at havners muligheter til å drive sikkert og effektivt ikke utfordres. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7). Kystverket forutsetter at planarbeidet gjør rede for konsekvensene for trafikken til/ fra havna, herunder etablering av havnesporet. Kystverket vil vurdere å fremme innsigelser dersom hensynet til effektiv havnevirksomhet ikke blir ivaretatt.

Kystverket forutsetter at våre innspill blir tatt med i det videre planarbeidet.

## **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Konsekvensen for havnen vil bli godt gjennomgått i konsekvensutredningen, samt diskutert med Kystverket når prosjektet er modent til det.

### **1.07 Mattilsynet**

#### **Drikkevann**

Det er positivt at dere i høringsutgaven av planprogrammet har tatt med et punkt 5.3.5 om naturressurser. Dere skal utarbeide en oversikt over de ulike arealressursene i området. Dette gjelder både jordbruk, mineraler og kilde for drikkevann. Under overskriften kjente problemstillinger har dere tatt med at vann (overflate og grunnvann), er relevante tema. Metode og grunnlagsmateriale dere skal bruke er følgende: For vannressurser gjøres verdisetting med utgangspunkt i NGUs kartbase Granada for grunnvannsbrønner, Mattilsynets sin kartløsning for drikkevann og Vann-Nett for miljømål og Tilstandsklasser.

I denne saken vil det være behov for å kartlegge om det er noen drikkevannskilder som kan bli berørt av ny rv. 19. Dere nevner at dere skal bruke NGU og Mattilsynets kartløsning for drikkevann. Vi har erfart at ikke alle grunnvannsbrønnene er registrert i NGU sin kartdatabase da ikke alle brønnborere har registrert opplysninger i Granada. Mattilsynets kartløsning er dessverre heller ikke oppdatert. Vi tenker derfor at den beste metoden her vil være å ta kontakt med vann og avløpsavdelingen i kommunen og eventuelt Movar.

Dere må også ta hensyn til hvor eksisterende drikkevannsledninger ligger i grunnen. Drikkevannsledningene i planområdet kan være både privat (stikkledning) eller kommunale (hovedledning), og det er viktig at den totale sikkerheten med hensyn til drikkevann blir ivaretatt ved gravearbeid og arbeid på ledningsnett. Trykkløse tilstander i ledningsnettet kan medføre innlekking av forurenset vann fra omgivelsene.

Mattilsynet forventer at drikkevann blir vurdert og fulgt opp videre i planarbeidet.

#### **Floghavre og planteskadegjørere**

I forvaltning av jordressurser og under anleggsarbeid ser vi det som viktig at det i planen belyses at det finnes reguleringer for å unngå spredning av alvorlige planteskadegjørere og floghavre som kan forekomme i landbruksarealer (jf § 4 i forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere og forskrift om floghavre).

Spredning og etablering av regulerte planteskadegjørere som f.eks. potetcystenematoder i nye områder kan føre til store både individuelle og samfunnsøkonomiske konsekvenser i form av avlingstap og krav til bekjempelse og restriksjoner. Det er derfor viktig at planarbeidet for berørte jordarealer (som har vært eller er under dyrking) også inkluderer nødvendige risikovurderinger, undersøkelser og tiltak for å hindre spredning av regulerte planteskadegjørere og floghavre (generell aktsomhetsplikt etter matloven § 18).

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.

Statens vegvesen har gode rutiner for kartlegging av drikkevann som en ressurs, samt spredningen av uønskede arter.

#### **1.08 BaneNOR**

##### **Bane NOR som jernbanemyndighet mener**

Alle foreslåtte korridorer vil berøre eksisterende og ny jernbanetrase i Moss. Ny rv. 19 vil endre trafikkbildet i Moss sentrum og vil få konsekvenser for knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon. Det er viktig for Bane NOR at vegplanlegging ivaretar dagens og ny jernbane, inkludert ny jernbanestasjon. Vi forutsetter at konsekvenser for jernbanen vurderes nøye i planarbeidet. Foreslåtte valgalternativer krysser og/eller har nærføring til jernbane. I lys av de krevende grunnforholdene i Moss sentrum vil risikoen være størst i området Moss Havn og Kransen. Begge områdene har meget utfordrende grunnforhold som gjør et hvert inngrep krevende og risikofylt ift. dagens og ny jernbane. Det må derfor dokumenteres at vegplanen ikke vil påvirke sikkerheten til dagens eller fremtidig jernbane negativt. Bane NOR forventer at det utarbeides fagkyndig dokumentasjon hvor jernbanens stabilitet vurderes spesielt, og at nødvendige sikringstiltak fastsettes i planen. Alle korridorer vil også påvirke tilkomst til og fra nye Moss stasjon, samt muligheter for knutepunktutvikling rundt stasjonen. Dette har vært et sentralt tema i reguleringsplanprosessen for ny jernbane og vi forventer at dette ivaretas på en god måte i planarbeidet for ny rv. 19.

I denne tidlige fasen ser vi for oss følgende utfordringer i de foreslåtte korridorene:

Korridor 4: Ny vegtrase langs havnen vil berøre kobling mellom jernbanen og Moss Havn. De kjente grunnforholdene tilsier at koblingsmuligheten kan uansett være utfordrende, men en ny riksvei i dette området vil kunne vanskeliggjøre denne muligheten enda mer. Det må derfor dokumenteres at løsningen for kryssing av havnesporet med rv. 19 er gjennomførbar uten negative konsekvenser for jernbanen.

