Vår.ref. 18/97 - 1

Innkalling til styremøte for Moss Havn KF

Møte nr : 5/2018
Møte dato: 27.august 2018 kl. 16.00
Møte sted: Oslofjordens Maritime Senter, Havnestyresalen

Moss Havnestyre 2015 – 2019

Medlemmer:

NAVN	Parti	TELEFON	E-POST
Fred Jørgen Evensen (leder)	**AP**	**915 78 200**	fje@nokas.no
Irene Johansen (nestleder)	**AP**	**916 55 936**	irene.johansen@getmail.no
Benedicte Lund	**MDG**	**977 14 838**	benedicte.lund@moss.kommune.no
Gretha Kant	**H**	**951 49 664**	gretha.kant@moss.kommune.no
Ulf Leirstein	**FRP**	**906 41 162**	ulfleirstein@gmail.com
Stefan Bernås Sundvall	**Ansattes rep.**	**417 64 169**	ssundvall@online.no
Ulf Raab	**Bruker rep.**	**911 49 785**	ulf.raab@greencarrier.no

Varamedlemmer:

Anne- Lise Gjøstøl	SV	928 60 375	anlire@online.no
Tomas Colin Archer	AP	481 37 880	tomas.c.archer@moss.kommune.no
Trond Valde	MDG		trond.johan.valde@politiker.moss.kommune.no
Sissel Rundblad	H	951 48 720	Sissel.rundblad@politiker.moss.kommune.no
Bjørn Angell	KRF	957 85 780	b-angel@online.no
Birger L. Harveg	Ansattes rep.	922 04 999	birger@moss-havn.no
Biørn Borge	Bruker rep.	922 05 083	biorn@waglechartering.no

Sekretær: Liv Grete Øyan Moe – tlf. nr. 465 45 819 liv@moss-havn.no

På vegne av havnestyrets leder; Fred Jørgen Evensen innkaller vi medlemmene i Moss havnestyre til møte.

Spørsmål til administrasjonen sendes skriftlig i god tid før styremøtet, samt at eventuelle frafall meddeles til havnestyrets sekretær.

Til behandling foreligger følgende saker:

- Møteprotokoll fra havnestyremøte den 25. mai 2018 ligger vedlagt og skal signeres i møtet.
- Godkjenning av innkalling og saksliste.
- Saker til eventuelt.

Meldinger:		**Side:**
Nr. 4:	Resultat av tilsyn fra Arbeidstilsynet	**1**
Nr. 5:	Skjønnsbegjæring fra Bane Nor	**5**

Saker:		**Side:**
Nr. 9	Dom fra Moss Tingrett i søksmål fra T. Engene AS	**64**
Nr. 10	Detaljreguleringsplan – videre prosess	**99**

- **Orienteringer fra havneadministrasjonen:**

- **Eventuelt:**

Med vennlig hilsen
Liv Grete Øyan Moe

Sekretær i havnestyret
Moss Havn KF

MELDING NR 4/2018 – Resultat av tilsyn fra Arbeidstilsynet

I mai i år mottok Moss Havn KF brev fra Arbeidstilsynet datert 11.05.2018 hvor de, gjennom et postalt tilsyn, ber om å få tilsendt opplysninger. Gjennom flere e-poster sendt til Arbeidstilsynet i juni får tilsynet tilgang på nødvendige opplysninger fra Moss havn KF. Gjennom dette tilsynet ønsket Arbeidstilsynet å føre tilsyn med om virksomheten følger arbeidsmiljølovens regler for arbeidstid, og hvorvidt det er inngått arbeidsavtaler som er i samsvar med minimumskravene i arbeidsmiljøloven § 14-6.

Moss Havn KF har mottatt svar fra Arbeidstilsynet. Svaret er datert 1. august 2018.

I svaret konkluderer Arbeidstilsynet med at de ikke har funnet mangler i forhold til kravene i arbeidsmiljøloven § 14-6 for de fem utvalgte arbeidstakerne. Svaret fra Arbeidstilsynet følger denne meldingen i sin helhet.

Både verneombud og tillitsvalgt i Moss Havn KF har fått oversendt brevet fra Arbeidstilsynet fra havnesjefen

Arbeidstilsynet

VÅR DATO
01.08.2018

VÅR REFERANSE
2018/24307

DERES REFERANSE

VÅR SAKSBEHANDLER
Kari Ørebech, tlf. 91817410

MOSS HAVN KF
Strandgata 10
1531 MOSS

Orgnr 971033339

TILSYN - MOSS HAVN KF

Vi viser til brev datert den 11.05.2018 der Arbeidstilsynet ber om å få tilsendt opplysninger. Arbeidstilsynet har mottatt svar fra dere.

Vi bekrefter mottagelsen av e-post datert 05.06.18 fra Moss Havn v/administrasjonskonsulent Birthe Carlsen.

Det fulgte flere vedlegg med e-posten, blant annet avtale om beredskapsvakt - havnevakt som er undertegnet av partene 01.10.06. Denne omtaler rammevilkår og godtgjøring for vakter for trafikkavvikling av skip som anløper Moss Havn etter endt alminnelig arbeidstid og i helger. Arbeidstakerne som omfattes av denne, har beredeskapsvakt hver 4. uke. Det er avtalt at dette kompenseres med en fridag og et angitt kronebeløp. Ved utrykning under beredskapsvaktene betales timelønn og overtidstillegg for faktisk medgått tid. Som vedlegg til e-post av 13.06.18 har vi også mottatt en vaktplan. På vaktplanen er det anført med penn at i de ukene kranførere har vakt, er de kun på arbeid utenom ordinær arbeidstid. Det vil si dersom det er båtanløp utenom ordinær arbeidstid.

I tillegg til ovennevnte har vi også mottatt dagsedler som viser arbeidstid for hver dag, og hvilke arbeidsoppgaver som er utført i løpet av arbeidsdagen. Vi har også fått kopier av arbeidsavtaler som er inngått mellom arbeidsgivers representant og den enkelte arbeidstaker.

Det som er det mest aktuelle for Arbeidstilsynets kontroll, ser ut til å være oversiktene som er kalt "overtidsberegning" som vi mottok sammen med e-post av 05.06.18. Dette gjelder perioden 01.01. til og med 30.04.18.

Hensikten med tilsynet

Arbeidstilsynet ønsket å føre tilsyn med om virksomheten følger arbeidsmiljølovens regler for arbeidstid, og hvorvidt det er inngått arbeidsavtaler som er i samsvar med minimumskravene i arbeidsmiljøloven § 14-6.

Oppsummering av tilsynet

Når det gjelder innholdet i arbeidsavtalene, har vi ikke funnet mangler i forhold til kravene i arbeidsmiljøloven § 14-6 for de fem utvalgte arbeidstakerne.

Det fremkommer både i arbeidsavtalene og de tilsendte dagsedlene at den alminnelige arbeidstiden er fra kl. 07.00 til kl. 15.00 fra mandager til og med fredager. Det kan være noen få unntak hvor alminnelig arbeidstid også er etter kl. 15.00. Ukentlig arbeidstid er angitt til 37,5 timer per uke. Arbeidstakerne har da en ubetalt pause på 1/2 time daglig. Vi forutsetter at de har tilgang til et tilfredsstillende spiserom, og at de også har mulighet til å forlate arbeidsplassen i spisepausen dersom de ønsker det.

Det er vanskelig å få full oversikt over arbeidstidsordningen som praktiseres. Vi har i vår saksbehandling, som nevnt ovenfor, sett spesielt på de tilsendte listene som er markert med "overtidsberegning" for hver enkelt måned for de fem utvalgte arbeidstakere.

Arbeidstilsynet fører tilsyn med at grensene for arbeidstid/overtid i arbeidsmiljølovens forstand overholdes. Den alminnelige arbeidstiden etter arbeidsmiljøloven § 10-4, fjerde ledd, er inntil 9 timer per dag og inntil 40 timer per uke. Arbeidstid ut over dette blir overtid i lovens forstand. Dette medfører at at det er en differanse på 2,5 timer mellom hva som beregnes som overtid etter arbeidsmiljøloven, og hva som beregnes som overtid i henhold til tariffavtale/arbeidsavtale.

Når det gjelder grensene for overtidsarbeid, fremgår disse av arbeidsmiljøloven § 10-6, fjerde, femte og sjette ledd. For virksomhet som er bundet av tariffavtale er det mulig å inngå avtale om utvidet overtid mellom arbeidsgivers representant og arbeidstakernes tillitsvalgte etter arbeidsmiljøloven § 10-6, femte ledd. Vi har ikke mottatt kopi av en slik avtale for den aktuelle undersøkelseperioden, og vi har heller ikke fått opplyst at slik avtale skal være inngått. Vi forholder oss derfor til grensene i arbeidsmiljøloven § 10-6, fjerde ledd, som sier følgende:

"Overtidsarbeidet må ikke overstige 10 timer i løpet av sju dager, 25 timer i fire sammenhengende uker og 200 timer innenfor en periode på 52 uker".

Samlet daglig arbeidstid (alminnelig arbeidstid+overtid) skal som hovedregel ikke overstige 13 timer, jf. arbeidsmiljøloven § 10-6, åttende ledd.

Ved gjennomgang av overtidsberegningslistene har vi ikke funnet grove overtredelser av grensene for overtidsbruk. Det kan settes spørsmålstegn ved arbeidstiden til en av de fem arbeidstakerne i januar, da antall timer ligger noe høyt i forhold til grensene for overtid over 4 uker i arbeidsmiljøloven § 10-6, fjerde ledd. Sett på bakgrunn at dette dreier seg om overtid etter tariffavtale/arbeidsavtale, er det slik vi oppfatter det ikke mange timene dette dreier seg om.

Vi finner på denne bakgrunn i dette tilfelle at det er tilstrekkelig å gi ovenfor stående informasjon om regelverket. På bakgrunn av den gjennomgangen og de stikkprøver vi har tatt av det tilsendte materialet, har vi ikke funnet overtredelser som gir grunnlag for å gi varsel om pålegg.

Arbeidstilsynet mener at det ikke er grunn til å gi dere varsel om pålegg for de temaene vi gikk gjennom.

Gi informasjonen videre til verneombudet

Verneombudet skal gjøres kjent med vedtak fra Arbeidstilsynet. Vi ber derfor om at du som arbeidsgiver gir en kopi av dette brevet til verneombudet. Hvis virksomheten ikke har verneombud, gir du kopien til representanten for de ansatte.

Se arbeidsmiljøloven §§ 6-2 sjette ledd og 18-6 åttende ledd.

Har dere behov for mer informasjon?

Dere finner mer informasjon om Arbeidstilsynet og om regelverket på www.arbeidstilsynet.no og www.regelhjelp.no. Dere kan også kontakte oss på telefon 73 19 97 00. Dersom dere har spørsmål til saken, kontakt saksbehandler, oppgi referansenummer 2018/24307.

Med hilsen

Arbeidstilsynet

Cathrine Prahl Reusch
tilsynsleder
(sign.)

Kari Ørebech
seniorrådgiver
(sign.)

Dette brevet er godkjent elektronisk i Arbeidstilsynet og har derfor ingen signatur.

MELDING NR 5/2018 – Skjønnsbegjæring fra Bane Nor

I april i år orienterte Bane Nor oss om at de ikke ønsket å forhandle videre om en minnelig avtale. Det er tidligere orientert om dette i havnestyret.

Den 24. juli mottok vår advokat skjønnsbegjæring fra bane Nor v/advokat Birgitte Bie Mørkved hos Advokatfirmaet Mageli ANS. Vår advokat er Erik Gjævenes i Advokatfirmaet Hjort DA. Gjævenes har bistått oss i inngåelse av avtale om midlertidig tiltrede og i forhandlinger om minnelig avtale.

Det er Moss kommune v/Moss Havn som fremkommer som saksøkt i skjønnsbegjæringen. Rådmann i Moss kommune er orientert om mottak av denne skjønnsbegjæring.

Administrasjonen vil komme tilbake til havnestyret med sak om den videre prosessen.

6

Innkommet
24 JUL 2018
Hjort D.A.

ADVOKATFIRMAET
MAGELI

Advokatfirmaet Mageli ANS
Tlf: (+47) 478 82 000
E-post: post@mageli.no
www.mageli.no

Org nr. 880 636 502 MVA
Driftskonto: 1800 05 25339
Klientkonto: 1800 16 63700

Moss tingrett
Postboks 338
1502 MOSS

Hamar, 20.07.2018
Saksnr. 7093 SM/EJK
sm@mageli.no

Ansvarlig advokat:
Steinar Mageli

Skjønnsbegjæring

til

Moss tingrett

Saksøker:	Bane NOR SF Postboks 4350 2308 HAMAR
Prosessfullmektig:	advokat Birgitte Bie Mørkved Advokatfirmaet Mageli ANS Postboks 343, 2303 HAMAR
Saksøkt:	Gnr. 2 bnr. 2049 i Moss kommune Moss havnevesen (Moss havn KF) Strandgata 10, 1534 MOSS Gnr. 2 bnr. 2320 i Moss kommune Moss kommune Postboks 175, 1501 MOSS
Prosessfullmektig:	advokat Erik Gjævenes Advokatfirmaet Hjort DA Postboks 471 Sentrum 0105 Oslo
Saken gjelder:	Avtaleskjønn

* * *

ADVOKATFIRMAET
MAGELI

1. Innledning – sakens bakgrunn

Bane NOR begjærer med dette skjønn til fastsettelse av erstatning i forbindelse med erverv av nødvendig grunn og rettigheter for bygging av prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad.

Byggingen er en del av InterCity-utbyggingen på Østlandet. Det skal etableres 10 km med dobbeltspor på strekningen Sandbukta i nord til Såstad i Rygge i sør. Prosjektet inkluderer to tunneler og en ny jernbanestasjon i Moss. Ved nye Moss stasjon vil det bli mulig med fire avganger per time hver vei for både lokaltog og Inter City-tog, i tillegg til godstog. Planlagt byggestart for hovedarbeidene er 2019 og prosjektet skal etter planen være ferdigstilt i 2025.

Begjæringen gjelder to eiendommer i Moss kommune. Den ene eies av Moss havn KF og den andre eies av Moss kommune. På eiendommene drives det havnevirksomhet.

Det foreligger en bekreftelse fra Moss kommune ved ordføreren på at gnr 2 bnr 2049 i realiteten eies av Moss havn KF. Bane NOR vil frem til eierforholdene er endelig avklart forholde seg til den informasjon som fremgår av Grunnboka.

Skjønnet begjæres med hjemmel i skjønnsprosessloven § 4.

2. Plandokumenter

Det nødvendige areal erverves med grunnlag i områdereguleringsplan for Østfoldbanen VL, Sandbukta – Moss – Såstad, vedtatt 14. november 2016. Plandokumentene fremlegges som:

Bilag 1: Reguleringsplankart
Bilag 2: Reguleringsbestemmelser
Bilag 3: Planvedtak av 14. november 2016

Fylkesmannen i Vestfold stadfestet reguleringsplanen ved vedtak av 30. mai 2017.

Bilag 4: Fylkesmannens vedtak av 30. mai 2017

ADVOKATFIRMAET
MAGELI

3. Nærmere om avståelsen

Utbyggingen av dobbeltsporet gjør det nødvendige å erverve deler/striper av gnr. 2 bnr. 2049 og gnr. 2 bnr. 2320. Det er utarbeidet ervervstegninger (w-tegninger) som viser inngrepet for eiendommene:

Bilag 5: Ervervstegninger gnr 2 bnr 2049
Bilag 6: Ervervstegninger gnr 2 bnr 2320

4. Avtale om tiltrede og avtaleskjønn

Det er inngått avtale om forhåndstiltrede og avtaleskjønn mellom saksøkte og Bane NOR:

Bilag 7: Avtale om forhåndstiltredelse og avtaleskjønn

Erstatningen skal etter avtalen fastsettes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

Partene er ikke enige om det er grunnlag for erstatning etter ekspropriasjonserstatningsloven § 7 om gjenerverv. Bane NOR mener Moss havn ved delavståelsen vil holdes skadesløs ved å få erstattet tapt bruksverdi jf. § 6. Bane NOR vil komme nærmere tilbake til dette i senere prosesskriv.

5. Alminnelige skjønnsforutsetninger

De alminnelige skjønnsforutsetningene legges med dette frem:

Bilag 8: Alminnelige skjønnsforutsetninger

6. Skjønnsmedlemmer

To skjønnsmedlemmer er tilstrekkelig da ervervet knytter seg til to eiendommer og det er sannsynlig at begge parter vil benytte egne sakkyndige i saken. Én av skjønnsmedlemmene bør ha økonomifaglig bakgrunn, og én bør ha kunnskap om drift av havner.

ADVOKATFIRMAET
MAGELI

7. Annet

Det bes om at det settes av 4 dager til skjønnet.

8. Påstand

Det nedlegges slik

PÅSTAND

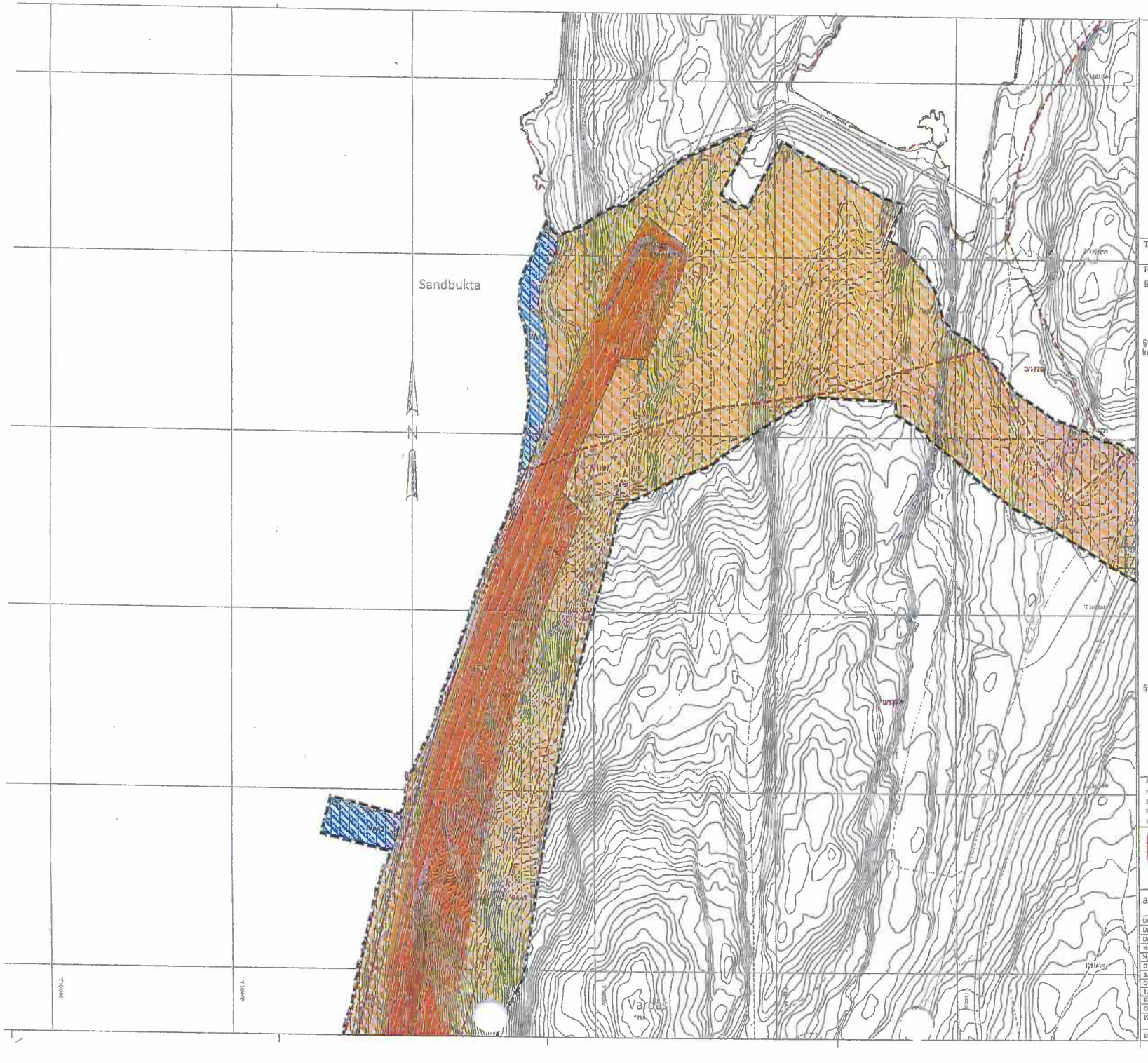
Skjønnet fremmes.

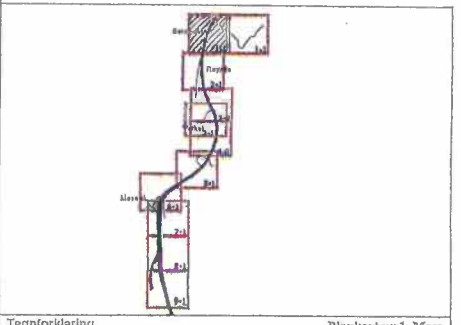
* * *

Denne skjønnsbegjæring i 9 eksemplarer, hvorav 3 er sendt retten og 2 er sendt direkte til saksøktes prosessfullmektig med kopi grunneier.

Hamar 20. juli 2018
Advokatfirmaet Mageli ANS

Birgitte Bie Mørkved
Advokat





Tegnforklaring

Plankart nr 1, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB — Kombinert bebyggelse og anleggsformål.
- BAA — Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SV — Veg
- SKV — Kjøreveg
- SF — Fortau
- ST — Torg
- SGS — Gang-/sykkelveg
- SGG — Gangvegjgangareal
- SS — Sykkelveg/-fell
- SVG — Annen veggrunn - grøntareal
- SJN — Trasé for jernbane
- SBN — Annen banegrunn - tekniske anlegg
- SBG — Annen banegrunn - grøntareal
- STK — Trasé for nærmere angitt kollektivtrafikkspor
- SKH — Kollektivholdeplass
- SPP — Parkeringsplasser
- SKE — Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser Sykkelfellgangareal
- SAA — Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller reguleringsplanbestemmelser

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP — Park

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- VVV — Friluftsområde i sjø og vassdrag
- VAA — Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller reguleringsplanbestemmelser

§12-5 - Hensynssoner

- H140 — Risikt
- H190_1 — Andre sikringssoner, Bevaringsverdige
- H190_2 — Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppføring av bebyggelse
- H190_3 — Andre sikringssoner, Restriksjon mot bebyggelse
- H190_4 — Andre sikringssoner, Restriksjon mot bebyggelse på takvel
- H200 — Annen fare, Eksplosiver og andre farlige stoffer
- H300 — Båndlegging etter lov om kulturminner
- H810 — Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense (Vist som stiplet hvitt/svart gjøres RpGrense sammenfallende med RpFormålGrense)
- RpFormålGrense
- RpBestemmelsesGrense
- Eiendomsgrense som skal opphevas
- RpSikringGrense
- RpFareGrense
- Verneverdig bygning som kan inntegnes i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan inntegnes og som skal tilbakeføres etter endt byggeperiode
- RpBåndleggingGrense
- RpGjennomføringsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Frisiktlinje
- Regulert stellemur
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.eierform

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for bakgrunn:	Jernbaneverket
Dato for bakgrunn:	23.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Målestokk: 1:1000 (Original format A3)

Moss kommune

Områderegulering av Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arkivsak-ID: 2014/1469
Plankart nr: 01
Egenskaper:
Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Dato	Revisjon
Dato	Revisjon
Dato	Revisjon

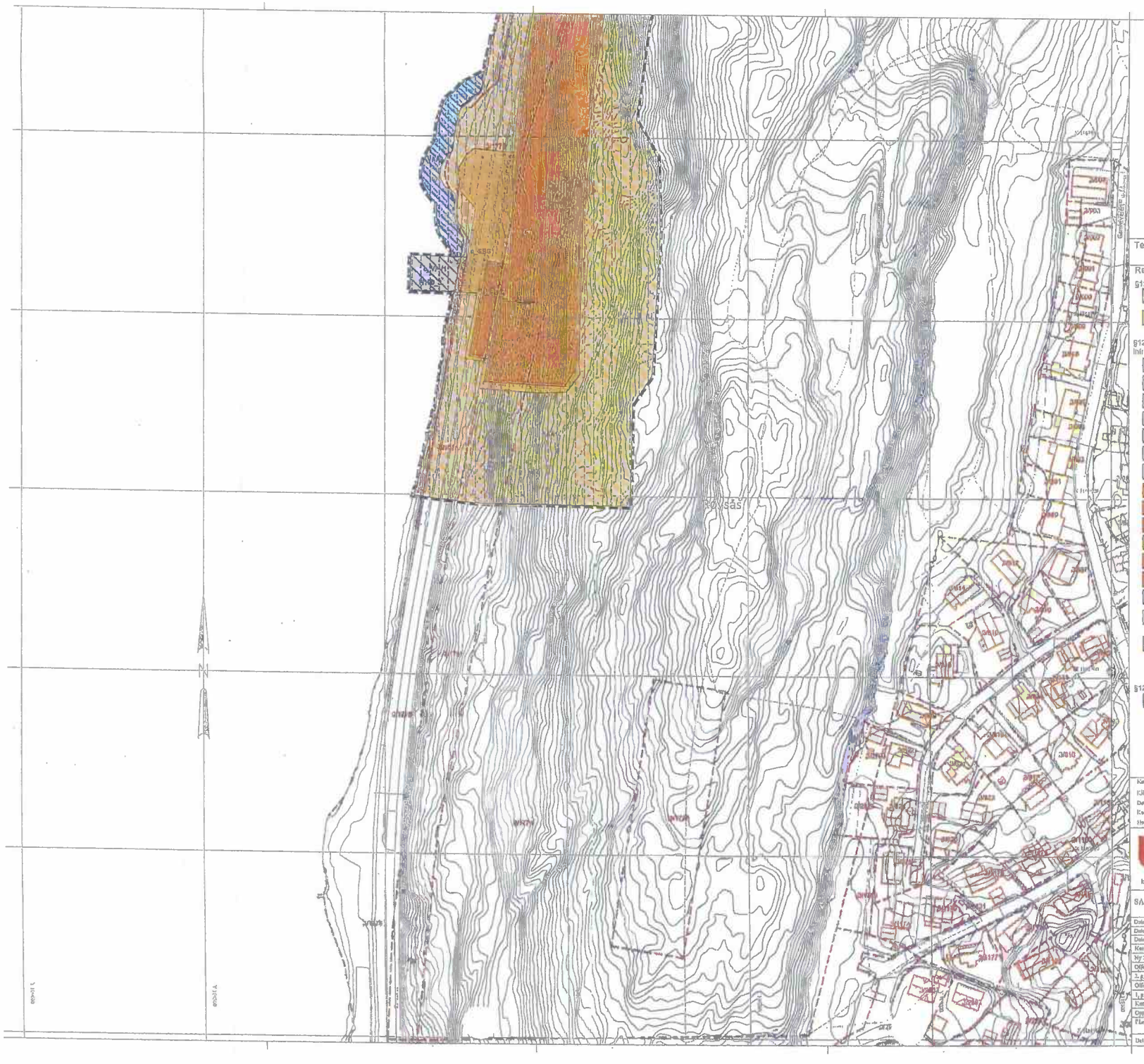
Kommunestyret eller verdisk
Nr. 2. gangs behandling
Offentlig ettersyn fra ... til
2. gangs behandling 12.desember 2016
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016
1. gangs behandling 19.mai 2016
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014
Oppstartsmøte

PLANEN ER UTARBEIDET AV: HAMØLL SWECO

TEGNNR.	DATO	SIGN.
1-1	14.11.2016	JODA

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

ADVOKATFIRMAET MAGELL



Tegnforklaring

Plankart nr 3, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB – Kombinert bebyggelse og anleggsformål, Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål
- BAA – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SV – Veg
- SKV – Kjøreveg
- SF – Forlau
- ST – Torg
- SGS – Gang-/sykkelveg
- SGG – Gangvegigangveg
- SS – Sykkelveg-felt
- SVG – Annen veggrunn - grøntareal
- STJ – Trasé for jernbane
- STT – Annen banegrunn - tekniske anlegg
- SBG – Annen banegrunn - grøntareal
- SKM – Trasé for nærmere angitt kollektivtransport
- SKH – Kollektivholdeplass
- SPP – Parkeringsplasser
- SKKE – Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser Bykollektivgenerator
- SAA – Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller regulering-/plandetaljerenes plan

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP – Park

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- VAK – Fiskeriområde i sjø og vassdrag
- VAA – Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller regulering-/plandetaljerenes plan

§12-5 - Hensynssoner

- H140 – Friskt
- H140_1 – Andre sikringssoner, Bucefylkesplassen
- H140_2 – Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppføring av bebyggelse
- H140_3 – Andre sikringssoner, Restriksjon VA-ledninger
- H140_4 – Andre sikringssoner, Restriksjon ruhl. bebeskriftsp på kulvert
- H300 – Annen fare, Skjæreskrøv og andre ustøpe steiner
- H730 – Bånndlegging etter lov om kulturminner
- H810 – Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense – Vert en planlagt juridisk plt Rpkrtnes nærmeste/ellet m RpFormålGrense
- RpFormålGrense
- RpBestemmelseGrense
- Eiendomsgrense som skal opphøves
- RpSikringGrense
- RpFareGrense
- Verneverdig bygning som kan inntaxes i byggesøknaden samt verneverdig bygning som kan inntaxes og som skal tilbakeføres eller endt byggesøknade
- RpBåndleggingGrense
- RpGjennomføringsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Trikkelinje
- Reguleret sikkerhetsmur
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.eierform

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrense
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	Jernbaneverket
Dato for basiskart:	22.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Ekvidistanse: 1 m
Kartmålestokk: 1:1000 A1 - hele målestokk: A4

Nivå kommune

Områderegulering plan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: (104_169)

Forslagsstiller: Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Kommunestyret sitt vedtak				
My 2. gangs behandling				
Offentlig ettersyn fra				
2. gangs behandling 12.desember 2016				
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.juni 2016				
1. gangs behandling 19.mai 2016				
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014				
Oppstartsmøte				

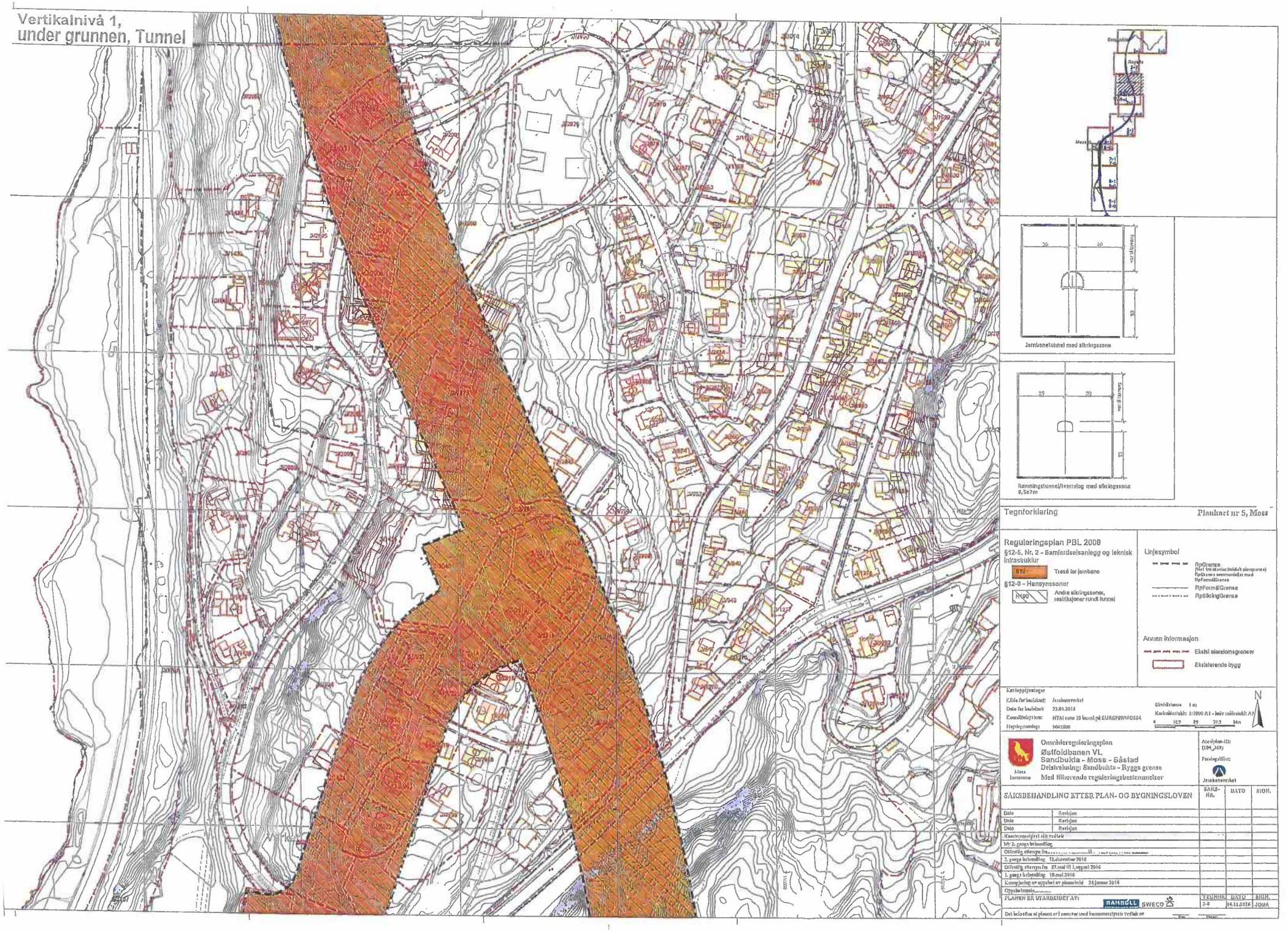
PLANEN ER UTARBEIDET AV: RAMBØLL SWECO

TEGNING	DATO	SIGN.
2-1	14.11.2016	JODA

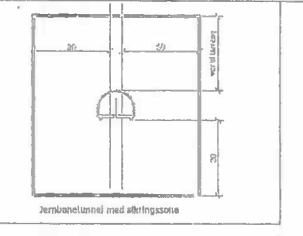
Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Dato Sign.

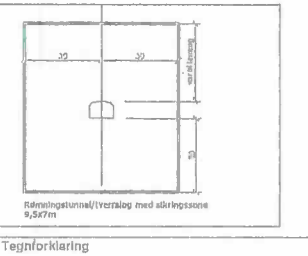
11


Vertikalnivå 1,
under grunnen, Tunnel
Jernbanetunnel med sikringssone
Rømningstunnel/Iverrslag med sikringssone 9,5x7m
Tegnforklaring
Plankart nr 5, Moss
Reguleringsplan PBL 2008
§12-5, Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
BN
Trasé for jernbane
§12-6 - Hensynssoner
H190
Andre sikringssoner, restrikjoner rundt tunnel
Linjesymbol
RpGrense
RpFormålGrense
RpSikringGrense
Annen informasjon
Eksist eiendomsgrenser
Eksisterende bygg
Kartgrunnlagsinnsyn
Kilde for basiskart: Jernbaneverket
Dato for basiskart: 22.01.2015
Koordinatsystem: NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag: NN2000
Ekvidistanse 1 m
Kartmålestokk: 1:1000 A1 - Juster målestokk: A3
0 12,5 25 37,5 50m
N
Moss kommune
Områderegulering
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Råstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser
Arealplan-ID: (104_069)
Forslagsstiller: Jernbaneverket
SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN
SAKS-NR.
DATO
SIGN.
Dato
Revisjon
Kommunestyrets vedtak
Nr 2. gangs behandling
Offentlig ettersyn fra
2. gangs behandling 12.desember 2016
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016
1. gangs behandling 19.mai 2016
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014
Oppstartsmøte
PLANEN ER UTARBEIDET AV:
RAMBØLL
SWECO
TEGNNR.
DATO
SIGN.
3-0
14.11.2016
JOHA
Det henvises til planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

ertikalnivå 1,
nder grunnen, Tunnel



Jernbanetunnel med sikringssone



Rømningstunnel/tverralog med sikringssone
9,5x7m

Tegnforklaring

Plankart nr 7, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5, Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Trasé for jernbane

§12-6 - Hensynssoner

- Andre sikringssoner, restriksjoner rundt tunnel

Linjesymbol

- RpGrense (Vist fra utsiden hvilket planområde RpGrense overvurderer med RpFormålGrense)
- RpFormålGrense
- RpSikringGrense

Annen informasjon

- Eksisl eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	Jernbaneverket
Dato for basiskart:	23.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Målestokk: 1 cm
Kartmålestokk: 1:1000 A1 - halv målestokk: A3
0 12,5 25 37,5 50 m

N

Moss kommune

Områderegulering plan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arkivplan-ID: (104_169)

Forslagsstiller: Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

		SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Kunngjøring/start offentlig ettersyn				
Nr 2. gangs behandling				
Offentlig ettersyn fra ..... til				
3. gangs behandling 12.desember 2016				
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016				
1. gangs behandling 19.mai 2016				
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014				
Oppstartsmøte				

PLANEN ER UTARBEIDET AV: RAMBØLL SWECO

TEGNENR	DATO	SIGN.
4-6	14.11.2016	JOJIA

Ved behandling av planen er det samsvar med kommunestyrets vedtak av ..... dato .....