Korridor 5 og 6: Begge korridorene forutsetter nærføring til ny jernbanetrase ved Kransen hvor Bane NOR skal bygge meget store og komplekse anlegg. Det må dokumenteres at det teknisk er gjennomførbart å etablere ny vegtrase gjennom dette området. Gitt de vanskelige grunnforholdene vil dette kreve en stor grad av samhandling for å kunne løse dette. Vi er bekymret for at valgalternativene, spesielt i korridorene 5 og 6, vil kunne medføre negative konsekvenser for kollektivknutepunktet. F.eks. ved å redusere attraktiviteten for togreisende fordi stasjonen vil ligge i et trafikkområde, avskåret fra sentrum med en stor trafikkbarriere. Vi er også opptatt av at vegomleggingen ikke vil redusere mulighetene for bussbetjening av knutepunktet på grunn av eventuelle terrenginngrep som hindrer etablering av gatene rundt stasjonen. Store samferdselsprosjekter i Moss vil kreve en stor grad av koordinering og samarbeid mellom veg- og jernbanemyndigheter. Vi forutsetter derfor en tett dialog underveis i planarbeidet.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet/Veileder-for-god-planlegging/>. Vi minner også om jernbaneloven § 10 som fastsetter at alle byggetiltak innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje krever tillatelse fra Bane NOR.

### **Bane NOR som grunneier har følgende merknader**

#### *Innspill til høring av planprogrammet*

I omtalen av finansiering av veiløsningen (side 7 i planprogrammet) angis det at omtrent halvparten av finansieringen (2 mrd kroner) skal skaffes til veie gjennom bom/annen finansiering. Vi ber om at det tydeliggjøres i planen hvilke konsekvenser dette har for valg av trafikkløsninger. For eksempel om det krever at ny rv. 19 skal være eneste hovedveg til Jeløya, eller om Jeløytrafikken kan gå på dagens vei. I alternativ 4 vil dette være avgjørende for omfanget av gjennomgangstrafikk gjennom Sjøsidan. I planprogrammet beskrives det også at løsningene må reduseres til et lavere kostnadsnivå. Her bør det vurderes å ta i bruk hele eller deler av dagens gatestruktur, både av hensyn til miljøet og økonomi. I tillegg bør det vurderes et bredere sett av virkemidler for å ivareta transportbehovet og hensynta byen, innenfor den definerte finansieringen. For at byhensyn skal vektlegges tilstrekkelig i KU-arbeidet, foreslås det at målet for prosjektet suppleres med målet om at veksten i persontransporten i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

#### *Kommentarer til utredningsalternativer – korridorer som utredes videre*

Referansealternativet:

Referansealternativet bør være basert på en framskriving av dagens situasjon med samme tidshorisont som i måldefinisjonen, dvs. år 2040 og ikke 2033. Dette har betydning for vurdering av byutviklingsaspekter siden byutvikling tar lang tid.

Alternativ 0+: Dette alternativet, med bruk av dagens rv. 19 sammen med tiltak bør vies stor oppmerksomhet, da det både er ressursmessig og miljømessig gunstig. Dette bør inkludere også andre typer tiltak enn veiutbygging, for eksempel økt kollektivtilbud, økt tilrettelegging for gående og syklende, byreparasjon og mindre tiltak for bedre forhold for gående og syklister, større vekt på samordnet areal- og transportplanlegging, samt stor vekt på gjenbruk av eksisterende veianlegg.

Korridor 4: Veiløsning i korridor 4 vil gå i dagens Strandgata. Med både fergetrafikk og trafikk til Jeløya vil veien bli en stor trafikkert barriere mellom Sjøsidene med knutepunktutvikling rundt den nye stasjonen, og sjøen. Dette reduserer kvalitetene og byutviklingspotensialet betraktelig. Vi ber om at det søkes løsninger innenfor denne korridoren som i minst mulig grad berører byutviklingen i området, for eksempel ved at dagens vei til Jeløya brukes som et supplement, så trafikkmengden og bredden på Strandgata kan reduseres til et nivå som er forenlig med byutvikling i Sjøsidene. Vi ser også av utredningen av fergeleie at store deler av vårt byutviklingsareal er foreslått tatt i bruk som oppstillingsområde for fergetrafikken (figur 10) eller ved at ny veiadkomst til fergeleiet er lagt tvers igjennom byutviklingsområdet. Dette kan ikke aksepteres. Det bør være en premiss at dagens oppstillingsområde videreføres og at arealbeslag og miljøkonsekvenser (støy, forurensning mm) reduseres i størst mulig grad.