Tegnforklaring

Plankart nr 9, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB — Kombinert bebyggelse og anleggsformål, Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål
- BAA — Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SV — Veg
- SKV — Kjøreveg
- SF — Fortau
- ST — Torg
- SGS — Gang-/sykkelveg
- SGG — Gangveg/gangareal
- SS — Sykkelveg/-fell
- SVG — Annen veggrunn - grønnareal
- STU — Trasé for jernbane
- SBT — Annen banegrunn - tekniske anlegg
- SBG — Annen banegrunn - grønnareal
- STM — Trase for nærmere angitt kollektivtransport
- SHH — Kollektivholdeplass
- SPP — Parkeringsplasser
- SKA — Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kollektivtransport
- SAA — Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP — Park

§12-6. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- VFV — Friluftsområde i sjø og vassdrag
- VAA — Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål

§12-8 - Hensynssoner

- H100 — Friskt
- H100_1 — Andre sikringssoner, Bevaringsplanar
- H100_2 — Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppføring av bebyggelse
- H100_9 — Andre sikringssoner, Restriksjon VA-ledninger
- H100_10 — Andre sikringssoner, Restriksjon mht. beleiesvirkning på bolivei
- H200 — Annen fare, Ekspleksjonsfare og andre farlige anlegg
- H370 — Båndlegging eller lov om kulturminner
- H810 — Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense (Vist kun der det er behov for RpGrense mellom flere RpFormålGrense)
- RpFormålGrense
- RpBestemmelseGrense
- Eiendomsgrense som skal opphøre
- RpDelingGrense
- RpFeltGrense
- Verneverdig bygning som kan inngjøres i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan inngjøres og som skal tilfaksjonere eller endt byggeperiode
- RpBåndleggingGrense
- RpGjennomføringsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Frisiktlinje
- Reguleri eksternur
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.eierform

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	Jernbaneverket
Dato for basiskart:	22.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Skriftstørrelse 1 en

Kartmålestokk: 1:1000 A1 - halv målestokk: A3

0 12.5 25 37.5 50m

N

Moss kommune

Områdereguleringsplan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: (101_069)

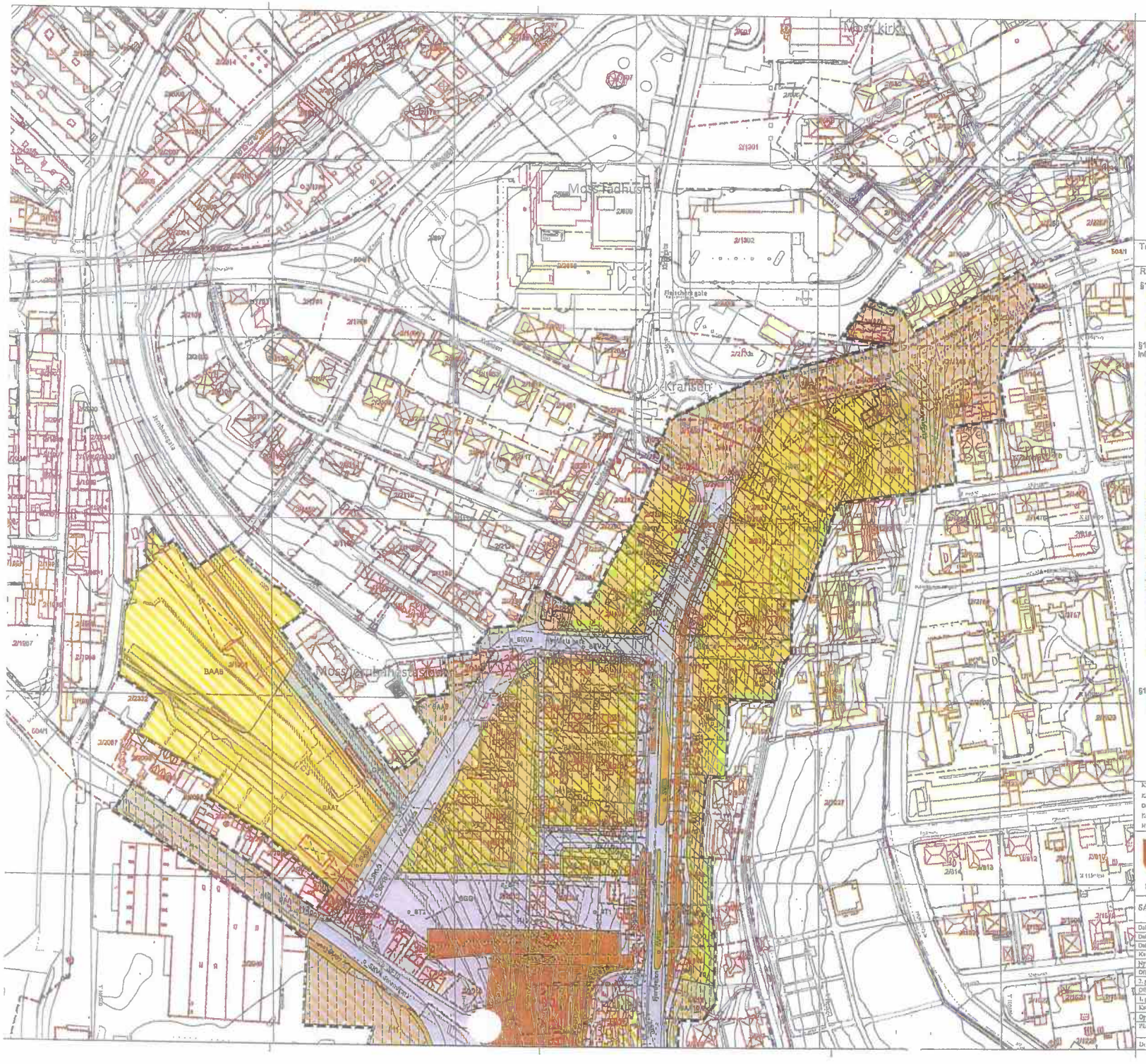
Forslagstiller: Jernbaneverket

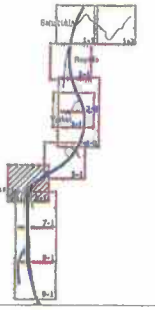
SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Kommunestyrets siste vedtak				
Nr 2. gangs behandling				
Offentlig ettersyn fra ... til ...				
2. gangs behandling 12.desember 2016				
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016				
1. gangs behandling 19.mai 2016				
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014				
Opplysninger				

PLANEN ER UTARBEIDET AV: RAMBØLL SWECO

TEGNNR.	DATO	SIGN.
3-1	14.12.2016	JODA

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av ... dato ... formann





Tegnforklaring

Plankart nr 11, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB — Kombinert bebyggelse og anleggsformål.
- BAA — Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål. Detaljert angitt reguleringsplanbestemmelser

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- BV — Veg
- BKV — Kjøreveg
- BP — Fortau
- BT — Torg
- BGG — Gang-/sykkelveg
- BGQ — Gangveg/gangareal
- BS — Sykkelveg/-leil
- BVB — Annen veggrunn - grøntareal
- BJB — Trasé for jernbane
- BJV — Annen banegrunn - tekniske anlegg
- BSB — Annen banegrunn - grøntareal
- BTK — Trasé for tramme- anglit kollektivtransport
- BKH — Kollektivholdeplass
- BPP — Parkeringsplasser
- BKHP — Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser kombinert med andre angitte hovedformål. Sykkelparkeringsanlegg
- BKA — Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser kombinert med andre angitte hovedformål. Detaljert angitte reguleringsplanbestemmelser

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP — Park

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- Friluftsområde i sjø og vassdrag
- Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål. Detaljert angitte reguleringsplanbestemmelser

§12-5 - Hensynssoner

- Friskt
- Andre sikringssoner, Bevaringsverdier
- Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppføring av bebyggelse
- Andre sikringssoner, Restriksjon VA-ledninger
- Andre sikringssoner, Restriksjon mot bebyggelse på bakmark
- Annen fare, Eksplosiver og andre farlige stoffer
- Båndlegging etter lov om kulturminner
- Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense (Vist som blanker juridisk plang. RpGrense sammenfaller med RpFormålsGrense)
- RpFormålsGrense
- RpBestemmelseGrense — Eiendomsgrense som si opphæves
- RpSikringGrense
- RpFareGrense
- Verneverdig bygning som kan inntegnes i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan inntegnes og som skal tilbakeføres etter endt byggeperiode
- RpBåndleggingGrense
- RpGjennomføringsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskline
- Regulert eksisterende
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reguleringsformål

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for bestilt:	Jernbaneverket
Dato for bestilt:	23.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Målestokk 1:1000 A1 - hvis målestokk A3 0 10,5 25 37,5 50m

N

Moss kommune

Omviduereguleringsplan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arkivplan-ID: (GN_ID)

Forslagsgiver: Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

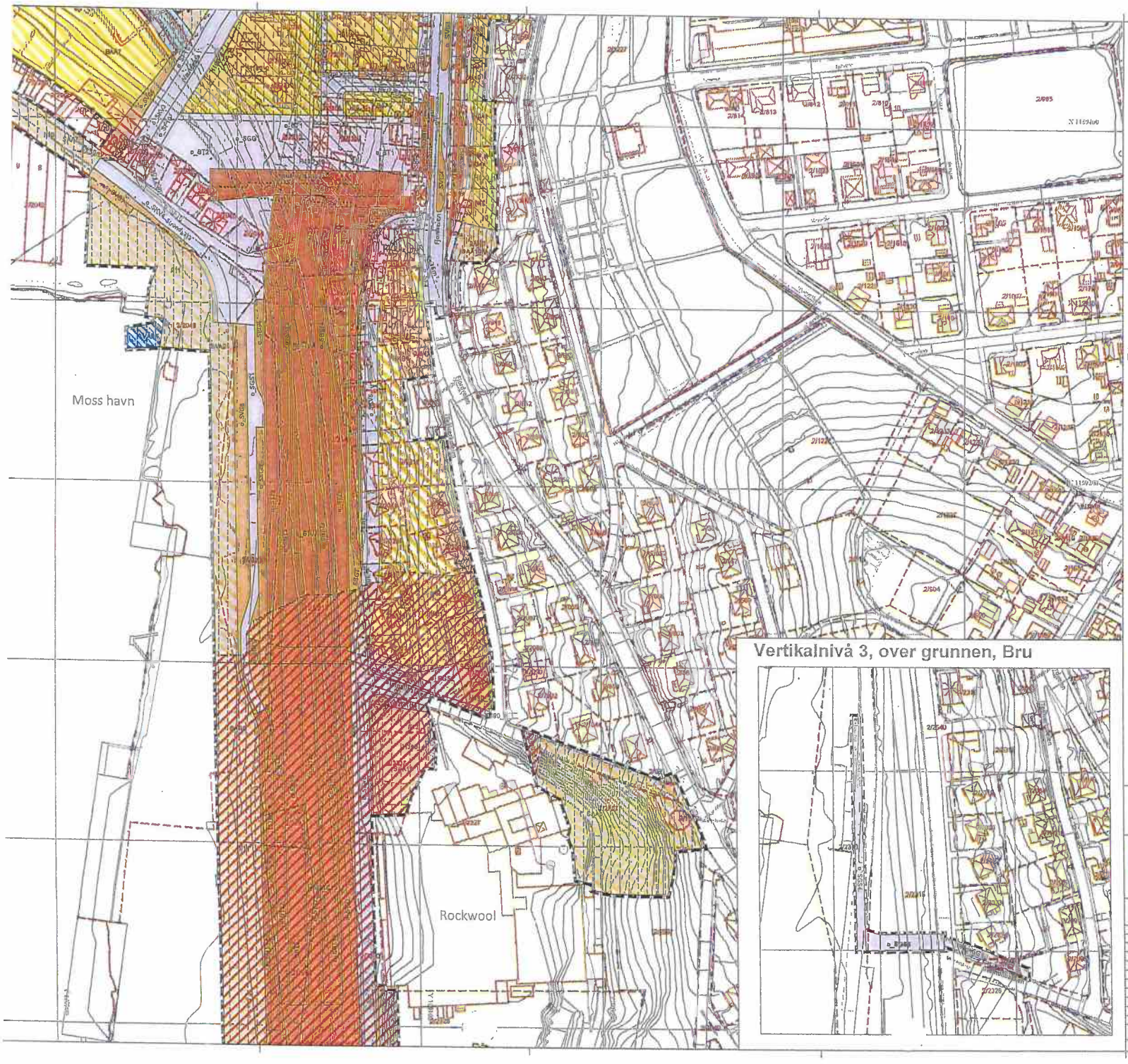
		SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Kommunestyret alt.vedtak				
Nr 2. gangs behandling				
Offentlig ettersyn fra ..... til				
2. gangs behandling 12.desember 2016				
Offentlig ettersyn fra 27.juni til 1.August 2016				
1. gangs behandling 19.juni 2016				
Kunngjøringsar oppstart av planarbeid 24.januar 2014				
Oppstartsmøte.....				

PLANEN ER UTARBEIDET AV: NAHOLL SWECO

TEGNNR.	DATO	SIGN.
E-1	14.11.2016	JOBA

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av

Dato Underskrift



Tegnforklaring

Plankart nr 13, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB – Kombinert bebyggelse og anleggsformål
- BAA – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SV – Veg
- SKV – Kjøreveg
- SF – Fortau
- ST – Torg
- SGS – Gang-/sykkelveg
- SGG – Gangvei/gangareal
- SS – Sykkelveg/-feil
- SVG – Annen veggrunn - grønnareal
- STV – Trasé for jernbane
- SBY – Annen banegrunn - tekniske anlegg
- SBG – Annen banegrunn - grønnareal
- STH – Trasé for nærmere angitt kollektivtransport
- SKH – Kollektivholdeplass
- SPP – Parkeringsplasser
- SKTI – Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer Delområdenummer
- SAA – Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål Delområdenummer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP – Park

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- VVV – Friluftsområde i sjø og vassdrag
- VAA – Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål Delområdenummer

§12-6 - Hensynssoner

- H110 – Frisikt
- H110_1 – Andre sikringssoner, Bevaringsverdier
- H110_2 – Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppdeling av bebyggelse
- H110_3 – Andre sikringssoner, Restriksjon VA-ledninger
- H110_10 – Andre sikringssoner, Restriksjon mht. bolaslinjer på kulvert
- H300 – Annen fare, Ekspl.nivå og andre farlige stoffer
- H320 – Båndlegging-eller lov om kulturminner
- H810 – Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense (Mot fm. vikrder/eldfelt plangr. RpGrense sammenfaller med RpFormålGrense)
- RpFormålGrense
- RpBestemmelseGrense
- Eiendomsgrense som sk opphøves
- RpBlikingGrense
- RpFareGrense
- Verneverdig bygning som kan inntaxes i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan kuleces og som skal tilbakeføres eller endt byggeperiode
- RpBåndleggingGrense
- RpGjennomkjøringsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltrinje
- Regulert eisiemur
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.eiseform

- Offentlig eiseformål
- Felles eiseformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger
Kilde for bakkebilde: Jernbaneverket
Dato for bakkebilde: 22.01.2015
Koordinatsystem: NTM Sone 10 basert på ROMGEFRAVOSS4
Høydegrunnlag: N50 2000

Ekvidistanse 1 m
Kartmålestokk: 1:1000 A1 - bare informasjon A3

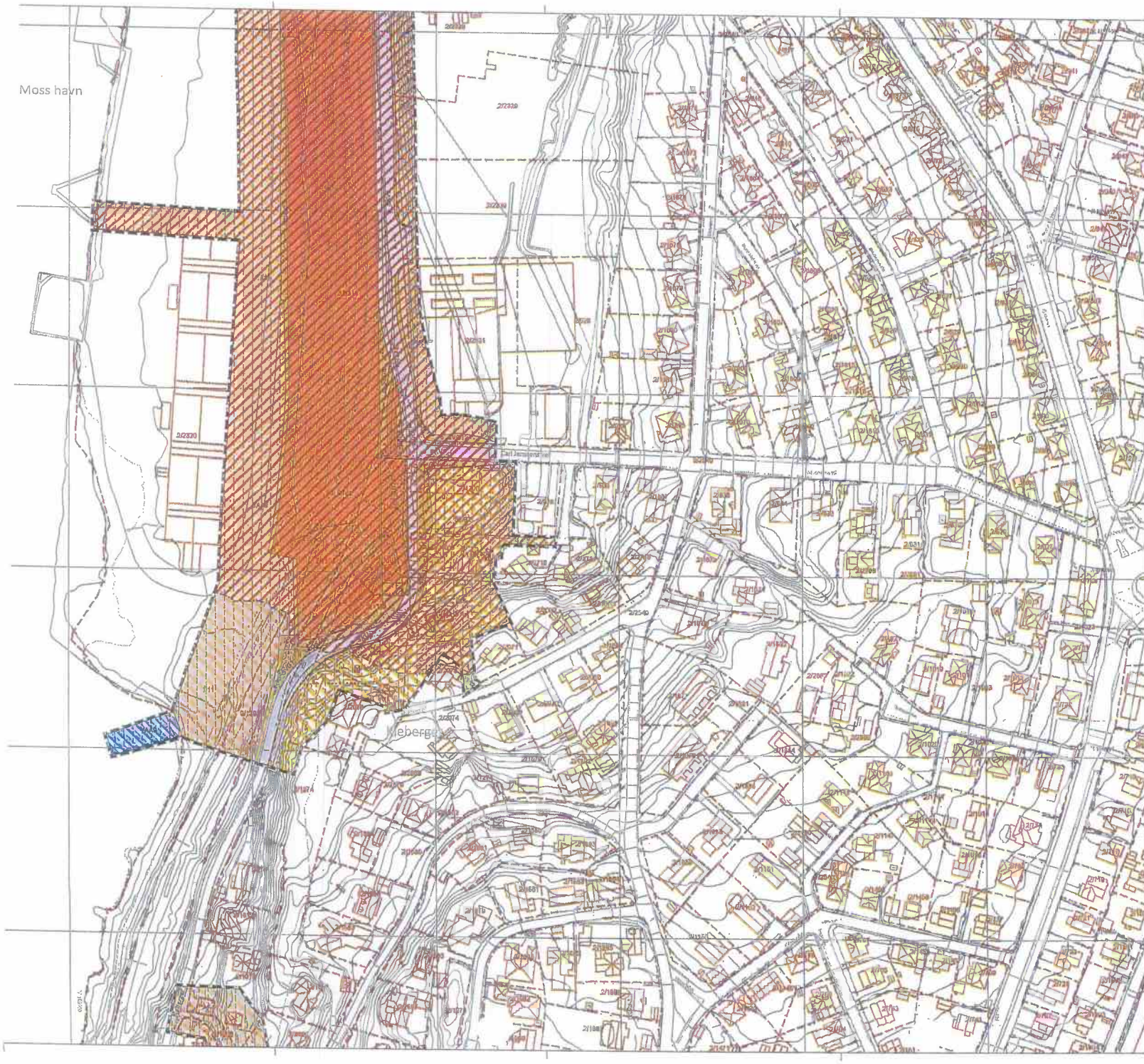
Moss kommune

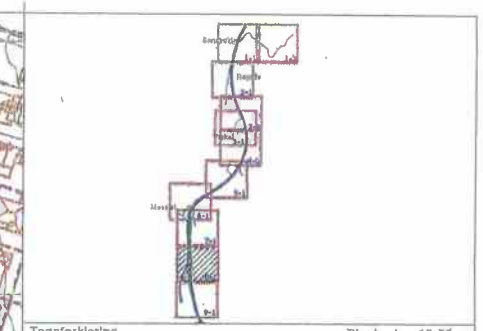
Områdereguleringsplan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arcsplan-ID: (101_169)
Fastsetningsdato:
Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato Revisjon			
Dato Revisjon			
Dato Revisjon			
Kommunestyrets vedtak			
Ny 2. gangs behandling			
Offentlig ettersyn fra ..... til			
2. gangs behandling 12.desember 2016			
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016			
1. gangs behandling 19.mai 2016			
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014			
Oppstartsmøte:			
PLANEN ER UTARBEIDET AV: HAMMSELL SWECO	TEGNINGS-NR. 7-1	DATO 14.11.2016	SIGN. JOHA