Korridor 5 og 6: Begge korridorene er vist med en firefelts vei fra dagens fergeleie, deretter tvers igjennom Sjøsidene og nord for den nye jernbanestasjonen. Vi er spesielt bekymret for en firefelts bymotorvei i dagen, men også for en delvis nedgravd løsning med store tunnelpåslag og endring av terrenget over bakken. Vi mener dette vil gi redusert verdi av den store statlige jernbaneinfrastrukturinvesteringen, både som kollektivknutepunkt og i forhold til byutvikling. Løsninger tvers igjennom Sjøsidene og nord for ny stasjon vil kunne redusere byutviklingspotensialet vesentlig. For knutepunktet vil det skjære igjennom både Sjøsidene Moss og det nye arealet over jernbanekulverten, med stor trafikk og vesentlige miljøulemper, og vil med dette redusere muligheten til å etablere boliger med tilfredsstillende miljøkvalitet. I forhold til Moss sentrum vil potensialet for positive byutviklingskonsekvenser reduseres vesentlig, da det vil gi en stor barriere mellom stasjonen og sentrum. For begge disse alternativene anbefaler vi at STATENS VEGVESEN heller jobber videre med løsningen som ble valgt i KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, med veitunnel under dagens vei gjennom sentrum. Alternativt bør det vurderes å kombinere veiløsninger i den østre delen av disse korridorene med løsning for 0+ alternativet gjennom sentrum.

### **Svar Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til BaneNOR som jernbanemyndighet til etterretning.

Utredningsarbeidet vil forholde seg til alle gjeldene regler/retningslinjer for planlegging i nærhet av jernbane. Dialogen med BaneNOR som jernbanemyndighet vil bli omfattende, både mot prosjekt og i selve planarbeidet.

Statens vegvesen tar innspillet til BaneNOR som utbygger til orientering.

Statens vegvesen har ingen mulighet til å ta andre korridorer enn de tre bestilt av departementet. De tre korridorene skal utredes og vurderes i forhold til en fastsatt KVU estimat på 4 mrd, samt målsetning beskrevet i planprogrammet. Målsetningen er å velge en korridor, som videreutvikles i neste planfase.

### **1.09 NHO Viken Oslo**

Vi trenger effektive samferdselsløsninger og god fremkommelighet for å styrke bedriftenes konkurransekraft. Det er avgjørende for at de skal kunne vokse og skape nye arbeidsplasser. Folk må på jobb, og varer må til markedet, på en så sikker, bærekraftig og effektiv måte som mulig. Infrastruktur har alltid vært og vil alltid være avgjørende for konkurransedyktige bedrifter. På bakgrunn av dette, må de ulike traseenes effekt for økt fremkommelighet for næringstransport vektlegges tydelig i de utredningene som nå skal gjennomføres.

Hensyn til byutvikling må også vektlegges sterkere enn det vi oppfatter at forslaget til planprogram legger opp til. Dagens trasé preger bybildet i stor grad. Det er avgjørende å se på hvordan ny trasé kan bidra positivt til byutviklingen i Moss.

Vår klare anbefaling er at fremtidig lokalisering av fergeleiet tas inn i planarbeidet. Det gir etter vår oppfatning lite mening å utrede traséalternativer uten at fremtidig plassering av fergeleiet er en del av planarbeidet. Også av hensyn til byutviklingen, er det nødvendig å se dette i sammenheng. Fergeleiet og RV 19 er to sentrale elementer i trafikkbildet i Moss.

### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Statens vegvesen har gjentatte ganger i prosessen så langt, minnet på at dette ikke er et byutviklingsprosjekt eller noen form for bypakke, men rv. 19 skal være en bidragsyter i å skape et handlingsrom for utvikling i Moss. Prosjektet vil være i tett samarbeid med Moss kommune gjennom hele prosessen, slik at innspillet vil bli ivaretatt så langt bestillingen tillater.



## 1.10 Elvia

Elvia er som netteier opptatt av at videre planarbeid tar høyde for og hensyn til de nettanlegg som etableres og driftes innenfor kommundelplanens avgrensning.

### Kraftledninger i regionalnettet

I gjeldende kommuneplans arealdel er det tatt inn hensynssoner (faresone H370) for Elvias høyspente kraftlinjer (luftlinjer) i Moss kommune. Elvia har regionale kraftledninger innenfor planavgrensningen og ber om at anleggene hensyntas ved videre arbeid med planprogrammet.

Byggeforbudsbeltet langs de aktuelle kraftledningene vises i oversikten under.

1.	Moss 1 og 2	Totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje
2.	Moss 3	Totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje
3.	Dobbeltlinje Tegneby - Moss	Totalt 20 meter, 10 meter til hver side fra senterlinje
3	Tegneby - Rygge	Totalt 24 meter, 12 meter til hver side fra senterlinje
4.	Mosseporten - Øreåsen	Totalt 24 meter, 12 meter til hver side fra senterlinje
5.	Øreåsen - Rygge	Totalt 30 meter, 15 meter til hver side fra senterlinje

### Transformatorstasjoner

Transformatorstasjoner er store anlegg, og svært viktige komponenter i strømmettet. For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformatorstasjonene må Elvia ha tilgang til anleggene 24 timer i døgnet, og adkomsten må til enhver tid være fremkommelig for lastebil med svanehenger (lang og bred spesialtransport).

Nettselskapet har tre transformatorstasjoner innenfor planavgrensningen

1.	Moss transformatorstasjon	gnr. 2 bnr. 1603
2.	Øreåsen transformatorstasjon	gnr. 168 bnr. 60
3.	Melløs transformatorstasjon	gnr. 2 bnr. 1291

Basert på transformatorstasjonens samfunnskritiske funksjon, dens særlige krav til robust og sikker adkomst og at bruken avviker fra annen type bebyggelse er det viktig å hensynta de overnevnte eiendommer, samt ledninger og kabler som er tilkoblet transformatorstasjonene.

### Svar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar innspillet til etterretning.

## 1.11 Norges Miljøvernforbund

Norges Miljøvernforbund (NMF) ber om at alternativ 4 prioriteres videre under forutsetning av at tunnel strekkes til E6/Årvollkrysset og forbi boligbebyggelsen i området Ekholt - Høyda samt at avklaring rundt fergeleielokalisering er gjort inkludert finansiering. Videre ber NMF om at Alternativ 0+ gjøres mer tydelig og utvides med tiltak som alternativ til alternativ 4 da som et 0+++ alternativet må være realiserbart i fht grunnforhold mtp skred mm, kostnader, plass og at det ikke går vesentlig utover naturverdier sett ifht hva som er rimelig å akseptere.

Vi har videre konsultert det politiske miljø i Moss og interessegrupper i vår sondering på RV19 høsten vinteren og våren 21/22. NMF mener at RV19 må planlegges videre uten å måtte ta høyde for hvordan jernbanen i Moss ender opp, som planlagt eller med alternativ løsning. NMF ved region øst har fulgt saken om banefremføring med interesse på rimelig nært hold i 5 år og ønsker ikke en gjentakelse av jernbanesaken ved planlegging av RV19. NMF mener videre at det har foreligget et rekkefølge-problem i Moss siste 15–20 årene da uten tvil RV19 burde fått en løsning og i utførelse før jernbanen.

Mer transport må over på kollektivfelt samt bompengerekrav må sterkt vurderes.

NMF tenker:

- 1) Økt fremkommelighet for kollektiv
- 2) Fryste takster, helst reduserte takster
- 3) Bedre sykkel og gangmulighet via bro
- 4) Samt bompengerekrav vil være et godt fundament for endring.

NMF mener dette er et sted å begynne og det må ligge til grunn uansett valg av RV 19 løsning. Disse punktene er helt avgjørende å få på plass om det skulle vise seg at alternativ 4 ikke blir gjennomført, alt. 5 og 6 er for usikker pga grunnforhold og at en må vurdere et 0+ alternativ. NMF vil da mene at dette kun kan gjennomføres via ikke vekst i fergetrafikken, en vesentlig bedre flyt i trafikken i dag med forkjørsvei hele veien. NMF ser en utfordring knyttet til alt. 4. om den kun kommer til å betjene fergetrafikken 6000 kjøretøy i døgnet og at påkobling av Jeløytrafikken skal være med på å forsvare kostnadene på 5mrd ++.

NMF er redd en vedvarende høy trafikkmengde fra Jeløy skal være med på å danne trafikkmengde nok til å forsvare en tunnel i Kleberget. Dette vil NMF imøtegå og tunnel fra Kleberget bør dimensjoneres for i hovedsak Fergetrafikken og den økning som her foreligger via prognoser. Dette kan være avgjørende for valg av tunnel-løsning og antall felt.

Norges Miljøvernforbund (NMF) ber om at alternativ 4 prioriteres videre under forutsetning

av at tunnel strekkes til E6/Årvollkrysset og forbi boligbebyggelsen i området Ekholt – Høyda. Samt at avklaring rundt fergeleielokalisering er gjort inkludert finansiering. Videre ber NMF om at Alternativ 0+ gjøres mer tydelig og utvides med tiltak som alternativ til alternativ 4 da som et 0+++.

**Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Mye av innspillet vil bli omtalt i konsekvensutredningen og planbeskrivelsen som vil følge kommunedelplanen. Det som omtaler løsningsvalg, vil vurderes videre i prosessen med KDP/KU.

### **1.12 Veteranarkitektene Moss**

Veteranarkitektene er overbevist om at ny Rv19 må baseres på en løsning med å dele lokaltrafikken (Jeløytrafikken) fra ferje og havnetrafikken, og at denne må gå i en ny sørlig trase, via nytt ferjeleie i søndre del av havneområdet og i tunell gjennom Klevberget.

De store samferdselstiltakene med ny togstasjon og store arealbruksendringer i havneområdet mot Værla vil bli en langvarig og utfordrede prosess for Mossesamfunnet. Etter vår oppfatning vil det være nødvendig at ny veiløsning etableres uavhengig av eksisterende Rv19. Den må fortsatt ta all trafikk gjennom byen, fram til de omfattende anleggsarbeidene med en ny separat Rv19 for ferje og havnetrafikken er gjennomført.

Vi vil anmode om at en mer nyansert framstilling av ferjetrafikken, i tråd med ferjetrafikktellingene og vår framstilling, legges inn det reviderte Planprogrammet. I tillegg vil vi be om at trafikktellingen i Østre Kanalgate, som ble avvirket i 2007, reetableres. Dette er en trafikkregistrering som vil kunne gi et bedre uttrykk for trafikk tall og trafikkutviklingen av samlet ferje og havnetrafikk.

Vedlagt skisseillustrasjon for vårt prinsipielle forslag til nytt ferjeleie, ny del av Rv19 gjennom Klevberget og til utvikling av den nye bydelen Sjøsidan med Moss nye stasjon og knutepunkt.

Vi vil senere i planprosessen legge fram tydeligere og mer omfattende presentasjoner av de tankene vi gjør oss om trafikkløsninger og utviklingen av byens sjøsideområder mot Værla, og innspill om de tekniske og økonomiske mulighetene som bør vurderes.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Mye av innspillet omtaler løsningsvalg, noe som vil bli vurdert videre i prosessen med KDP/KU.