Det bekreftes at planen er kontrollert med kommunestyrets vedtak av





Tegnforklaring

Plankart nr 15, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5, Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB – Kombinert bebyggelse og anleggsformål
- BAA – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5, Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SV – Veg
- SKV – Kjøreveg
- SF – Fortau
- ST – Torg
- SGS – Gang-/sykkelveg
- SGG – Gangvegkjørareal
- SS – Sykkelvegl-felt
- SVS – Annen veggrunn - grøntareal
- STB – Trasé for jernbane
- SKT – Annen banegrunn - tekniske anlegg
- SBG – Annen banegrunn - grøntareal
- STP – Trasé for nærmere angitt kollektivtransport
- SKP – Kollektivholdeplass
- SPP – Parkeringsplasser
- SKK – Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasee kombinert med andre angitte hovedformål
- SAA – Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasee kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5, Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP – Park

§12-5, Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- LVFV – Friluftsområde i sjø og vassdrag
- VA – Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål

§12-6 - Hensynssoner

- H190 – Fritt
- H190_1 – Andre sikringssoner
- H190_2 – Andre sikringssoner
- H190_3 – Andre sikringssoner
- H190_4 – Andre sikringssoner
- H290 – Annen fare
- H310 – Bandlegging eller lov om kulturminner
- H810 – Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense
- RpFormålGrense
- RpBestemmelsesGrense
- Eiendomsgrense som ikke opptrevs
- RpSikringGrense
- RpFaseGrense
- Verneverdig bygning som kan innlesses i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan innlesses og som skal tilbakeføres eller endl byggeperiode
- RpAndreleggingGrense
- RpGjennomføringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friluftslinje
- Regulert sikttsone
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.eierform

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for basiskart:	Jernbaneverket
Dato for basiskart:	22.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Ekvidistanse 1 m

Kartmålestokk: 1:1000 A1 - Intet målestokk: A3

0 12,5 25 37,5 50m

N

Moss kommune

Områderegulering plan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arkivplan-ID: (161_149)

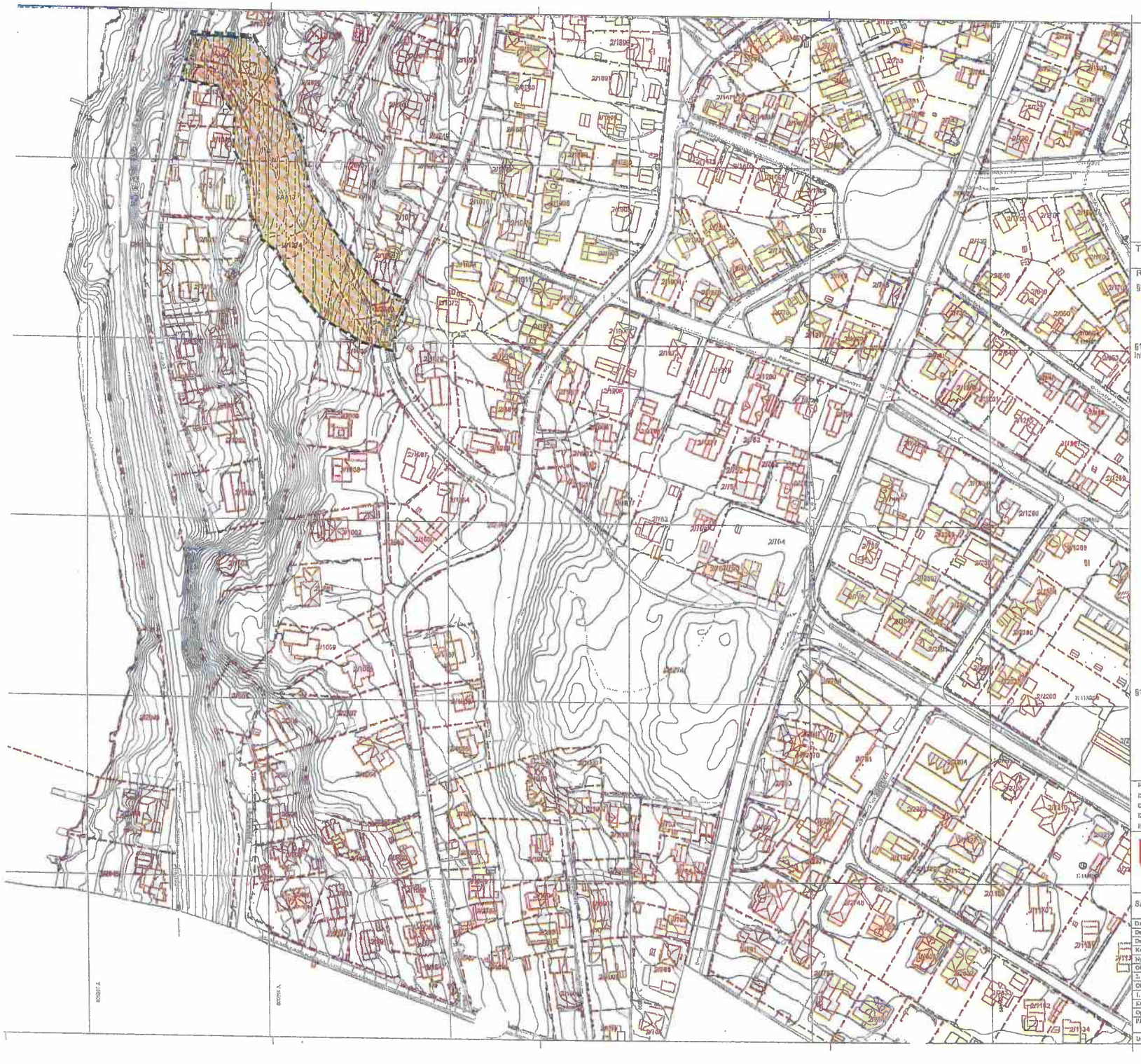
Forslagsstiller

Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

		BARE-HR.	DATO	SIGN.
Dato	Rettelser			
Dato	Rettelser			
Dato	Rettelser			
Kommunestyret sitt vedtak				
Nr. 2. gange behandling				
Offentlig ettersyn fra ..... til				
2. gange behandling	12.desember 2016			
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016				
1. gange behandling	19.mai 2016			
Kunngjøring av oppstart av planarbeid	24.januar 2014			
Opprettet av.....				
PLANEN ER UTARBEIDET AV:	HAMOGLL SWECO	TEGNINGS-NR.	DATO	SIGN.
		2-1	13.11.2016	JODA

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av



Tegnforklaring

Planskart nr 17, Moss

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BKB – Kombinert bebyggelse og anleggsformål
- BAA – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- BV – Veg
- BKV – Kjøreveg
- BF – Fortau
- BT – Torg
- BGB – Gang-/sykkelveg
- BGG – Gangveg/gangareal
- BS – Sykkelveg/-feil
- BVG – Annen veggrunn - grøntareal
- BJB – Trasé for jernbane
- BBT – Annen banegrunn - tekniske anlegg
- BBG – Annen banegrunn - grøntareal
- BTK – Trasé for trikkemate angitt kollektivtransport
- BKH – Kollektivholdeplass
- BPP – Parkeringsplasser
- BKE – Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtiltak Sykkelvillpersonvei
- BAA – Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtiltak kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller reguleringsplanbestemmelsene/plan

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GP – Park

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- FVV – Fylkesområde i sjø og vassdrag
- BAA – Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål Detaljert i eller reguleringsplanbestemmelsene/plan

§12-6 - Hensynssoner

- H140 – Flyskiki
- H190_1 – Andre sikringssoner, Gasledningsplanet
- H190_2 – Andre sikringssoner, Restriksjon mot oppføring av bebyggelse
- H190_3 – Andre sikringssoner, Restriksjon VA-anlegget
- H190_10 – Andre sikringssoner, Restriksjon mot bebygging på kolonet
- H200 – Annen fare, Ekspeditrice og andre farlige stoffer
- H360 – Båndlegging etter lov om kulturminner
- H810 – Krav om felles planlegging

§12-7 - Bestemmelsesområder

- BP – Anlegg- og riggområde

Linjesymbol

- RpGrense (Med fm utenfor foreliggende plangrense RpGrense sammenfaller med RpFormålGrense)
- RpFormålGrense
- RpBestemmelseGrense
- Eiendomsgrense som ikke opphøres
- RpBlikkGrense
- RpFelleGrense
- Verneverdig bygning som kan innlesses i byggeperioden samt verneverdig bygning som kan innlesse og som skal tilbakelases eller endl byggeperiode
- RpBåndleggingGrense
- RpSjonnmenlekngsGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Frisiktlinje
- Regulert stoltemur
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning

Reg.elementer

- Offentlig arealformål
- Felles arealformål

Annen informasjon

- Eksisterende eiendomsgrenser
- Eksisterende bygg

Kartopplysninger

Kilde for bakgrunn:	Jernbaneverket
Dato for bakgrunn:	23.01.2015
Koordinatsystem:	NTM sone 10 basert på EUREF89/WGS84
Høydegrunnlag:	NN2000

Ekvidistanse 1 m

Kartmålestokk 1:1000 A1 - hele reguleringsplanen A3

0 125 250 375 500 m

N

Moss kommune

Områdereguleringsplan
Østfoldbanen VL
Sandbukta - Moss - Såstad
Delstrekning: Sandbukta - Rygge grense
Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Arealplan-ID: (101_16)

Forslagsstiller: Jernbaneverket

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAKS-BEH.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			
Kommunestyrets utl vedtak				
Ny 2. gangs behandling				
Offentlig ettersyn fra ..... til				
2. gangs behandling 12.desember 2016				
Offentlig ettersyn fra 27.mai til 1.august 2016				
1. gangs behandling 19.mai 2016				
Kunngjøring av oppstart av planarbeid 24.januar 2014				
Oppstartsmøte.....				
PLANEN SKA UTARBEIDES AV:	HAMBØLL SWECO	TEGNNR.	DATO	SIGN.
		9-1	14.11.2016	JOBA

Det bekreftes at planen er i overensstemmelse med kommunestyrets vedtak av

Sted ..... Dato ..... Underskrift .....

Revisjon	**05B**
Dato	**27/02/2017**
Utarbeidet av	**Hanne Mo Østgren**
Kontrollert av	**Laila Thingwall Færgestad**
Godkjent av	**Haavard S. Jaastad**
Beskrivelse	**Planbestemmelser**

6.3 KOMBINERT FORMÅL BEBYGGELSE OG SAMFERDSELSANLEGG – PENDLERPARKERING MV, BAA7 .. 12
6.4 KOMBINERT FORMÅL BEBYGGELSE, SAMFERDSELSANLEGG OG GRØNNSTRUKTUR PARK, BAA 8 12

§ 7. SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR 13

7.1 FJERNING AV GATER 13
7.2 VEG, SV1 13
7.3 KJØREVEG, SKV 13
7.4 TORG, ST 13
7.5 GANG-/SYKKELVEG, SGS 13
7.6 GANGVEG/GANGAREAL, SGG 13
7.7 ANNEN VEGGRUNN – GRØNTAREAL, SVG 13
7.8 TRASÉ FOR JERNBANE – NIVÅ 1, STJ 14
7.9 TRASÉ FOR JERNBANE – NIVÅ 2, STJ 14
7.10 ANNEN BANEGRUNN – TEKNISKE ANLEGG, SBT 14
7.11 ANNEN BANEGRUNN – GRØNTAREAL, SBG 14
7.12 KOLLEKTIVHOLDEPLASS, SKH 14
7.13 SAMFERDSELSANLEGG KOMBINERT MED ANDRE FORMÅL, SAA 15
7.14 KOMBINERT FORMÅL SYKKELFELT OG GANGAREAL, SKF 15

§ 8. GRØNNSTRUKTUR 15

8.1 PARK, GP 15

§ 9. BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE 15

9.1 ANGITT FORMÅL I SJØ OG VASSDRAG MED ELLER UTEN TILHØRENDE STRANDSONE KOMBINERT MED ANDRE ANGITTE HOVEDFORMÅL, VAA 15

§ 10. HENSYNSSONER (PBL § 12-6) 15

10.1 SIKRINGSSONER 15
10.2 GJENNOMFØRINGSSONER 17
10.3 BÅNDLEGGINGSSONE 18
10.4 FARESONE 18

§ 11. BESTEMMELSESOMRÅDER (PBL § 12-7) 18

11.1 ANLEGG- OG RIGGOMRÅDER, #1-16 18
11.2 ANLEGG- OG RIGGOMRÅDE #1 18
11.3 ANLEGG- OG RIGGOMRÅDE #11 18
11.4 ANLEGG- OG RIGGOMRÅDE # 1 19
11.5 TILBAKEFØRING TIL OPPRINNELIG AREALBRUK 19

- Kjøreveg (SKV)
- Fortau (SF)
- Torg (ST)
- Gang-/sykkelveg (SGS)
- Gangveg/gangareal (SGG)
- Sykkelveg/-felt (SS)
- Annen veggrunn – grøntareal (SVG)
- Trasé for jernbane (STJ)
- Annen banegrunn – tekniske anlegg (SBT)
- Annen banegrunn – grøntareal (SBG)
- Trase for nærmere angitt kollektivtransport (STK)
- Kollektivholdeplass (SKH)
- Parkeringsplasser (SPP)
- Kombinert formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer (sykkelfelt/gangareal) (SKF)
- Angitte samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer kombinert med andre angitte hovedformål (detaljert i eldre reguleringsplan/kommuneplan) (SAA)

Nr. 3 Grønnstruktur
- Park (GP)

Nr. 4 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFV)
- Angitt formål i sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (detaljert i eldre reguleringsplan/kommuneplan) (VAA)

Hensynssoner (Pbl § 12-6)

Sikringssoner
- Frisikt (H140)
- Beredskapsplasser (H190)
- Restriksjon mot oppføring av bebyggelse (H190)
- Restriksjon VA-ledninger (H190)
- Restriksjon mht. belastning på kulvert (H190)

Gjennomføringssone
- Krav om felles planlegging (H810)

Faresone
- Annen fare - Eksplosiver og andre farlige stoffer (H390)

Båndleggingssone
- Båndlegging etter lov om kulturminner (H730)

c) Før anleggsarbeidene kan igangsettes må det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring, med tilhørende støyutredning. Støydempende og andre avbøtende tiltak skal fremkomme, og må være gjennomført før tiltak iverksettes. Avvik fra grenseverdien må omsøkes.

2.4 Sikringsgjerder

Innenfor planområdet kan Jernbaneverket sette opp sikringsgjerder mot jernbanen.

2.5 Universell utforming

Utforming av anlegget skal tilfredsstille lov- og forskriftsfastsatte krav til universell utforming.

2.6 Kulturminner

Dersom det under anleggsarbeider treffes på automatisk fredete kulturminner, eksempelvis i form av helleristninger, brent leire, keramikk, flint, groper med trekull og / eller brent stein etc., skal arbeidet øyeblikkelig stanses og Fylkeskonservatoren varsles, jf. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr 50, (Kulturminneloven) §8.

2.7 Terrengbehandling og beplantning

a) Eksisterende vegetasjon skal i størst mulig grad søkes bevart. Det skal utarbeides marksikringsplaner for anleggsfasen, jf pkt 3.1.
b) Ved tilsåing og beplantning skal det brukes stedegen vegetasjon. Overgangen mellom nytt og eksisterende terreng skal bearbeides og skråninger, voller og andre tiltak skal tilsåes eller revegeteres etter prinsipp om naturlig revegetering.

2.8 Estetikk

a) Fjellskjæringer skal gis en god og stedstilpasset utforming. Evt fjellhyller som anlegges for fjellsikring skal forsøkes utformes med variasjon i bredde og høyde.
b) Konstruksjoner, herunder tunnelportaler og tekniske bygg, skal være stedstilpasset. Tunnelportalen ved Kleberget/stasjonen skal ha en utforming som er tilpasset stasjonsmiljøet (nye Moss stasjon).
c) Portaler for rømnings- og tverrslagstunneler skal ha avslutning som er tilpasset påhuggsområdet. Det skal vurderes behovet for støttemurer for å ta opp terrenget og området over tunnelportalen skal tilbakefylles med masser og tilsås.

2.9 Sportilknytning til Moss Havn

Det kan etableres sportilknytning til Moss Havn i o_STJ2. Etablering av slik tilknytning skal godkjennes av Jernbaneverket.

2.10 Overvannshåndtering

Det skal utarbeides en plan for overvannshåndtering som skal godkjennes av Moss kommune. Lokal overvannshåndtering skal legges til grunn ved detaljutforming og prosjektering av tiltak. All overvannshåndtering skal dimensjoneres for vannføringer tilsvarende 200-års flom.

b) For naturområder skal vegetasjonsdekket fjernes og lagres i anleggsfasen for tilbakeføring som naturlig revegetering. Vegetasjonsdekket skal lagres i ranker med maksimalt 2 meters høyde. I fasen med midlertidig lagring skal jordmassene behandles og bearbeides slik at den naturlige frøbanken ikke går tapt.

3.3 Omlegging av gater

Følgende gater skal omlegges som følge av tiltaket:

- Fjordveien
- Nyquists gate
- Værlegata
- Strandgata.

Ny trasé skal opparbeides i samsvar med §4.1. Nødvendige omlegginger avtales med veieier.

3.4 Veger og atkomster

a) Det skal utarbeides en plan for hvordan trafikksikkerheten ved anlegg og for anleggstrafikk ivaretas. Planen skal godkjennes av vegeier.
b) Det skal utarbeides en faseplan/etappeplan som viser hvordan framkommeligheten for alle trafikantgrupper på vegnettet sikres i anleggsperioden. Kommunen og vegeier skal høres om planen.
c) Det skal sikres atkomst til berørte eiendommer i anleggsfasen.
d) Det skal sikres minimum 25 meters bredde i det smaleste punktet nord på Moss Havn i anleggsfasen.
e) Det skal sikres kryssingsmuligheter for turgåere over anleggsvegen, #1, ved Mosseskogen.
f) Rv 19 skal være åpen for trafikk i anleggsfasen. Nødvendige omlegginger avtales med vegeier.
g) BAA7 og BAA8 skal kunne benyttes til rigg- og driftsområde i anleggsfasen.

3.5 Rivning av bygg

Bebyggelse som er markert med kryss i planen forutsettes innløst og eventuelt revet.

Rivning av bygg i henhold til denne plan kan gjennomføres med grunnlag i områdevise rivningsplaner, som særskilt omhandler plugging av vannledninger og avfallshåndtering. Planen skal avklares med kommunen. Naboer skal informeres før rivearbeidene igangsettes.

3.6 VA-anlegg

Det må utarbeides en faseplan/etappeplan som viser hvordan vann- og avløpsledninger sikres i anleggsperioden. Kommunen skal godkjenne planen.

§ 4. REKKEFØLGEBESTEMMELSER

4.1 Gater og torg

Opparbeidelse av gatene og torgene:

- Fjordveien (o_SKV1, o_SF1-4, o_SS1-3, o_STK1-4, o_SKH1-2, o_SVG2-4)
- Nyquists gate (o_SKV2, o_SF9-10)

til fremtidig byutvikling. Fram til etablering av ny bebyggelse ihht. detaljreguleringsplan, jf §5 plankrav, kan områdene opparbeides til grønnstruktur. Innenfor formålet er det ikke tillatt med inngrep som kan medføre skader på jernbane- eller veganlegg i tunnelene. Søkes det iverksatt tiltak i eller inntil tunnel, skal det dokumenteres at omsøkt tiltak ikke vil ha noen innvirkning på tunnelen og arbeidet skal godkjennes av Jernbaneverket.

b) Utbygging på de deler av felt BAA1-6 som er utenfor restriksjonssone mhp belastning på jernbanekulverten (H190_10-12) skal skje på en slik måte at dette ikke medfører uheldige tilleggslaster, kombinasjoner av laster eller andre uheldige virkninger som jernbanekulverten ikke er dimensjonert for. Blant annet vil dette medføre at alle større bygninger skal pelefundamenteres til berg.
c) For felt BAA1 gjelder føringer fra felt K15 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015).
d) For felt BAA2 gjelder føringer fra felt K16 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015).
e) For felt BAA3-5 gjelder føringer fra felt K32 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015).
f) Utbygging av felt BAA6 avklares i detaljreguleringsplan og skal inngå i felles planlegging med felt BAA1, jf hensynssone 810_1 under pkt 10.2.
g) Utbygging av felt BAA5 skal inngå i felles planlegging med felt BAA2-4, jf. hensynssone 810_2 under pkt 10.2. Innenfor felt BAA5 skal det etableres minimum 240 sykkelparkeringsplasser under tak.
h) Detaljregulering av utbyggingsområdene BAA1-6 må ta utgangspunkt i et overordnet grep for «Sjøsiden», jf. KDP Moss sentrum.

6.3 Kombinert formål bebyggelse og samferdselsanlegg – pendlerparkering mv, BAA7

Felt BAA7 tillates utbygd i henhold til detaljreguleringsplaner, jf. pkt 4.4 og 5.1a.

Området skal benyttes til parkering for reisende fra Moss stasjon. Arealet kan i tillegg benyttes til kombinert formål parkering og annen bebyggelse.

Detaljreguleringsplan for utvikling av arealet til formål som ikke inkluderer pendlerparkering kan tidligst vedtas når de reisende har et etablert tilbud om parkering i maksimalt 300 meters gangavstand fra stasjonen, eller det er etablert tilbringertjeneste til stasjonen som ivaretar adkomstbehovet i tilstrekkelig grad. Detaljreguleringsplanen skal ivareta kiss & ride med tilhørende gangadkomst til stasjonen. Føringer gitt for felt K32 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015) skal gjelde i forbindelse med utbygging av området.

6.4 Kombinert formål bebyggelse, samferdselsanlegg og grønnstruktur park, BAA 8

Felt BAA8 tillates utbygd i henhold til detaljreguleringsplaner, jf. pkt 5.1a.

Området benyttes til samferdselsformål, herunder dagens bruk samt anleggsområde for utbygging av ny jernbanetrasé fram til ny trasé er tatt i bruk og nye Moss stasjon er helt ferdigstilt.

Føringer gitt for felt K32 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015) skal gjelde ved

7.8 **Trasé for jernbane – nivå 1, STJ**
I områder regulert til trase for jernbane under bakken kan det etableres jernbane med tilhørende tekniske installasjoner og bygg som er nødvendige for jernbanedriften.

7.9 **Trasé for jernbane – nivå 2, STJ**
I områder regulert til trase for jernbane på bakkenivå kan det etableres jernbane med tilhørende tekniske installasjoner som er nødvendige for jernbanedriften.

7.10 **Annen banegrunn – tekniske anlegg, SBT**
Bygninger og annet som er nødvendige for jernbanedriften og -anlegget kan oppføres innenfor disse områdene.

Stasjonsområdet

a) Innenfor felt o_SBT7 kan konstruksjoner som omfatter stasjonsbygning, trapper, ramper og tilhørende anlegg etableres. Stasjonsbygget tillates med maks høyde på cote +22.50. Det tillates oppført takoverbygg på plattformene og nødvendige tekniske og publikumsrettede installasjoner. Stasjonsbygget skal omsøkes og godkjennes av kommunen.
b) Det kan bygges et tunnelløp i konstruksjonen som sikrer at det i fremtiden kan etableres en vegtrasé under stasjonsbygningen for eventuelt nytt fremtidig fergeleie, jf H190_2.

7.11 **Annen banegrunn – grøntareal, SBG**
Innenfor disse områdene kan det etableres driftsveger, beredskapsplasser, grøfter, murer og annet som er en naturlig del av jernbaneanlegget. Driftsveger skal anlegges med en maksimal bredde på 4,5 meter.

Innenfor felt o_SBG3 skal det etableres minimum 180 sykkelparkeringsplasser under tak.

Formålsgrenser
Skråningsutslag er basert på tilgjengelig kartgrunnlag og mindre avvik vil kunne skje som følge av uforutsette forhold, som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget. Dette kan medføre at areal som disponeres til baneformål vil fravike noe fra det som fremgår av formålsgrensene i planen. Areal som ikke disponeres til baneformål, forutsettes få samme formål som tilstøtende områder. Grensene mellom annen banegrunn - tekniske anlegg og annen banegrunn - grøntareal kan forskyves noe ut fra anleggstekniske forhold og vil også kunne forskyves noe over tid avhengig av bl.a. vedlikeholdsrutiner.

Ved større avvik fra formålsgrensene vil det være behov for å søke om dispensasjon etter pbl § 19.2, eller gjennomføre mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12-14, andre ledd. Dette skal avgjøres av kommunen.

7.12 **Kollektivholdeplass, SKH**
Felt o_SKH1 og o_SKH2 reguleres til holdeplass for buss. Innenfor feltene kan det settes opp leskur og annen nødvendig møblering.

Beredskapsplasser, H190_1
Arealer innenfor sone H190_1 kan ikke bebygges eller opparbeides slik at det er til hinder for at området kan benyttes som beredskapsplass for jernbanen. Eventuelle tiltak skal godkjennes av Jernbaneverket.

Restriksjon vann- og avløpsledninger, H190_3
Innenfor sonen H190_3 skal det sikres fremføring av teknisk infrastruktur ut i sjøen og inntaksledning for brannvann. Det tillates ikke ankring innenfor sonen.

Restriksjon vann- og avløpsledninger, H190_4-9
Innenfor sone H190_4-9 tillates det ikke oppføring av bebyggelse eller andre konstruksjoner som hindrer tilgang til vann- og avløpsledninger. Eventuelle tiltak skal godkjennes av Jernbaneverket.

Restriksjon mot oppføring av bebyggelse, H190_2
Sone H190_2 skal sikre en mulig fremtidig vegtrasé i tunnel, dersom dagens fergeterminal flyttes til området for Moss Havn. Området innenfor hensynssonen kan ikke bebygges før endelig løsning for vegtrasé foreligger.

Restriksjon mht. belastning på kulvert, H190_10-12
Innenfor denne sonen gjelder følgende begrensninger for belastning:

- H190_12: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres kun for vekt av jordfylling, gatelegeme og trafikkbelastning. Stasjonsbygningen skal være en lett stålbygning og skal ikke veie mer enn trafikkbelastningen på området som den erstatter.
- H190_11: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres for bebyggelse med høyde inntil 7 etasjer, med forbehold om endrede forutsetninger, herunder grunnforhold og jernbanetekniske begrensninger. For å redusere vekten forutsettes det at bygningene utføres med hulldekker i dekkeskillene og stålsøyler i vertikalbæringen, samt at horisontalavstivningen utføres i betong eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Det tillates ikke at laster (søyler) fra fremtidige bygg settes direkte på dekket over kulverten. Det kan ikke bygges kjeller under byggene.
- H 190_10: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres for bebyggelse med høyde inntil 7etasjer, med forbehold om endrede forutsetninger, herunder grunnforhold og jernbanetekniske begrensninger. For å redusere vekten forutsettes det at bygningene utføres med hulldekker i dekkeskillene og stålsøyler i vertikalbæringen, samt at horisontalavstivningen utføres i betong eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Kjellere skal utføres i vanntett plasstøpt betong. Det kan velges andre løsninger såfremt disse ivaretar hensynet til kulverten og godkjennes av Jernbaneverket.

Restriksjoner rundt tunnel – vertikalnivå 1, H190_13-15
Innenfor sikringssone H190 under bakken, jf. snitt under, er det ikke tillatt med inngrep ut over det som er nødvendig for jernbaneanlegget. Det er heller ikke tillatt med tiltak som kan medføre skader på jernbane- eller veganlegg i tunnelene. Søkes det iverksatt tiltak i eller inntil sikringssone for tunnel, skal det dokumenteres at omsøkt tiltak ikke vil ha noen innvirkning på tunnelen eller sikringssonen og arbeidet skal godkjennes av

- De gamle bystrukturene i området skal søkes å gjenetableres som retninger i det nye byutviklingsområdet.
- Nærmere vurdering av plassering av bebyggelse, høyder og utforming gjøres i detaljreguleringen.

10.3 **Båndleggingssone**

Båndlegging etter lov om kulturminner (H730_1)

Innenfor hensynssone H370_1 skal Kongeveien legges i kulvert under anleggsveien, #1.

10.4 **Faresone**

Annen fare -Eksplosiver og andre farlige stoffer (H390_1-6)

Innenfor hensynssone H390_1 (indre sone) tillates kun kortvarig forbipassering. Innenfor hensynssone H390_2-5 (midtre sone) tillates ikke overnatting eller boliger. Innenfor hensynssone H390_6 (ytre sone) tillates ikke skoler, barnehager, sykehjem, sykehus o.l. institusjoner. Kjøpesenter, hoteller eller store publikumsarenaer skal i utgangspunktet ligge utenfor denne sonen.

Innenfor hensynssonene gjelder forskrift Brann- og eksplosjonsvernloven §20: «Sikkerhetsnivå i virksomhet med farlig stoff m.m».

§ 11. BESTEMMELSESOMRÅDER (PBL § 12-7)

11.1 **Anlegg- og riggområder, #1-16**

Innenfor området kan nødvendige inngrep og anleggsarbeid gjennomføres for bygging av jernbaneanlegget med tilhørende tiltak. Dette omfatter også lagring og mellomlagring av masser, brakkerigg og lager der ikke annet er spesifisert eller satt begrensninger på under de enkelte anleggsområdene i punktene under. Områdene skal i størst mulig grad settes i stand slik det fremgår av planen eller var før inngrepet, eller i den stand som følger av avtale med grunneier. Dette gjelder ikke der nytt permanent formål er angitt i planen. Områder for midlertidig arealbruk skal ferdigstilles senest 2 år etter at nytt dobbeltspor gjennom Moss og Rygge er tatt i bruk. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde. Gjeldende regulering vil da være nytt permanent formål som er angitt i denne planen, evt opprinnelig arealbrukskategori, jf liste under pkt 11.5.

11.2 **Anlegg- og riggområde #1**

a) Det skal sikres at det ikke graves ut slik at damfot til Molbekktjernet svekkes. Bekken til Molbekktjernet skal sikres gjennomstrømming i anleggsfasen og inngrep i det fuktige miljøet i kløften bør begrenses i størst mulig grad. Inngrep i terrenget skal i størst mulig grad begrenses.
b) Eksisterende mur mot sjøen skal bestå og ikke berøres eller endres i anleggsfasen.
c) Turveg fra Mosseskogen over dammen og ned til Mossesundet skal sikres i anleggsfasen.

11.3 **Anlegg- og riggområde #11**

a) Innenfor område #11 skal det sikres midlertidig atkomst til havna.
b) Innenfor område #11 kan det etableres et midlertidig spor for jernbanen.

#10	K32, H810_8	**Plan-ID 01040363**, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015
#11	K32, H810_8, o_Jb, o_Havn/Ferje, o_Havn1, o_Havn2, o_V	**Plan-ID 01040363**, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015
#12	Plan-ID 01040363: K32, H810_8, Plan-ID 4A: Boliger, Kjøreveg Plan-ID 3F: Ingen arealformål	**Plan-ID 01040363**, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015 **Plan-ID 4A**, Del av Rygge bygningskommune, ikraft: 07.06.1937 **Plan-ID 3F**, Byplanen, ikraft:03.03.1937
#13	Plan-ID 4A: Kjøreveg, Industri Plan-ID 271: Industri (RA/L)	**Plan-ID 4A**, Del av Rygge bygningskommune, ikraft: 07.06.1937 **Plan-ID 271**, Sentrum – samordnet regplan jernbane/veg/havn, ikraft:02.09.1999
#14	Plan-ID 4A: Industri, Kjøreveg Plan-ID 271: Gate med fortau(T3), Industri (RA/L, I/L1)) Plan-ID 01040363: O_V	**Plan-ID 01040363**, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015 **Plan-ID 271**, Sentrum – samordnet regplan jernbane/veg/havn, ikraft:02.09.1999 **Plan-ID 4A**, Del av Rygge bygningskommune, ikraft: 07.06.1937
#15	Plan-ID 271: Industri (I/L2), Gate med fortau(T4), konsentrert småhusbebyggelse, Anlegg i grunnen (RA2) Plan-ID 84: Boliger, offentlig friområde, Kjøreveg Plan-ID 3J: Ingen arealformål	**Plan-ID 271**, Sentrum – samordnet regplan jernbane/veg/havn, ikraft:02.09.1999 **Plan-ID 84**, Kallumskogen, del av Kallumskogen, ikrfaft: 18.01.1973 **Plan-ID 3J**, Byplanen, ikraft: 03.03.1937
#16	Plan-ID 84: Kjøreveg, Boliger, Offentlig friområde Plan-ID 136: Offentlig friområde, Boliger Plan-ID 01040363: o_V	**Plan-ID 01040363**, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015 **Plan-ID 84**, Kallumskogen, del av Kallumskogen, ikrfaft: 18.01.1973 **Plan-ID 136,** Kallumskogen. Søndre del av Nordhenget. Ikraft:11.11.1980
# 17	S32, H810_1, o_V	**Plan-ID 01040363, Sentrumsplan Moss. Vedtatt 15.06.2015**

12.10.2016	Dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad - områderegulering - uttalelse
11.10.2016	Vedrørende Innspill - områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad
11.10.2016	Områderegulering for nytt dobbeltspor Sanbukta-Moss-Såstad, Moss kommune - Anmodning om at innsigelse trekkes
05.10.2016	Inspill - Områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad
03.10.2016	Områderegulering av jernbanen - kommentarer til høringsuttalelse
29.09.2016	Rekkefølgekrav ny jernbanetrasè gjennom Moss
28.09.2016	IC Moss -Plankart justert
30.09.2016	Begrenset høring - områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad
20.09.2016	Svar på anmodning om å trekke innsigelse - nytt dobbeltspor Sandbukta - Såstad - Moss
26.09.2016	Sandbukta- Moss- Såstad - Svarbrev vedrørende kommunens roller og Moss havn
13.09.2016	IC Moss - overendelse av reviderte plandokumenter til sluttbehandling
08.09.2016	Områderegulering for nytt dobbeltspor Sanbukta-Moss-Såstad - Moss kommune - anmodning om tilbakemelding på håndtering av innsigelser
08.09.2016	Områderegulering for nytt dobbeltspor Sanbukta-Moss-Såstad - Moss kommune - anmodning om å trekke innsigelse
25.08.2016	Dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad - inkl ny stasjon - områderegulering - innspill - innsigelser
22.08.2016	Områdereguleringsplan Østfoldbanen Sandbukta – Moss – Såstad - kommentarer
08.08.2016	Områdeplan for nytt dobbeltspor - revidert ROS-analyse
11.08.2016	NVEs merknader ved offentlig ettersyn - IC InterCity - Detaljregulering for ny stasjon og nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad, Moss kommune, Østfold. NVEs referanse: 201400734-13
10.08.2016	Tilbakemelding vedrørende Fjordveien 16 - Utbygging av jernbane og riving av hus
06.08.2016	Fjordveien 16 - Utbygging av jernbane og riving av hus
05.08.2016	Høringssvar - jernbaneutbygging
01.08.2016	Uttalelse til jernbaneutbygging
01.08.2016	høringsuttalelse ny togtrase
31.07.2016	Innsigelse til områdereguleringsplan Sandbukta - Moss - Såstad
31.07.2016	Innspill til områderegulering for nytt dobbeltspor
31.07.2016	Merknad planforslag dobbeltspor Moss
29.07.2016	Sameiet Haveveien 2 - Uttalelse til jernbanebygging
29.07.2016	Høringsuttalelse ny jernbanetrasé i Moss
29.07.2016	Innsigelser mot områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad
27.07.2016	Kommentarer til høringsuttalelse - Eva Elisabeth Nordqvist og Runar Sjøblom
28.07.2016	Høringsinnspill - dobbeltspor
28.07.2016	Høringsuttalelse Områdereguleringsplan for nytt dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad – Moss kommune
27.07.2016	Uttalelse til offentlig ettersyn av områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad
27.07.2016	Kommentar til Offentlig ettersyn - Høringsuttalelse for områderegulering av jernbane i Moss
25.07.2016	Uttalelse: Områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad
25.07.2016	Høringsuttalelse reguleringsplan jernbanen
24.07.2016	Høringsuttalelse Nytt dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad
15.07.2016	Østfoldbanen - områdereguleringsplan - høringsuttalelse

15.04.2016	Forslag til dato for befaring på eiendommer markert innløst grunnet støy - Områderegulering Sandbukta - Moss -Såstad
13.04.2016	Sandbukta-Moss-Såstad - støy og grunnerverv i forbindelse med jernbaneutbygging
22.03.2016	Innspill til reguleringsbestemmelser og -kart for nye Moss stasjon
08.04.2016	Reviderte planbestemmelser - IC Moss
05.04.2016	Revidert Risiko- og sårbarhetsanalyse 8ROS-analyse) - Dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad
07.04.2016	Kulturminner og lokalhistorie
06.04.2016	Er det nødvendig? Innløsning av eiendommer
03.04.2016	Vedrørende Jernbaneverkets planbeskrivelse dokument nummer SMS-00-A-20080 - ønske om informasjon
02.04.2016	Reviderte kart og bestemmelser pr 01.04.2016 - Jernbanen Sandbukta - Moss - Såstad
01.04.2016	Revidert planbeskrivelse av 01.04.2016 - Jernbanen Sandbukta - Moss - Såstad
31.03.2016	Trafikale vurderinger Moss og Rygge kommune - Jernbanen Sanbukta - Moss - Såstad
30.03.2016	Miljøprogram og Miljøoppfølgingsprogram - Jerbanen Sanbukta-Moss-Såstad
14.03.2016	Støyrapport SMS-00-A-21602 - Støy i anleggsfasen
14.03.2016	Områdestabilitet SMS-00-A-20101 - Geoteknisk rapport
14.03.2016	Støyrapport SMS-00-A-21604 - Støy i dagsonen - Reguleringsplan Sandvika - Moss - Såstad
08.03.2016	Jernbaneverket - planforslag for områderegulering
15.02.2016	Tilbakemeldinger på veistruktur rundt stasjonen tatt opp i møtet 09.02.2016
22.02.2016	IC Moss - Referat fra koordineringsmøte med Statens Vegvesen og Moss kommune 09.02 .2016
04.02.2016	IC Moss - Referat fra koordineringsmøte med Statens Vegvesen 05.01.2016
19.01.2016	Evalueringsrapport for parallelloppdrag knutepunkt

Innstilling fra Teknisk utvalg - 29.09.2016

1. Forslag til områdereguleringsplan for nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad, med plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse, vedtas med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Det foreligger innsigelser til planen, og planen gis rettsvirkning med unntak for de områdene som omfattes av innsigelsespunktene knyttet til markparkering for de togreisende og kravet om dimensjonering av løsmassekulverten.