### **1.13 Sjøsidan Moss**

Vi registrerer at Planprogrammet for Rv 19 har korridorvalg som vil berøre de planlagte nye sentrumsområdene på en negativ måte mhp tilknytning mellom knutepunktet til øvrige deler av sentrum, boligmiljø, fremkommelighet for gående og syklende, støy etc. Konsekvensene for planlagt sentrumsutvikling med boliger og

nye næringsarealer må utredes i planarbeidet for Rv19. Vi oppfatter at dette er mangelfullt beskrevet i Planprogrammet og vi forutsetter at forholdet til planlagt sentrumsutvikling utredes grundig i planarbeidet.

I omtalen av finansiering av veiløsningen (side 7 i planprogrammet) angis det at omtrent halvparten av finansieringen (2 mrd kroner) skal skaffes til veie gjennom bom/annen finansiering. Vi ber om at planprogrammet tydeliggjør hvilke konsekvenser dette har for valg av trafikkløsninger. For eksempel om det krever at ny Rv 19 må være eneste hovedveg til Jeløya, eller om Jeløytrafikken kan gå på dagens vei og således ikke bidra til finansiering av Rv19. I alternativ 4 vil dette være avgjørende for omfanget av gjennomgangstrafikk gjennom Sjøsidan. I planprogrammet beskrives det også at løsningene må reduseres til et lavere kostnadsnivå. Her bør det vurderes å ta i bruk hele eller deler av dagens gatestruktur og et bredere sett av virkemidler, både av hensyn til miljøet og økonomi.

Målet for prosjektet (kap 1.5): For at byhensyn skal vektlegges tilstrekkelig i KU-arbeidet, foreslås det at målet for prosjektet suppleres med målet om at veksten i persontransporten i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Referansealternativet: Da alle utredningsalternativene skal vurderes i forhold til referansealternativet, er det viktig at det også inkluderer byutvikling, i tillegg til trafikksituasjon og gjennomføring av jernbaneprosjektet. Referansealternativet bør være basert på en framskriving av dagens situasjon med samme tidshorisont som i måldefinisjonen, dvs. år 2040 og ikke 2033. Dette har betydning for vurdering av byutviklingsaspektersiden byutvikling tar lang tid.

Alternativ 0+ med bruk av dagens rv19 sammen med andre tiltak bør vies stor oppmerksomhet, da det både er ressursmessig og miljømessig gunstig. For Sjøsidan er dette spesielt viktig i forhold til barriereeffekt mellom bydelen og sentrum, og miljøforhold som støy og luftforurensning. Dette er også viktig for Sjøsidan fordi de andre alternativene ser ut til å ha store negative konsekvenser for dette byområdet. Dette bør inkludere også andre typer tiltak enn veiutbygging, for eksempel: Økt kollektivtilbud, økt tilrettelegging for gående og syklende, redusere barriereeffekt og negative miljøkonsekvenser, større vekt på samordnet areal- og transportplanlegging, stor vekt på gjenbruk av eksisterende veianlegg.

### **Konkrete kommentarer til korridorene:**

#### **Korridor 4**

Veiløsning i korridor 4 vil gå i dagens Strandgata. Med både fergetrafikk og trafikk til Jeløya vil veien bli en stor trafikkert barriere mellom området benevnt som Sjøsidan og sjøen. Det vil i praksis medføre at byutviklingsområdet Sjøsidan aldri vil

få kontakt med sjøen. Dette reduserer kvalitetene og byutviklingspotensialet betraktelig. Vi ber om at det søkes løsninger innenfor denne korridoren som i minst mulig grad berører byutviklingen i området, for eksempel ved at dagens vei til Jeløya brukes som et supplement, så trafikkmengden og bredden på Strandgata kan reduseres til et nivå som er forenlig med byutvikling i Sjøsidene.

Vi ser også av utredningen av fergeleie at store deler av vårt byutviklingsareal er foreslått tatt i bruk som oppstillingsområde for fergetrafikken (figur 10) eller ved at ny veiadkomst til fergeleiet er lagt tvers igjennom byutviklingsområdet. Dette kan ikke aksepteres. Det bør være en premiss at dagens oppstillingsområde videreføres og at arealbeslag og miljøkonsekvenser (støy, forurensning mm) reduseres i størst mulig grad.

#### Korridor 5 og 6

Vi er kjent med at begge korridorene er vist med en firefelts vei fra dagens fergeleie, deretter tvers gjennom området Sjøsidene og nord for den nye jernbanestasjonen. Vi er spesielt bekymret for en firefelts by-motorvei i dagen, men også for en delvis nedgravd løsning med store tunnelpåslag og endring av terrenget over bakken.

Løsninger tvers igjennom Sjøsidene og nord for ny stasjon vil redusere byutviklingspotensialet vesentlig. For knutepunktet vil det skjære igjennom både Sjøsidene området og det nye arealet over jernbanekulverten, med stor trafikk og vesentlige miljøulemper, og vil med dette redusere muligheten til å etablere boliger med tilfredsstillende miljøkvalitet. I forhold til Moss sentrum vil potensialet for positive byutviklingskonsekvenser reduseres vesentlig, da det vil gi en stor barriere mellom stasjonen og sentrum.

For begge disse alternativene anbefaler vi at STATENS VEGVESEN heller jobber videre med løsningen som ble valgt i KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, med vei-tunell med innslag under Blinken og videre under dagens vei gjennom sentrum. Alternativt bør det vurderes å kombinere veiløsninger i den østre delen av disse korridorene med løsning for 0+ alternativet gjennom sentrum.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Dialogen med interessenter innenfor planområdet vil fortsette og spisses mer når konsekvensutredningen er utført. Statens vegvesen har ingen mulighet til å ta andre korridorer enn de tre bestilt av departementet. De tre korridorene skal utredes og vurderes i forhold til en fastsatt KVVU estimat på 4 mrd, samt målsetning beskrevet i planprogrammet. Målsetningen er å velge en korridor, som videreutvikles i neste planfase.

## 1.14 Bedre Byutvikling Moss (BBM)

Dette går også fram av konklusjonene fra del 1 og del 2 av rapportene og NOU fra Gjerdrumskommisjonen, at det er behov for å ta i bruk tverrfaglig kompetanse innen geologi, hydrologi og geofysikk, samt kartleggingsmetoder og 4d dataprogrammer som kan avgrense nøyaktig og spå fremtidig utvikling av kvikkleiresoner. Slik kan man utelukke faren for sideveisutbredelse av skred utenfor definert sone som skjedde på Hurum.

Vi ber derfor om at STATENS VEGVESEN omgående tar disse avanserte metodene i bruk for de aktuelle plankorridorer samt mellom og utenfor de kartlagte kvikkleiresoner på land og sjøbunn slik at kvikkleireutfordringene i Moss ikke undervurderes i forbindelse med enda et stort samferdselsprosjekt i Moss.

Når det gjelder vedlagte pdf nevnes at side 3 til 8 viser de kjente negative konsekvenser av alt 4, 5 og 6 utfra opplysningene i silingsrapporten. Tegningen på s. 3 viser at ca 95% av Alt 4 vil gå i dagen eller løsmassetunnel. Det antas at ca 70% av alt 6 vil gå dagen og ca 20% i bru eller løsmassetunnel. Dette betyr enorme negative konsekvenser for natur, berørte grunneiere og naboer både i anleggs- og driftsperioden. Alt 6 innebærer at bysentrum deles i to. I planprogrammet forsterkes de negative konsekvensene knyttet til alt 6.

Dersom alt 5 kan føres i bergtunnel under dobbeltsporet ved Høienhald og videre mellom Kransen og Rådhuset, som vi har vist på side 9 til 13, er vi veldig positivt innstilt til det. Vi støtter også et forslag med opprettelse av to-plan kryss ved Storebaug som vist på s. 14 til 16. Vi viser også til muligheten vist på s. 9 og 11 for å videreføre Rv19 under kanalen slik at dagens skrøpelige bro kan rives og kanalen åpnes for båttrafikk. En heve- og senkebro for myke trafikanter kommer i tillegg.

Vi vil nevne at trafikk tallene som oppgis for kanalområdet er sterkt misvisende. Det er oppgitt 23000 ådt over kanalen og 6000 ådt fra ferje. Vi mener at det er ekstremt viktig å oppgi trafikk tall i form av personbilekvivalenter for å gi et riktig inntrykk av de faktiske forholdene, når det gjelder arealet som fartøyene trenger og støy, veislitasje og vedlikehold og støv som de medfører.

Vi ser fordeler med å utrede flytting av ferjeleiet til Kleberget og har kommet med noen alternative løsninger.

På s. 17 og 18 vises en variant på alt 4 med muligheten for å plassere oppstillingsplassen på en flytepontong som vist. Vi foreslår også at en bergtunnel med 2 felt føres til Storebaug for å redusere andel dagtrase og løsmassetunnel.

På s. 19 til 22 vises en 2-felts avlastningsvei for Rv19 mellom Mosseporten og Rosnes. Veien tenkes koblet til en ny rundkjøring på Tigerplassen og ført i bergtunnel under Mosseskogen og bro over Mossesunda til Nesveien.

Vi forutsetter at dagens trafikk over Helgerødgata halveres eventuelt ved bruk av differensiert bompengeinnkreving eller hastighetsbegrensende tiltak. Som en del av løsning kan forslaget vist på s. 24 brukes for å tilrettelegge for tryggere, bedre og raskere buss-, gang- og sykkel-forbindelser i sidegatene øst og vest for Helgerødgata. Løsningen på s. 23 kan være en kriseløsning for å forbedre trafikkavvikling på påkjøringsrampene til E6 dersom pengene ikke strekker til for å føre bergtunnelen under Mosseskogen helt fram til E6.

Vi forutsetter også at høyden på bergtunnelen og broen tilpasses som vist for å gi minimale negative konsekvenser for menneskene og natur på begge side av Mossesundet. Høyde på broen er tilpasset seilingshøyde pålegg fra Kystverket.

Gitt at det blir aktuelt å vurdere en fastforbindelse til Vestfold på nytt, kan Rosnesbroen utgjøre halvparten av en 4 felts-forbindelse under Mosseskogen, Jeløy og Oslofjorden som vist på s. 27 og 28.