2. Det legges inn et nytt punkt i rekkefølgebestemmelsene slik:
   - 4.5 Moss havn
     Før det settes i gang tiltak som berører Moss Havns arealer skal opprettholdelse av Moss Havns kapasitet være sikret.

Forslag med tillegg til rekkefølgebestemmelse vedrørende nytt punkt 4. 5 Moss havn legges ut på begrenset høring til Jernbaneverket som berørt part med høringsfrist på 2 uker. Høringsuttalelse fra Jernbaneverket fremlegges direkte til bystyret den 17.10.16 .

Innstilling fra Miljø og samferdselsutvalget - 28.09.2016
MISA sin uttalelse til teknisk utvalg:
MISA støtter rådmannens forslag til vedtak.

Området benyttes til samferdselsformål, herunder dagens bruk samt anleggsområde for utbygging av ny jernbanetrasé fram til ny trasé er tatt i bruk og nye Moss stasjon er helt ferdigstilt.
Føringer gitt for felt K32 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015) skal gjelde ved utbygging av området. Det skal anlegges min 2 daa park i feltet. Gang- og sykkeltrasé må vurderes i sammenheng med opparbeidelse av grøntstruktur.

- **§ 10.1 Sikringssoner**
  Restriksjon mht. belastning på kulvert, H190_10-12
  - H190_12: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres kun for vekt av jordfylling, gatelegme og trafikkbelastning. Stasjonsbygningen skal være en lett stålbygning og skal ikke veie mer enn trafikkbelastningen på området som den erstatter.
  - H190_11: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres for bebyggelse med høyde inntil 7 etasjer, med forbehold om endrede forutsetninger, herunder grunnforhold og jernbanetekniske begrensninger. For å redusere vekten forutsettes det at bygningene utføres med hulldekker i dekkeskillene og stålsøyler i vertikalbæringen, samt at horisontalavstivningen utføres i betong eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Det tillates ikke at laster (søyler) fra fremtidige bygg settes direkte på dekket over kulverten. Det kan ikke bygges kjeller under byggene.
  - H 190_10: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres for bebyggelse med høyde inntil 7etasjer, med forbehold om endrede forutsetninger, herunder grunnforhold og jernbanetekniske begrensninger. For å redusere vekten forutsettes det at bygningene utføres med hulldekker i dekkeskillene og stålsøyler i vertikalbæringen, samt at horisontalavstivningen utføres i betong eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Kjellere skal utføres i vanntett plasstøpt betong. Det kan velges andre løsninger såfremt disse ivaretar hensynet til kulverten og godkjennes av Jernbaneverket.

Det legges inn et nytt punkt i rekkefølgebestemmelsene slik:

- **§ 4.5 Moss havn**
  Før det settes i gang tiltak som berører Moss havns arealer skal opprettholdelse av Moss havns kapasitet være sikret.

Sindre Westerlund Mork (V) fremmet følgende forslag på vegne av MDG, Venstre og SV:

Bystyret ber Jernbaneverket om å vurdere følgende innspill i utarbeidelse og gjennomføring av prosjektet:

1. Anleggsveien i Mosseskogen reduseres til minimum nødvendig bredde og helst med møteplasser (i stedet for maksimal bredde) fra krysset ved/øst for Kongeveien og vestover, at skjæringen i Røysåsen minimaliseres ut fra at driftsveien i framtida skal ligge fra syd på det gamle sporet og at hus for tekniske installasjoner blir anlagt på utsiden av dobbeltsporet.

2. Bystyret er positive til en regulering for en framtidig driftsvei og turvei fra syd langs Mossesundet som kan bindes sammen med dagens drifts-/turvei fra Mølleåsen/Molbekk mot Kambo.

3. Støyskjerming på stasjonen og på den åpne strekningen i Moss sentrum, bør i størst mulig grad skje nærmest støykilden (stasjonen/sporene). I detaljplanlegging/-utforming må det jobbes videre med alle mulige konkrete løsninger og innspill som er kommet, for å oppnå det.

Posisjonen og APs forslag ble enstemmig vedtatt.
MDG, Venstre og SVs forslag fikk 10 stemmer (MDG, V, SV, FrP og KrF) og falt

Stemmeforklaring fra MDG:

MDG har programfestet at vi ønsker å jobbe for en stasjonsløsning under bakken og nærmere sentrum, og har jobbet aktivt for dette. Vi innser at vi ikke får med oss bystyret på å fremme slike utredninger, og vi ser nå at det er nødvendig å vedta reguleringsplanen for å unngå forsinkelser i dette prosjektet. Jernbanen er den mest effektive og klimavennlige formen for transport på land, og MDG har som grunnleggende strategi å satse på og utvikle jernbanen. Prosjektet i Moss er også viktig for resten av Østfold, det er et viktig ledd i vårt arbeid mot irreversible klimaendringer, det er viktig ift svevestøv og luftkvalitet i Moss. Vi er allrede 20 år for sent ute med en god jernbaneløsning i Moss, og vi anser at vi ikke har råd til videre forsinkelser. Vi støtter derfor reguleringsplanen.

Samtidig er vi skuffet over at over at det kan finnes bedre alternativer som ikke er utredet, som f.eks. langtunnel med underjordisk stasjonsplassering. Vi stiller derfor et tilleggsforslag hvor vi krever at jernbaneverket fortsetter å utrede disse alternativene i parallell med det øvrige arbeidet, og vi stoler på at jernbaneverket gjør tilpassende endringer dersom det dukker opp bedre og/eller billigere alternativ

B-115/16 Vedtak:
Forslag til områderegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta – Moss – Såstad, med plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, vedtas med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-12 med følgende endrede bestemmelser og vedlagte kartblad:

- **§ 5.1 Detaljreguleringsplan**

a) For felt BAA1-8 og BKB1-2 er det krav om detaljreguleringsplan før utbygging. Felt BAA1 og BAA6 omfattes av hensynssone 810_1 med krav til felles planlegging, jf. pkt 10.2. Felt BAA2-5 omfattes av hensynssone 810_2 med krav til felles planlegging, jf. pkt 10.2.
b) Detaljregulering av utbyggingsområdene BAA1-8 skal ta utgangspunkt i føringer gitt i KDP Moss sentrum.
c) Detaljreguleringsplaner for utbyggingsområdene BKB1-2 skal bestemme arealformål samt plassering, høyder og utforming av ny bebyggelse.

- **§ 4.4 Parkeringsplasser for reisende fra Moss stasjon**

Detaljreguleringsplan for BAA7 kan ikke vedtas før et eventuelt fortsatt tilbud om bilparkering for reisende fra Moss stasjon er avklart.

- **§ 6.3 Kombinert formål bebyggelse og samferdselsanlegg – pendlerparkering mv, BAA7**

Felt BAA7 tillates utbygd i henhold til detaljreguleringsplan, jf. pkt 4.4 og 5.1 a. Området skal benyttes til parkering for reisende fra Moss stasjon. Arealet kan i tillegg benyttes til kombinert formål parkering og annen bebyggelse.
Detaljreguleringsplan for utvikling av arealet til formål som ikke inkluderer pendlerparkering kan tidligst vedtas når de reisende har et etablert tilbud om parkering i maksimalt 300 meters gangavstand fra stasjonen, eller det er etablert tilbringertjeneste til stasjonen som ivaretar adkomstbehovet i tilstrekkelig grad. Detaljreguleringsplanen skal ivareta kiss & ride med tilhørende gangadkomst til stasjonen. Føringer gitt for felt K32 i KDP Moss sentrum (vedtatt 15.06.2015) skal gjelde ved utbygging av området.

dette punktet gis planen rettsvirkning.

17.10.2016 Bystyret

Møtebehandling:
Ordføreren fremmet følgende forslag:

Saken utsettes.

Votering:

Utsettelsesforslaget ble vedtatt mot 4 stemmer (V og MDG)

B-090/16 Vedtak:
Saken utsettes

29.09.2016 Teknisk utvalg

Møtebehandling:
Fellesforslag fra (H, AP og SV) til tilleggspunkt 2.
2. Det legges inn et nytt punkt i rekkefølgebestemmelsene slik:
- 4.5 Moss havn

Før det settes i gang tiltak som berører Moss Havns arealer skal opprettholdelse av Moss Havns kapasitet være sikret.

Forslag med tillegg til rekkefølgebestemmelse vedrørende nytt punkt 4. 5 Moss havn legges ut på begrenset høring til Jernbaneverket som berørt part med høringsfrist på 2 uker. Høringsuttalelse fra Jernbaneverket fremlegges direkte til bystyret den 17.10.16 .

Stian Orm (Rødt) fremmet følgende forslag:
1. TU ber om at alternativ plassering av ny jernbanestasjon utredes.
2. TU sier nei til områderegulering i foreliggende utgave, som mangler kunnskapsgrunnlag i utredning av alternativ plassering av ny jernbanestasjon.

Nina Wagner (MDG) fremmet følgende tilleggsforslag:
Det skal i parallell med den videre plan- og byggeprosess utredes en alternativ trase- og stasjonsplassering , inklusive mulig stasjonsplassering under bakken, der kravet om sidespor til havnen ikke er med. Alternativet skal vurderes etter følgende kriterier: Mindre inngripen i byen, lavere kostnad, mindre støy, mulighet for høyere hastighet for passerende tog og sentral stasjonsplassering ift passasjergrunnlaget.

Terje Turøy (SV) fremmet følgende tilleggsforslag:
Anleggsvei gjennom Mosseskogen i full bredde vil innebære store ødeleggelser i svært

201703595 - 15

ADVOKATFIRMAET MAGELI
Bilag 4

Fylkesmannen i Vestfold

Moss kommune

Postboks 174
1501 MOSS

MOTTATT
BANE NOR
01 JUN 2017

Vår saksbehandler / telefon:	Deres referanse:	Vår referanse:	Vår dato:
Beate Storesund 33371153		2017/1956 Arkivnr: 423.1	30.05.2017

Fylkesmannens behandling av klage - områderegulering av dobbeltspor Sandbukta - Såstad, Moss kommune

Vi viser til Kommunal- og moderniseringsdepartementets oversendelse mottatt her 27.03.2017.

Fylkesmannens vedtak
Klagene tas ikke til følge.

Fylkesmannen opprettholder kommunens vedtak av 14.11.2016, jf. vedtak av 12.12.2016.

Fylkesmannens vedtak i klagesaken er endelig og kan ikke påklages til overordnet forvaltningsorgan, jf. fvl. § 28.

*****

Sakens bakgrunn
Bane Nor (tidligere Jernbaneverket) med bistand fra Rambøll Sweco har på vegne av Moss kommune utarbeidet områdegulering for nytt dobbeltspor Sandbukta - Moss - Såstad. Formålet med områdereguleringen er en bedre jernbane, som gir kortere reisetid, hyppigere avganger, og som bidrar til utvikling av velfungerende knutepunkter. Nytt dobbeltspor skal gi økt kapasitet på linjene, slik at det blir mulig å frakte mer gods på tog. Det planlegges for et kompakt og funksjonelt knutepunkt, med samtidig sentrumsutvikling rundt stasjonen, og god tilgjengelighet for ulike transportmidler. Planområdet omfatter på nivå 1, som er under terreng, ca. 263 daa, og på nivå 2, som er på terreng, ca. 356 daa. Planområdet i Moss strekker seg fra søndre utløp av Mølleåstunnelen til under Kleberget. I nord er det dagsone bestående av ca. 650 m dobbeltspor, beredskaps-, drifts- og anleggsvei, beredskapsplass, og midlertidig anleggsområde. Sydover går traseen i en ca. 2720 m lang tunnel under byen - Mossetunnelen. Tunnelen omfatter en løsmassekulvert på ca. 420 m. Etter Mossetunnelen kommer en dagsone i Moss sentrum med stasjonsområdet fra Boyebakken til Kleberget, samt areal knyttet til løsmassekulverten og midlertidige anleggsområder. Sydover går traseen inni Carlbergtunnelen og over i Rygge kommune. Jernbaneprosjektet, herunder valget av trasè, har lang historikk, som startet tidlig på 1990-tallet. Arbeider på denne tiden, og det fastsatte planprogrammet, har lagt grunnlaget og føringer for det videre planarbeidet. Planforslaget følger opp nasjonale føringer om en InterCity-utbygging som knytter sammen byene rundt Oslo på strekningene Halden, Skien og Lillehammer, med sentralt plasserte stasjoner. Utbyggingen gjennom Moss er en viktig brikke i den videre

Fylkesmannen i Vestfold
Telefon: 33 37 10 00
Telefaks: 33 37 11 35
E-post: fmvepost@fylkesmannen.no
www.fylkesmannen.no/vestfold

Postadresse:
Postboks 2076
3103 Tønsberg
Orgnr. 974762501

Besøksadresse:
Statens Park - Hus I
Anton Jenssens gate 4

eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Det tillates ikke at laster (søyler) fra fremtidige bygg settes direkte på dekket over kulverten. Det kan ikke bygges kjeller under byggene.
H190_10: Jernbanekulverten i dette området skal dimensjoneres for bebyggelse med høyde inntil 7 etasjer, med forbehold om endrede forutsetninger, herunder grunnforhold og jernbanetekniske begrensninger. For å redusere vekten forutsettes det at bygningene utføres med hulldekker i dekkeskillene og stålsøyler i vertikalbæringen, samt at horisontalavstivningen utføres i betong eller stål. Alle laster skal føres ned til senter av vegger i den underliggende jernbanekulverten. Kjellere skal utføres i vanntett plasstøpt betong. Det kan velges andre løsninger såfremt disse ivaretar hensynet til kulverten og godkjennes av Jernbaneverket.

Det legges inn et nytt punkt i rekkefølgebestemmelsene slik:
Pkt. 4.5 Moss havn
Før det settes i gang tiltak som berører Moss havns arealer skal opprettholdelse av Moss havns kapasitet være sikret.

Tillegg:
«Jernbaneverket må bruke progressive modeller som tar hensyn til akselererende klimaendringer, som f. eks. økte nedbørsmengder»

Dette for å underbygge viktigheten av god sikring mot fremtidige flommer.»

Stemmegivningen er gjengitt på s. 7 og 8 i saksprotokollen, og den viser at områdereguleringsplanen har solid flertall i bystyret.

Bystyret traff den 12.12.2016 vedtak om at.områdereguleringsplanen er rettskraftig med unntak av reguleringsbestemmelsene § 4.5 knyttet til område #11, som det var reist innsigelse mot.

Reguleringsvedtaket av 14.11.2016 ble påklaget, og opprinnelig antall klager var 85. 43 klager ble avvist da kommunen ikke anså klagerne for å ha rettslig klageinteresse. Fylkesmannens saksbehandler har i telefonsamtale med kommunens saksbehandler 16.05.2017 fått opplyst at avvisningsvedtaket ikke er påklaget. De resterende klagerne fremgår av listen over kopiadressater til dette brevet. Klagene er datert 05.01.2017, 06.01.2017, 07.01.2017, 13.01.2017, 19.01.2017, og 20.01.2017. I tillegg har en rekke klagere benyttet et klageskjema med mulighet for avkryssing. Fylkesmannen viser til klagene.

Teknisk utvalg behandlet klagene i møte den 09.03.2017, og fastholdt bystyrets vedtak av 14.11.2016. Saken ble deretter oversendt via Fylkesmannen i Østfold til ovennevnte departement. Sistnevnte oppnevnte Fylkesmannen i Vestfold til å behandle og avgjøre saken.

FYLKESMANNENS MERKNADER:
Fylkesmannen forutsetter at klagerne er kjent med innholdet av sakens dokumenter og finner derfor ikke grunn til å referere ytterligere fra disse.

Klagefrist og klagerett
Klagerne har klagerett, og har fremsatt klagene innen klagefristens utløp.

Sakens opplysning
Saken anses forsvarlig opplyst, jf. forvaltningsloven (fvl.) § 17 første ledd. Vi viser til saksdokumentene. Befaring av planområdet anses unødvendig, da de faktiske forholdene er

tilrettelegge grunnlaget for reguleringsvedtaket og/eller som har truffet avgjørelse, er inhabile. Bane Nor har utarbeidet områdereguleringsplanen, men er ikke avgjørelsesmyndighet, og kan dermed ikke bli inhabil etter samme bestemmelse.

Vi bemerker at selv om en kommune som sådan ikke kan være inhabil, kan det hefte andre ugyldighetsgrunner ved kommunens planvedtak. Et eksempel er at kommunen som planmyndighet kan ha vektlagt utenforliggende hensyn. Det å vektlegge kommunens privatøkonomiske interesser ved utformingen og vedtakelsen av en reguleringsplan, kan være å vektlegge utenforliggende hensyn, og dette kan medføre at reguleringsvedtaket blir ugyldig. Vi kommer tilbake til dette.

Vurdering av om Arild Svenson var inhabil da klagesaken ble behandlet i teknisk utvalg 09.03.2017

Den 20.04.2016 mottok vi e-posthenvendelse fra Arild Svenson, der han gjør gjeldende at det er mangler gjeldende grunnforhold. I henhold til sakens dokumenter er Svenson politiker, og medlem i teknisk utvalg. Svenson sitter i henhold til informasjon på kommunens internettside også i bystyret. Svenson fremmet klage over reguleringsvedtaket. Han møtte i teknisk utvalg da utvalget behandlet klagene den 09.03.2017, etter å ha trukket sin klage ved e-post av 08.03.2017. Svenson tilhørte mindretallet som stemte for å ta klager til følge for så vidt gjelder grunnforhold. Svenson er ved å trekke sin klage ikke lenger part i saken. Det er derfor uklart for oss hvorfor han likevel har henvendt seg til Fylkesmannen om den. Vi anser det utelukket at han henvender seg til oss i rollen som politiker, ettersom dette ville skjedd ved at kommunen oversendte sak om lovlighetskontroll etter kommuneloven. Hans henvendelse anses dermed som en henvendelse gjort av Svenson som privatperson, til tross for at han har trukket sin klage. I teknisk utvalgs møte 09.03.2017 ble klagene dels realitetsbehandlet og dels avvist. Svensons klage ble avvist selv om han hadde trukket den dagen før møtet. Dette anser vi som en ren inkurie, noe også kommunen har gjort, jf. kommunens brev av 16.03.2017. Siden Arild Svenson ikke er part i saken, tar vi ikke stilling til hans synspunkter i e-post av 20.04.2017 med vedlegg.

Forholdene nevnt over medfører imidlertid at vi må vurdere om Svenson, på grunn av tidligere personlig involvering i saken, var inhabil da han deltok i behandlingen av saken i utvalgsmøtet 09.03.2017. Vi ser ikke at det er foretatt noen vurdering av Svensons habilitet under møtet, noe vi anser som en saksbehandlingsfeil, da Svensons opptreden ga klar foranledning til dette.