Forlengelsen av anleggstans for dobbeltsporet gjennom Moss viser at prosjektet kan vise seg å være ugjennomførbart. Begrunnelsen for dette går delvis fram av bildene på s. 34 til 49 som bygger på NGIs områdestabilitetsrapport rev 4. Vi viser også til vår betenkning i vedlagte epost 29.07.21.

Tekst og bilder på s. 29 til 33 viser BBMs forslag til plan B dersom det oppstår tvil om vedtatte dobbeltspor og dens negative konsekvenser for gjennomføring av Rv19.

Hovedpoenget er at eksisterende bergtunneler for dobbeltsporet kan tas i bruk til veiforbindelser og eller toghensetting. Vi tenker at den nordre delen av Mossetunnelen kan brukes til toghensetting, mens den søndre del kan brukes til å gi bedre interne veiforbindelser til Verket. Dette kan være viktig dersom man finner en alternativ plassering av stasjonen på Verket. BBM har vist at det er mulig å lage en nedsenket stasjon på Verket eller på Myra og at disse kan kobles via bergtunneler direkte til dagens dobbeltspor nord fra Verket og sydover til Såstad som vist på bilde 30. Traseen har mange fellestrekk med STATENS VEGVESENS RV19 forslag i Bergtunnel til Årvoll (alt 5). Carlbergtunnelen foreslås benyttes til en 2-feltsvei til E6 som vist på s. 31.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Statens vegvesen har landsledende ressurser tilgjengelig for å gjøre vurderinger omhandlende grunnforhold og de andre utredningsteamene. Det er disse

fagressursene som konstant vurderer behovet for metodikk og hvordan informasjon innhentes. Prosjektet har innhentet enormt mye kunnskap og erfaringer fra BaneNOR, samt fra egne ressurser som har jobbet med utfordrende grunnforhold i en årrekke.

Innspill som er knyttet direkte til løsningsvalg, tas med videre i prosjekteringen. Løsningsforslag som går utenfor bestilling, vil ikke kunne vurderes, da bestillingen bestemmer hva Statens vegvesen skal utrede. For rv.19 har vi 3 korridorer, som skal belyses.

### 1.15 Ny kurs

Nedenfor er Ny Kurs' innspill til prosessen fremover, i form av kulepunkt:

- Resultater av innbygger- og politikerinvolvering skal hensyntas.
- Moss' potensialer og beste mulighet for byutvikling skal belyses og ivaretas.
- Prosjektets fremdrift tilrettelegges muligheten til å vurdere flere alternativ før det fattes avgjørelse for endelig trase, arbeidet skal være med utgangspunkt i innbyggerinvolvering.
- Hvis ikke det fremlegges avklaring for potensiale for jernbanespor til havnen, skal det ikke tas hensyn til slikt jernbanespor. Kommuneadministrasjonen i Moss er gjentagende ganger bedt om å fremskaffe nødvendig informasjon for at spørsmålet om havnespor vurderes ut fra dokumenterbare forutsetninger, ref. bekreftelse for finansierings forsikring og potensiale for bruk av jernbanetrase igjennom Moss til godstrafikk fra Moss havn, ref. KVVU for godsterminal struktur som sier noe om dette.
- Ny RV19 skal legge til grunn flytting av fergeleie og plassering av dette på/syd for, Moss havn.
- Ny RV19, og fergeleiet må plasseres utenfor Moss sentrum.
- Ny RV19 skal legge til grunn at Moss løser sine interne behov for veier uten en storstilt RV19 utbygging.
- Innbyggerne i Moss skal ikke belastes med bompenger.
- Videre arbeid med RV19 må legge til grunn informasjon fra såvel rapporten fra ekspertutvalget nedsatt av samferdselsdepartementet som masteroppgave (Broch og Fors). Begge ligger vedlagt.
- For sammenligning av trafikkbelastning skal benyttes PBE (personbilenheter) slik at tungtransport får en mer riktig betydning i tallmaterialet. Alle tall må fremlegges med bruk av PBE.
- For Fergetrafikken skal tas hensyn til at trafikken er støtvis.
- Trafikk fra Moss havn må tas med i tallgrunnlaget.
- Trafikkstrømmene fra/til Jeløya, fra/til fergekaiaen og fra/til Moss havn skal belyses. Det skal benyttes PBE.



- Det skal belyses i det videre arbeidet hvordan ev. tunnel Kleberget–Ekholt kan munne ut lenger øst enn lagt til grunn? Hvilke alternativ finnes for dette, til hvilke kostnader?
- Det skal synliggjøres hvordan krysningspunkt for RV19, jernbane og lokale veier vil bli for hvert alternativ.
- Det skal belyses konsekvenser for byutvikling og nærmiljøet for de enkelte forslag/alternativ

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Innspill som omhandler løsningsvalg, vil tas med videre i prosessen. Innspill som beveger seg utenfor bestilling fra departementet, vil ikke Statens vegvesen kunne ta inn, da prosjektet ikke har myndighet til dette.

#### **1.16 Kari Kristiansen**

Da vi bygget og flyttet inn i 1978, var støyen fra Innfartsveien minimal. Nå, over 40 år senere, er støyen meget merkbar, det er en during som går nesten hele døgnet. Spesielt ille er det når det kommer rader med lastebiler fra fergen og de aksellererer i den svake motbakken. Det høres veldig godt på vår veranda.