Svenson er ikke lenger part i saken, og var dermed ikke inhabil etter fvl. § 6 første ledd a) da teknisk utvalg behandlet klagesaken 09.03.2017. Inhabilitet foreligger imidlertid også når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet, blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noe som han har nær personlig tilknytning til. Det skal også legges vekt på om ugildhetsinnsigelse har vært reist av en part. Vi viser til fvl. § 6 andre ledd.

Da områdereguleringsplanen ble vedtatt valgte Svenson å påklage reguleringsvedtaket som privatperson. Det fremgår ikke av klagen at Svenson mener at han personlig er påvirket av reguleringsvedtaket på en slik måte at han har rettslig klageinteresse, og hans bostedsadresse oppgitt i klagen tilsier at han ikke er mer berørt av reguleringsvedtaket enn Moss kommunes innbyggere generelt er. Kommunens administrasjon foreslo å avvise Svensons klage. Svenson trakk klagen dagen før den skulle vært behandlet i teknisk utvalg. Ordlyden i Svensons e-post av 08.03.2017 tilsier at Svenson trakk sin klage for å slippe å bli ansett som inhabil ved behandling av klagene i utvalgsmøtet. Som politiker fremmet så Svenson et fellesforslag i møtet om å ta klagene til følge for så vidt gjelder grunnforhold. Også Svensons egen klage gjaldt nettopp

Flere av klagerne mener at det bør stilles krav til å utrede en alternativ trasè og alternativ stasjonsplassering. Herunder er langtunnel krevd utredet av klagere som har benyttet klageskjema med mulighet for avkryssing. Vi ser ikke at klagerne kan høres med krav om utredning av alternativer.

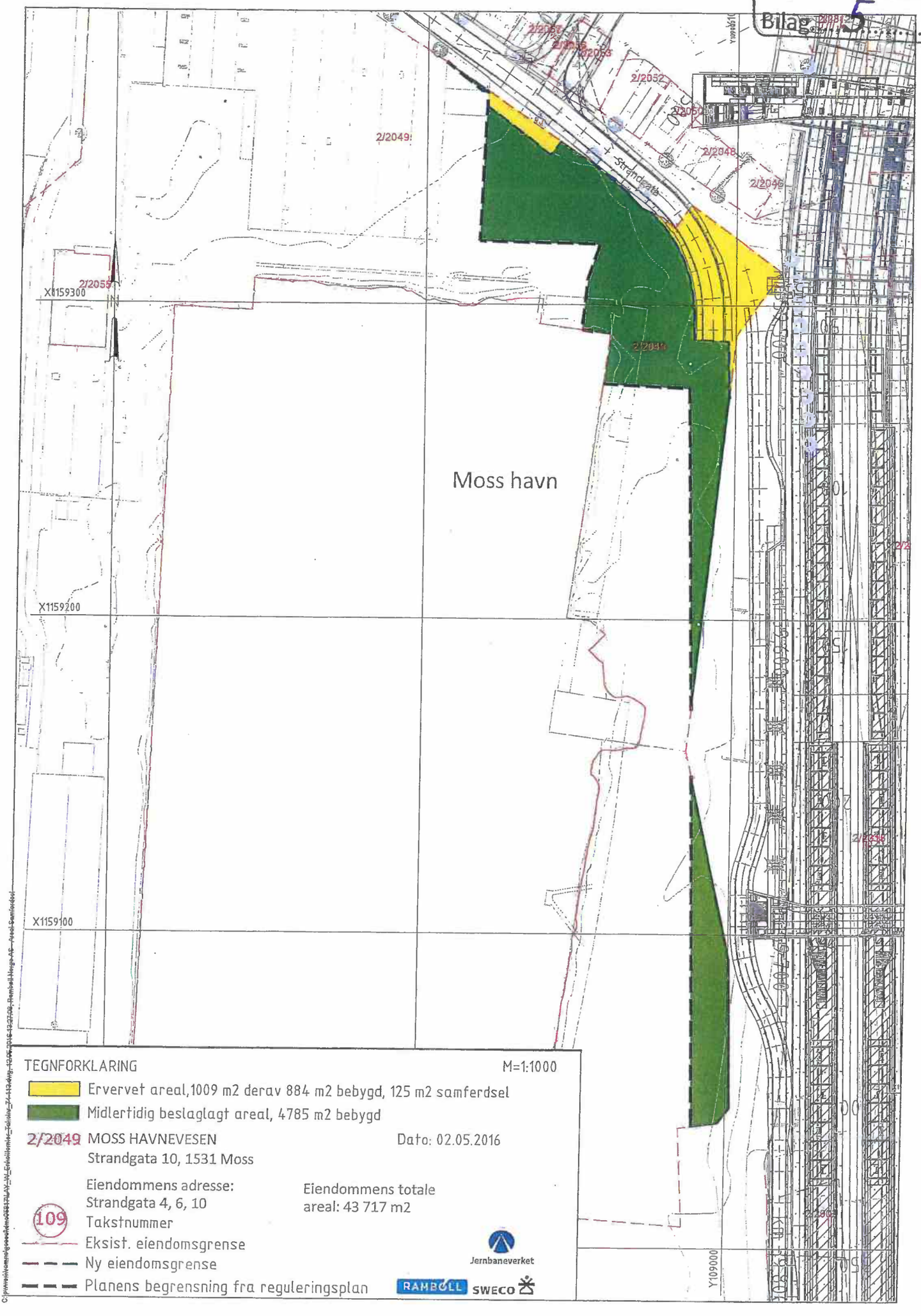
I dette tilfellet måtte det utarbeides planprogram som grunnlag for planarbeidet. Planprogram skal gjøre rede for hvilke alternativer som vil bli vurdert, og behovet for utredninger, jf. pbl. § 4-1 andre ledd. I tillegg til planbeskrivelse, var det her også krav om konsekvensutredning. Vi viser til pbl. § 4-2 andre ledd om at reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal i planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn. Det følger av konsekvensutredningsforskriften av 19.12.2014 § 7 tredje ledd at konsekvensutredningen skal redegjøre for vurderte alternativer. og i nødvendig grad omfatte utredning av relevante og realistiske alternativer, herunder alternativ lokalisering. Videre skal anbefalt alternativ begrunnes. Unntak fra dette utgangspunktet følger av forskriftens § 7 siste ledd siste punktum, der det fremgår at forhold som er tilfredsstillende utredet i overordnet plan, herunder aktuelle lokaliseringsalternativ, ikke skal utredes på nytt.

Planprogram ble vedtatt 19.06.2014, og det ble der besluttet å ikke utrede alternativ trasè med jernbanestasjon under bakken. Planforslaget som ble vedtatt bygger på flere overordnede arealplaner. Ny jernbanetrasè og stasjon er lagt inn i gjeldende kommuneplan for Moss kommune vedtatt i 20.06.2011. Det ble foretatt konsekvensutredning av fem ulike løsninger for nytt dobbeltspor i 1993. Dette resulterte i vedtak alternativ 2B i samordnet reguleringsplan for jernbane, riksvei og havn av 1999. Dette alternativet er senere justert blant annet på grunn av grunnundersøkelser og InterCity-utbyggingen. Vi viser til redegjørelsen på s. 7 flg. og s. 18 i planbeskrivelsen og s. 16 i saksfremstillingen til bystyrets vedtak av 14.11.2016. Valg av trasè og stasjonsplassering er altså gjort etter utredning på overordnet plannivå. og vi ser ikke at det er holdepunkter for at utredningen av aktuelle lokaliseringsalternativ ikke ble gjort tilfredsstillende da. Det kreves dermed ikke ny utredning av dette ved utarbeidelse av områderegulering, jf. konsekvensutredningsforskriften § 7 siste ledd siste punktum. Områdereguleringen vil være en detaljering av de valgene som er gjort på overordnet plannivå.

Grunnforhold

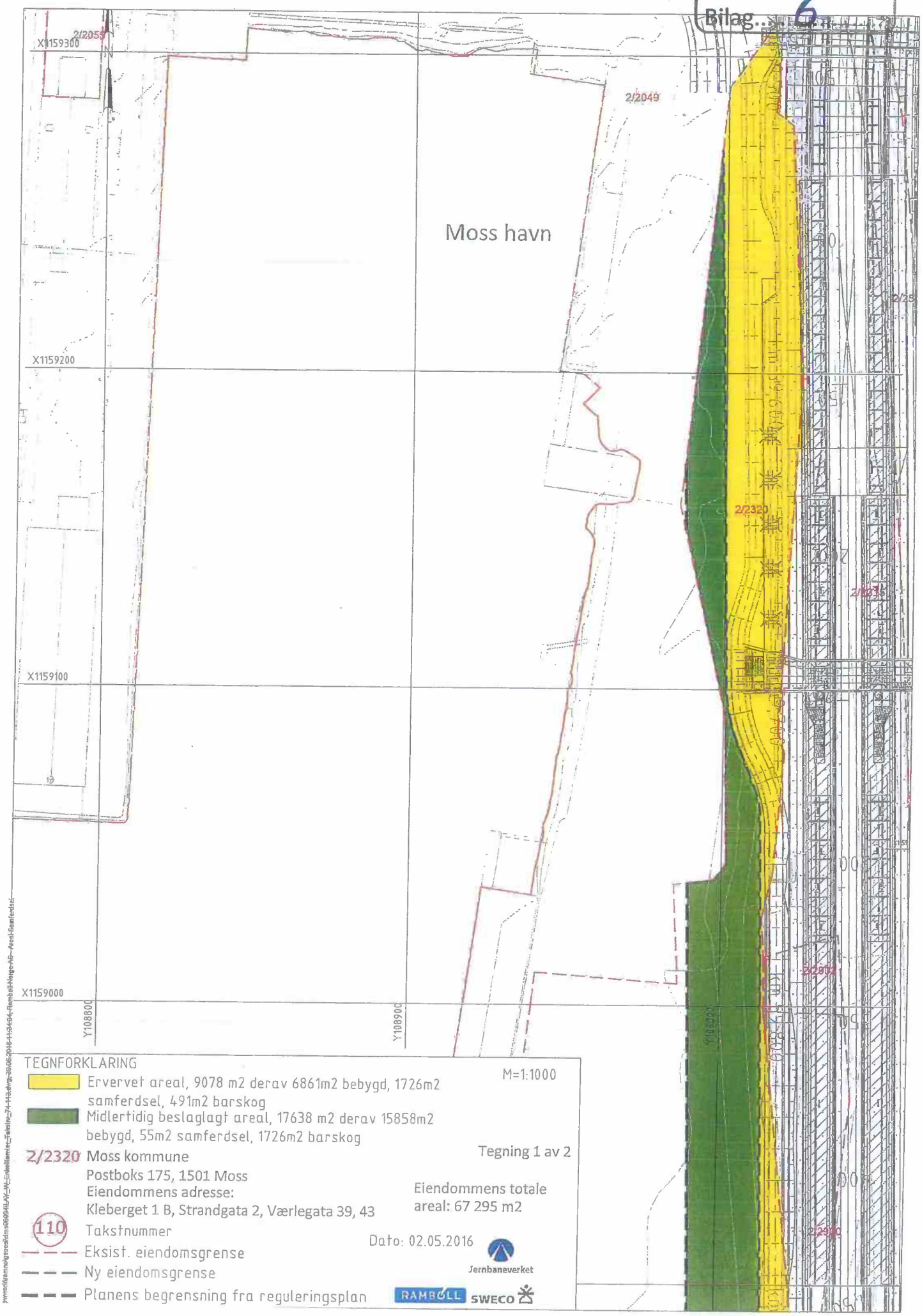
Flere klagere har anført at de er bekymret for vanskelige grunnforhold. herunder om utredningen vedrørende grunnforhold er tilstrekkelig. Herunder har Sameiet Løkkegata 2 anført at de er sterkt bekymret for at deres hus skal skli ut, og de stiller spørsmål ved om konsekvensene ved et så stort inngrep i grunnen er tilstrekkelig godt utredet og dokumentert. Kommunen mener at grunnforholdene er tilstrekkelig utredet og vurdert i planarbeidet, og viser til at det er stilt krav om og gjennomført geotekniske vurderinger, jf. saksfremstillingen til teknisk utvalgs vedtak av 09.03.2017 på s. 17. Vi viser også til planbeskrivelsen pkt. 4.2.7. saksfremstillingen til reguleringsvedtaket på s. 17, og Bane Nors redegjørelse i brev av 27.02.2017 med vedlegg. Videre viser vi til konsekvensutredningen. Utredning av grunnforhold er av utpreget faglig karakter, og den bekymringen klagerne gir uttrykk for er av generell karakter. Fylkesmannen besitter ikke spesialkompetanse vedrørende utredning av grunnforhold, og en kvalitetsvurdering av de foretatte grunnundersøkelsene i forbindelse med vår klagebehandling, ville dermed forutsette at vi engasjerte uavhengig konsulentforetak. Ingen regionale fagetater har krevd ytterligere grunnundersøkelser, og kommunen og Bane Nors redegjørelse tilsier at de foretatte grunnundersøkelsene er forsvarlige. Vi ser dermed ikke at det foreligger saksbehandlingsfeil i form av mangelfulle grunnundersøkelser.

ADVOKATFIRMAET MAGELI
Bilag 5



ADVOKATFIRMAET MAGELI

Bilag 6



TEGNFORKLARING

M=1:1000

Ervervet areal, 9078 m2 derav 6861m2 bebygd, 1726m2 samferdsel, 491m2 barskog

Midlertidig beslaglagt areal, 17638 m2 derav 15858m2 bebygd, 55m2 samferdsel, 1726m2 barskog

2/2320 Moss kommune
Postboks 175, 1501 Moss
Eiendommens adresse:
Kleberget 1 B, Strandgata 2, Værlegata 39, 43

Tegning 1 av 2

Eiendommens totale areal: 67 295 m2

110 Takstnummer

Dato: 02.05.2016

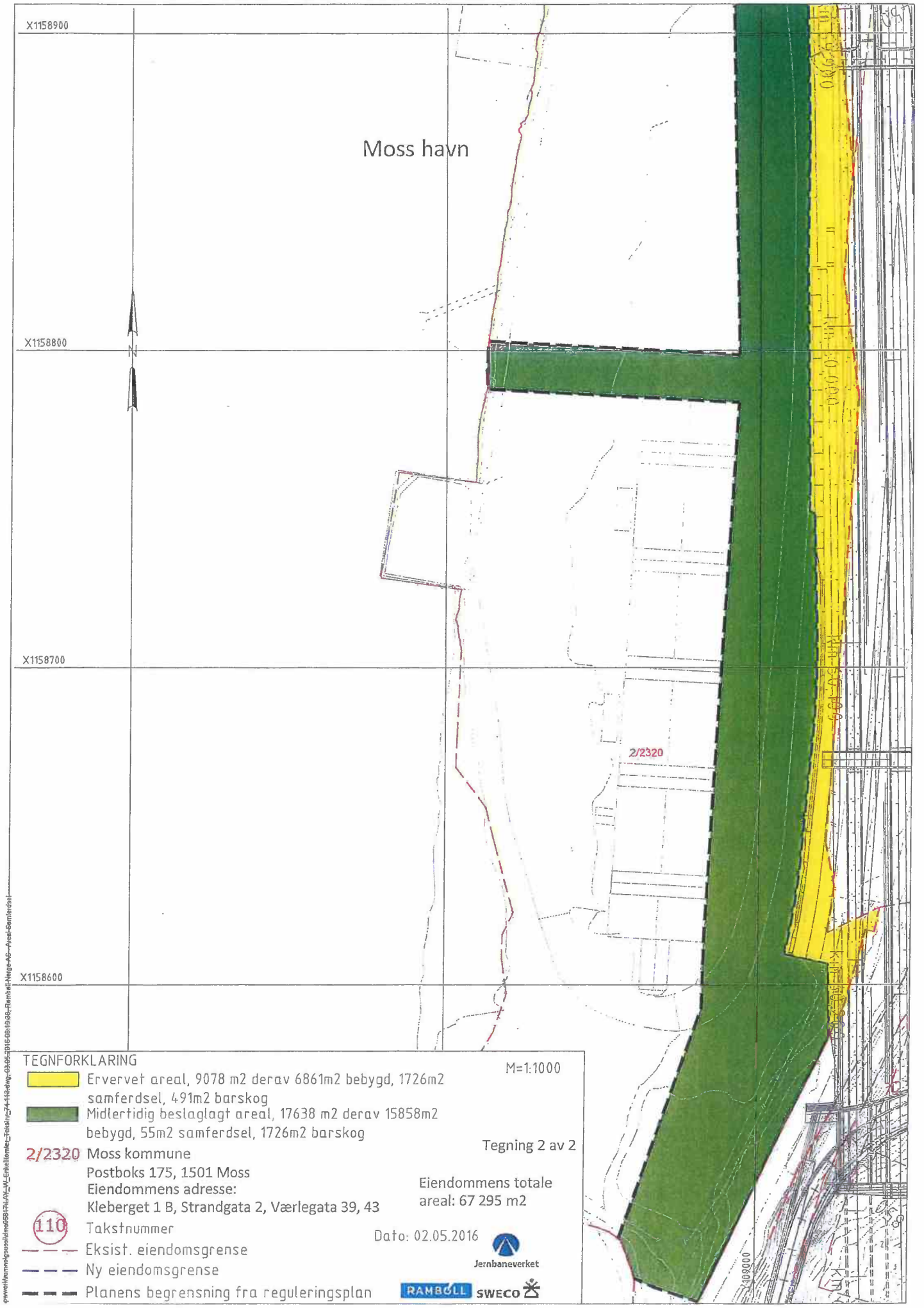
Eksist. eiendomsgrense

Ny eiendomsgrense

Planens begrensning fra reguleringsplan

Jernbaneverket

RAMBØLL SWECO


X1158900
X1158800
X1158700
X1158600
Moss havn
2/2320
TEGNFORKLARING
M=1:1000
Ervervet areal, 9078 m2 derav 6861m2 bebygd, 1726m2 samferdsel, 491m2 barskog
Midlertidig beslaglagt areal, 17638 m2 derav 15858m2 bebygd, 55m2 samferdsel, 1726m2 barskog
2/2320 Moss kommune
Postboks 175, 1501 Moss
Eiendommens adresse:
Kleberget 1 B, Strandgata 2, Værlegata 39, 43
Tegning 2 av 2
Eiendommens totale areal: 67 295 m2
110 Takstnummer
Eksist. eiendomsgrense
Ny eiendomsgrense
Planens begrensning fra reguleringsplan
Dato: 02.05.2016
Jernbaneverket
RAMBØLL
SWECO

ADVOKATFIRMAET MAGELI
Bilag.....7.....

BANE NOR

Saksnr.:201600285

Prosjekt:960168

AVTALE OM ARBEIDSTILLATELSE VED GRUNNERVERV OG AVBØTENDE TILTAK

Mellom Bane NOR SF og Moss Havn KF (Grunneier), eier av gnr 2 bnr 2049 og gnr 2 bnr 2320 i Moss kommune jf. bekreftelse fra Moss kommune v/ ordfører Tage Pettersen av 14. november 2016 (*vedlegg 1*), er det i dag inngått følgende avtale:

1. Bakgrunn – arbeidstillatelse

I forbindelse med bygging av prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad, som er en del av InterCity-strekningene på Østlandet, gir grunneier herved Bane NOR SF tillatelse til å ta nødvendig grunn og rettigheter i bruk (tiltrede) for å gjennomføre anlegget fra denne avtalens signeringsdato. Bygging av prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad skjer i samsvar med reguleringsplan «Østfoldbanen, Sandbukta – Moss – Såstad», vedtatt av Moss kommune 14. november 2016.