Ergo: jeg ønsker meg ikke flere filer i Innfartsveien. Jeg vil heller ha nedsatt fartsgrense, om det kunne hjelpe noe. Og dersom det kommer en tunnel under byen som kommer opp i dagen før dagens tunnel ut på E6, tror jeg det blir enda mer bråk. Lag en tunnel som går helt ut til E6. Husk at Innfartsveien er den eneste veien vi fra nordre bydel har for å komme til sentrum med bil. Til tider står trafikken bom stille på Innfartsveien, og man må beregne en halvtime ekstra for å komme frem. Vi kjører rett i kø på rampen på Tigerplassen. Det er frustrerende å stå i en slik kø hvis det er noe man skal rekke. (Jeg er klar over at det går an å kjøre over Krapfoss, men det har ikke noe for seg, for det går sent, masse fartshumper og køen står også før rundkjøringen på Flemminghjørnet fra den siden). Det er samme sak når jeg skal hjem til Bøygen fra besøk på Jeløy. Da står køen fra før Gimlekrysset og den løser seg ikke opp før etter rundkjøring Flemminghjørnet, men tetter seg igjen ved avkjøring til Tigerplassen. Dette er spesielt når fergetrafikk og arbeidstidsbegynnelse/–slutt faller sammen.

#### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Støy er et aktuelt tema, som vil bli utredet i konsekvensutredningen. Retningslinjer for dette er beskrevet i T-1442.

### 1.17 Kjell Aanerød

Innsender argumenterer for nytt løp gjennom Mosseporten og en havnetunnel fra Tykkmyr til havna. Da vil havnetrafikken ta egen tunnel opp til Tykkmyr, der kapasiteten økes og nytt løp gjennom Mosseporten vil ivareta behovet.

#### Svar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Innspill som beskriver løsningsvalg tas med videre i prosessen.

### 1.18 Ingrid Lillebø og Nikolai Hjelle Nitter

Nedenfor følger innsenders innspill som kulepunkt.

- Vi mener at samtlige av Moss kommunes forslag til endringer i planprogrammet for kommunedelplan for Rv.19 vedtak 003/22 er gode og nødvendige, og bør være en forutsetning for videre arbeid med prosjektet.
- Prosjektmålene som av Statens vegvesen er satt for prosjektet handler primært om trafikknytte og redusert ulykkeskostnad. Dette er skuffende. Målene fremstår som enkle og mangelfulle, og lite gjennomarbeidet. De synes på ingen som helst måte å gjenspeile noe av samtidens og fremtidens store utfordringer knyttet til klima og miljø, ei heller at Rv.19 i alt for mange år har beslaglagt store deler av bykjernen og påvirket hverdagen til svært mange.
- En høring hvor justeringer og tilføyelser av prosjektets mål ikke er mulig vil gi høringsprosessen et preg av å være illusorisk, all den tid målene for et prosjekt er førende for prosjektet videre liv og hvor man ender, at «prosjektet har riktige målsettinger og at planprogrammet beskriver hvordan disse skal vektlegges ved valg av korridor.» jf. Moss kommunes vedtak.
- Vi er av den oppfatning at lokalisering av ferjeleie er en viktig del av prosessen, både for å få fjernet biltrafikken, men også storbåttrafikken som går langt inn i sundet.
- Om man ønsker en levende bykjerne må man også åpne for mangfold i bebyggelse og grønne lunger fylt med mennesker i alle aldre. Man ender imidlertid opp med å stille seg spørsmålet om hvem Moss egentlig er til for? For menneskene som har valgt å bo her? Eller for næringstrafikken i Norge, og fra Europa?
- Må også nevnes at det er svært urovekkende at visse partier allerede så tidlig i prosessen fremmet forslag om å ta ut korridor 4. Vi ber om at man er seg bevisst sitt ansvar når man har det så travelt med å få løst Rv.19 floken i

Moss, at man tar avgjørelser på fremtidige generasjoners vegne som innebærer at man risikerer å sitte igjen med et ferjeleie og en firefelts riksvei midt i sentrum. At Statens vegvesen i det hele tatt snakker om å dimensjonere for en firefelts vei, all den tid forskning påpeker at økt veikapasitet fører til økt trafikk, må sies å være et ypperlig bilde på å rygge inn i fremtiden.

- Det vises til Moss kommunes tidligere vedtak, og blant annet Sentrumsplanen, hvor det forutsetter at jernbane og Rv.19 skal legges i tunnel under byen, og hvor det også legges til grunn at ferjeleiet skal flyttes dersom ferjesambandet skal opprettholdes over tid. Dette må fremdeles være en forutsetning.
- Vi mener at 0+ alternativet kun kan være aktuelt som et supplement til en av de andre korridorene.

### **Svar fra Statens vegvesen:**

Statens vegvesen tar innspillet til orientering.

Mye av innspillet gjengis også av andre innspill i høringen.

Etter høringen har Statens vegvesen endret mye for å imøtekomme innspill, det viser gjennomgangen med kommunestyret i etterkant av høringen. Enkelte punkter har ikke Statens vegvesen myndighet til å endre på, grunnet hva som er bestilt fra departement nivå. Dette gjelder både ferjeplassering og hva som skal utredes. Bestillingen er tydelig på at alle tre korridorer skal utredes, samt at ferjeleie står fast med dagens plassering.

## **2 Vedlegg**

Alle merknader i sin helhet, er vedlagt i eget dokument.