Eiendomsinngrepet, med nødvendige rettigheter, går fram av vedlagte w-tegninger *(vedlegg 2)* som er datert 2. mai 2016. Areal som avstås er markert med gul farge på den vedlagte tegningen. Areal som avstås midlertidig er markert med grønt. Arbeidstillatelsen gjelder for både det areal som skal avstås midlertidig og det areal som skal avstås permanent.

Grunneier er ansvarlig for å tilrettelegge slik at Bane NOR SF og Bane NOR SF sine entreprenører kan komme inn også til øvrig havneareal for å gjennomføre arbeidene, herunder arbeidene knyttet til de avbøtende tiltak nevnt i punkt 7.2. Tiltrede til disse arealene gis også ved denne avtalens signeringsdato.

2. Erstatning – avtaleskjønn

Hvis det ikke oppnås enighet om minnelig avtale, er det enighet om at erstatningen skal fastsettes ved rettslig skjønn. Bane NOR SF begjærer skjønn etter § 4 i skjønnsprosessloven (avtaleskjønn), og erstatningen fastsettes etter ekspropriasjonsrettslige regler. Skjønn begjæres senest innen 12 (*tolv*) måneder etter tiltrede.

3. Bevissikring

Bane NOR SF foretar i samråd med Grunneier de registreringer som er nødvendig for å sikre dokumentasjon til senere forhandlinger eller skjønn. (Arealbruk, grunnforhold, oppmåling av grenser, fotografering, taksering m.v.).

BANE NOR

4. Rente

Bane NOR SF betaler en flat rente per år på 3% av den erstatning Grunneier har til gode fra undertegning av avtalen og forutsetningene i denne avtalens punkt 8 er oppfylt, til endelig oppgjør finner sted i samsvar med bestemmelsene i § 10 i lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom.

5. Juridisk og teknisk bistand

Bane NOR SF dekker Grunneiers nødvendige utgifter til teknisk og juridisk bistand i forbindelse med inngåelsen av denne avtalen. Bane NOR SF dekker også nødvendig bistand i forhandlinger om endelig kjøpekontrakt i forbindelse med grunnervervet. Eventuell dekning av bistand utover dette, må avtales nærmere med Bane NOR SF.

6. Frist for oppstart

Hvis de berørte arealene ikke er tatt i bruk av Bane NOR SF innen tre år fra arbeidstillatelsen er undertegnet, faller avtalen bort hvis ikke annet er avtalt.

7. Andre avtalevilkår

7.1 Samarbeid

Grunneier, Bane NOR SF og Bane NOR SF sine entreprenører skal ha tett dialog og samarbeide for å sikre at anleggsarbeidene lar seg gjennomføre på en hensiktsmessig måte. Det skal avholdes regelmessige samarbeidsmøter med gjennomgang av status og fremdrift. Partene skal videre samarbeide om utformingen og plasseringen av de avbøtende tiltak og faseplanene, se punkt 7.3.

Begge parter skal ta hensyn til hverandres arbeider under gjennomføringen av de avbøtende tiltakene i punkt 7.2.

Begge parter er innforstått med at driften på Moss havn er viktig. De avbøtende tiltakene og faseplanene skal som utgangspunkt bygge på de vedlagte tegningene (*vedlegg 3*). Tegningene er ikke på noen måte rettslig bindende, verken i forhold til tiltakene i punkt 7.2 eller de faseplaner som skal utarbeides. Tegningene innebærer heller ingen aksept av de forutsetninger som tegningen er basert på - herunder behovet for ekstra areal (dryport), antallet liggedager på containerne, prognoser osv.

7.2 Avbøtende tiltak

7.2.1 Innkjøring/hovedport mm

Bane NOR SF etablerer ny innkjøring/hovedport på havna, herunder nødvendig software for portene. Annen software (T3) som skal installeres er ikke Bane NOR SFs ansvar. Bane NOR SF etablerer ny innkjøring/hovedport på havna. Bane NOR SF fjerner dagens innkjøring / hovedport som ledd i anleggsarbeidene. Sistnevnte arbeid skal utføres etter at ny innkjøring/hovedport er etablert og satt i drift. At innkjøringen/hovedporten skal være satt i drift, innebærer at det settes av 3 måneder til nødvendig innkjøringsperiode. Eventuelle forsinkelser på andre installasjoner enn det Bane NOR SF skal levere, og som ikke skyldes forhold på Bane NOR SF sin side, utsetter ikke tidspunktet for når innkjøringen/hovedporten anses satt i drift.

Bane NOR SF etablerer nødvendig vei i forbindelse med ny innkjøring / hovedport.

BANE NOR

Bane NOR SF bygger støttemur i forbindelse med innkjøringen/hovedport. Denne fjernes om ny innkjøring/ hovedport flyttes til annet permanent sted.

Bane NOR SF etablerer nytt kontrollrom i Oslolageret.

Bane NOR SF etablerer nødvendig va- og elektrisk anlegg til ny innkjøring / hovedport og nytt kontrollrom.

Bane NOR SF flytter innkjøringen/hovedporten til annet permanent sted dersom dette blir aktuelt (innen ett år) etter at anleggsarbeidene på jernbanen er avsluttet og arealene er tilbakelevert til Grunneier. Dette omfatter også nødvendig omlegging av elektriske kabler.

7.2.2 Kleberg-lageret / søppellager

Bane NOR SF river Kleberg-lageret når Grunneier har nytt lager på plass, men ikke senere enn 18 måneder etter at erstatningen etter dette punkt er utbetalt, jf. punkt 10 første og siste ledd.

Bane NOR SF betaler kr. 20 000 000 *(kronertjuemillioner)* til Grunneier som full og endelig erstatning for Kleberg-lageret. Det er i dette erstatningsbeløpet gjort fradrag for den standardheving et nytt lager innebærer i forhold til dagens Kleberg-lager.

Bane NOR SF betaler kr. 2 100 000 *(kronertomillionerettthundretusen)* til Grunneier som full og endelig erstatning til nytt søppellager. Det er i dette erstatningsbeløpet ikke gjort fradrag for den standardheving et nytt lager innebærer i forhold til dagens lagringsmulighet i Kleberg-lageret.

Det skal tas hensyn til disse erstatningsutbetalingene ved fastsettelse av erstatning etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper enten ved inngåelsen av kjøpekontrakt eller ved senere skjønn.

7.2.3 Veger / snuplasser

Når Kleberg-lageret rives etablerer Bane NOR SF nye veger og snuplasser inne på havnområdet i samsvar med faseplanene.

7.2.4 Kjølecontainere

Bane NOR SF flytter grunneiers kjølecontainere i samsvar med faseplanene, til sammen 36 reefer strømuttak.

7.2.5 Vaskeplass

Bane NOR SF reetablerer vaskeplassen, i samsvar med faseplanene.

7.2.6 Elektro

Bane NOR SF reetablerer nytt nødvendig elektrisk anlegg som må fjernes eller legges om i forbindelse med anleggsarbeidene. Nytt elektrisk anlegg (som landstrøm) og andre oppgraderinger av anlegget, etableres ikke.

7.2.7 Rockwool

Bane NOR SF bygger bulkbinger på havna. Elementene til bingene, herunder betongelementene, plasseres direkte på eksisterende dekke.

BANE NOR

Bulkbingene etableres på et areal som er fylt opp, og det vil kunne oppstå setninger. Bane NOR SF er ikke ansvarlig for eventuelle skader (herunder setninger) på bulkbingene. Bane NOR SF er heller ikke ansvarlig for eventuelle stabiliseringskostnader som måtte påløpe på grunn av grunnforholdene.

Dersom bulkbingene ikke lar seg bygge på grunn av grunnforholdene, og Moss havn KF ikke ønsker å ta kostnaden med å sikre tilstrekkelig stabile grunnforhold, skal partene ha dialog knyttet til om det finnes alternativer til å bygge bulkbinger. Dette innebærer ikke en forpliktelse for Bane NOR SF til å bygge en alternativ løsning.

7.3 Utforming / plassering av de avbøtende tiltak - faseplaner

Den nærmere utforming og plassering av tiltakene i punkt 7.2 vil fremgå av det fremtidige konkurransegrunnlaget og av faseplanene. Tiltakene skal i hovedtrekk gjennomføres i henhold til dette.

Det vises til punkt 7.1 om samarbeid.

Bane NOR SF skal utarbeide faseplaner / konkurransegrunnlag så raskt grunnlaget for å utarbeide dette er klart. Grunneier har anledning til å komme med innspill / merknader under utarbeidelsen av faseplanene/konkurransegrunnlaget. Etter ferdigproduserte dokumenter skal disse oversendes til Grunneier for endelig gjennomgang og Grunneier har mulighet til å komme med forslag til endringer / innspill med frist på 3 (*tre*) uker. Bane NOR SF avgjør endelig utforming av faseplanene og konkurransegrunnlaget.

Bane NOR SF dekker kostnader til nødvendige teknisk bistand (dokumenterte kostnader) for gjennomgang av både faseplaner og mer detaljerte beskrivelser med inntil kr. 80 000 (*kroneråttittitusen)*. Ved større endringer vil Bane NOR SF vurdere om beløpsgrensen bør økes.

Dersom det oppstår behov for større endringer i utformingen / plasseringen av tiltakene i punkt 7.2 eller i faseplanene skal Grunneier orienteres og gis mulighet til å komme med innspill / merknader. Frist til å komme med innspill settes til 3 (*tre uker*) fra Bane NOR SF har orientert Grunneier om endringene. Bane NOR SF avgjør alene om endringene skal gjennomføres. Grunneier har ikke krav på erstatning eller annen kompensasjon for endringer som Bane NOR SF beslutter etter dette ledd.

7.4 Tilbakeføring av midlertidig avstått areal

Det areal som avstås midlertidig skal etter anleggsarbeidene tilbakeføres til opprinnelig dekke. Der det er behov for ny asfalt utføres dette arbeidet av Bane NOR SF. Grensegjerde og lyktestolper flyttes også av Bane NOR SF. Bane NOR SF innkaller til overtakelsesbefaring etter tilbakeføringsarbeidet er utført. Grunneier har plikt til å delta på en slik befaring.

7.5 Partenes rettigheter og plikter i anleggsfasen

Bane NOR SF har ansvaret for å følge opp kontrakten med entreprenør i anleggsfasen. Anleggsarbeidene gjennomføres i tråd med de fremdrifts- og faseplaner som til enhver tid gjelder mellom Bane NOR SF og entreprenøren. Grunneier skal bli holdt orientert om planene og eventuelle endringer i disse, se punkt 7.1. og 7.3.

I den grad Bane NOR SF får utbetalt dagmulkt av entreprenøren i henhold til delfrister i kontrakten med entreprenøren som knytter seg direkte til de avbøtende tiltakene som gjennomføres i punkt 7.2 og Grunneier kan dokumentere et økonomisk tap, har Grunneier krav på det korresponderende dagmulktsbeløpet fra Bane NOR SF. Utover dette kan Grunneier ikke

BANE NOR

rette noen form for krav mot Bane NOR SF som følge av eventuell forsinkelse hos Bane NOR SF eller entreprenøren knyttet til gjennomføring av tiltakene.

Grunneier har ingen fullmakt til å representere eller på annen måte binde Bane NOR SF. Grunneier skal holde Bane NOR SF skadesløs for ethvert tap som påføres Bane NOR SF som følge av brudd på bestemmelsen i dette ledd.

7.6 Reklamasjon / mangler mv

Grunneier overtar arbeidene i punkt 7.2 og risikoen for disse samtidig med Bane NOR SF sin overtakelse / delovertakelse fra entreprenøren. Grunneier er forpliktet til å stille på ferdigbefaring og / eller overtakelsesforretning etter nærmere innkalling.

Bane NOR SF svarer for feil og mangler i prosjekteringen hvis og i samme utstrekning som Bane NOR SFs prosjekterende svarer for dette ovenfor Bane NOR SF. Dersom Grunneier krever det, vil Bane NOR SF forfølge et slikt krav for Grunneiers regning og risiko. Utover dette kan ikke Grunneier under noen omstendighet rette krav mot Bane NOR SF som følge av mangler eller forsinkelser ved de arbeider som Bane NOR SF har påtatt seg å utføre etter denne avtalen.

Reklamasjon / krav som følge av mangler skal, for grunneier sin egen regning og risiko, rettes direkte til entreprenøren. Grunneier har, på forespørsel, rett til innsyn i relevante deler av Bane NOR SF sin kontrakt med entreprenøren.

Grunneier skal holde Bane NOR SF skadesløs for alle krav som fremmes mot Bane NOR SF, og som skyldes grunneier sin reklamasjon/krav etter dette punktet.

Bane NOR SF skal ta inn i sin kontrakt med entreprenøren at utførelsesgarantien som skal stilles i henhold til denne i reklamasjonsperioden også skal stilles til fordel for Moss Havn KF for arbeidene nevnt i punkt 7.2.

7.7 Særlig om grunnforholdene på havna

Grunneier er klar over at det kan være utfordringer knyttet til grunnforholdene ved havna. Grunneier hefter selv for eventuell skade, ulempe eller forsinkelse som skyldes grunnforholdene på havna i forbindelse med gjennomføringen av de avbøtende tiltak i punkt 7.2. Med den informasjon Bane NOR SF har i dag, er ikke grunnforholdene til hinder for gjennomføringen av tiltakene i punkt 7.2. Ansvar for skade mv som skyldes grunnforholdene ved øvrige anleggsarbeider reguleres av alminnelige erstatningsrettslige regler.

7.8 Uenighet om gjennomføring av avbøtende tiltak

Eventuell uenighet / tvist om de avbøtende tiltakene i punkt 7.2 påvirker ikke Bane NOR SF sin arbeidstillatelse etter denne avtalens punkt 1 eller plikt til samarbeid etter punkt 7.1.

Et eventuelt krav fra Grunneier om midlertidig forføyning knyttet til de avbøtende tiltak i punkt 7.2 får ikke betydning for Bane NOR SF sin adgang til tiltrede etter punkt 1 avsnitt 1 og 2.

7.9 Forbehold – fradrag

Bane NOR SF tar forbehold om å kreve fradrag for de eventuelle fordeler (herunder oppgraderinger) de avbøtende tiltak medfører, enten ved inngåelsen av kjøpekontrakt eller ved senere skjønn. Fradraget fastsettes ut fra ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

8. Forutsetninger for avtalen

Det er en forutsetning for Bane NOR SF sin inngåelse av denne avtalen at samtlige leietakere /

BANE NOR

rettighetshavere på Moss havn signerer den vedlagte avtalen om tiltrede *(vedlegg 4)* som gir Bane NOR SF tillatelse til å ta nødvendig grunn og rettigheter i bruk for å gjennomføre prosjektet i samsvar med reguleringsplan «Østfoldbanen, Sandbukta – Moss – Såstad» vedtatt 14. november 2016 jf. vedlagte w-tegninger.

Det er en forutsetning for gjennomføring av tiltakene i punkt 7.2 at Bane NOR SF beslutter igangsetting av prosjektet / tiltakene.

Vedtar Bane NOR SF at prosjektet likevel ikke skal gjennomføres, vil Bane NOR SF ikke være forpliktet til å gjennomføre tiltakene i punkt 7.2. eller utbetale erstatning etter denne avtalen. Bane NOR SF vil da være forpliktet til å tilbakeføre det areal som er tiltrådt tilbake til Grunneier.

9. Garantert minsteerstatning for økonomisk tap

Bane NOR SF betaler Grunneier en garantert minsteerstatning på kr 30 000 000 *(kronertrettimillioner)* for de arealer som avstås midlertidig og permanent.

Det skal tas hensyn til (fradrag for) denne erstatningen ved fastsettelse av erstatning etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper enten ved inngåelsen av endelig kjøpekontrakt eller ved senere skjønn.

Partene er ikke enige om det er rettslig grunnlag for erstatning etter ekspropriasjons-erstatningsloven § 7.

10. Utbetaling

Erstatning til Grunneier jf. avtalens punkt 7.2.2 og punkt 9 utbetales etter at avtalen er undertegnet, det er inngått avtale med leietakerne / rettighetshaverne om tiltrede og reguleringsplanen er endelig stadfestet uten rekkefølgebestemmelse vedrørende Moss havn.

Det er videre en forutsetning for utbetaling etter avtalens punkt 9 at Stortinget har vedtatt økonomisk bevilgning til gjennomføring av plan og reguleringsplanvedtak i Moss kommune. Dersom slikt vedtak ikke foreligger innen 01.05.2017, kan Grunneier kreve delutbetaling av minsteerstatningen i punkt 9 på kr. 3 000 000 (*tremillionerkroner*). Dersom slikt vedtak fortsatt ikke foreligger innen 01.01.2018, kan Grunneier kreve delutbetaling av ytterligere kr. 5 000 000 (*femmillionerkroner*) av minsteerstatningen i punkt 9. Den resterende minsteerstatningen etter punkt 9 utbetales i sin helhet etter at Stortinget har vedtatt den økonomiske bevilgningen.

Fristen for utbetalinger etter denne avtalen er 1 (*én*) måned etter at de nødvendige forutsetninger for utbetalingen er oppfylt.

11. Kjøpekontrakt

Dersom Bane NOR SF og Grunneier på et senere tidspunkt blir enige om en endelig erstatning for avståelse av permanent og midlertidig erverv, inngår partene en kjøpekontrakt.

12. Tinglysing – matrikkelføring – overdragelse

Bane NOR SF kan tinglyse hele eller deler av avtalen som en heftelse på grunneiers eiendom. Utgifter til dette dekkes av Bane NOR SF.

Bane NOR SF vil i henhold til matrikkelloven § 22 og matrikkelforskriften § 48, sende melding til kommunen om inngått avtale.

BANE NOR

Etter fradeling og oppmåling av anlegget vil Bane NOR SF eventuelt benytte egenerklæring, jf. matrikkeloven § 24 eller tinglysingsloven § 38 b for å få hjemmel til eiendommen. Dersom Bane NOR SF ikke benytter egenerklæring, forplikter grunneier seg til å utstede heftelsesfritt skjøte til Bane NOR SF.

Nødvendig del av erstatningen kan benyttes til å innfri eventuelle pengeheftelser som hviler på eiendommen, jf. panteloven § 1-11. Bane NOR SF avklarer evt. pantefrafall med panthaver. Utgifter til tinglysingsgebyr og dokumentavgift dekkes av Bane NOR SF.

Denne avtalen er undertegnet i to eksemplar, ett til hver av partene. Avtalen har 4 vedlegg.

Moss den 8/2-2017

Grunneier

MOSS HAVN Strandgata 10, 1531 Moss
Org.nr: 971 033 339
www.moss-havn.no

Oslo den 17/2-17

for Bane NOR SF

ERIK KROGSETH
Prosjektdirektør

Bane NOR SF
Utbyggingsprosjekter Øst

1

BEKREFTELSE

Moss kommune bekrefter med dette at Moss havn er reell eier av gbnr. 2/2320. Moss havns totalte areal består av gbnr. 2/2320, 2/2049 og 2/2055.

Oppgjør gjennom forhandlinger knyttet til disse arealer skal tilfalle Moss havn.

Moss, 14.11.16

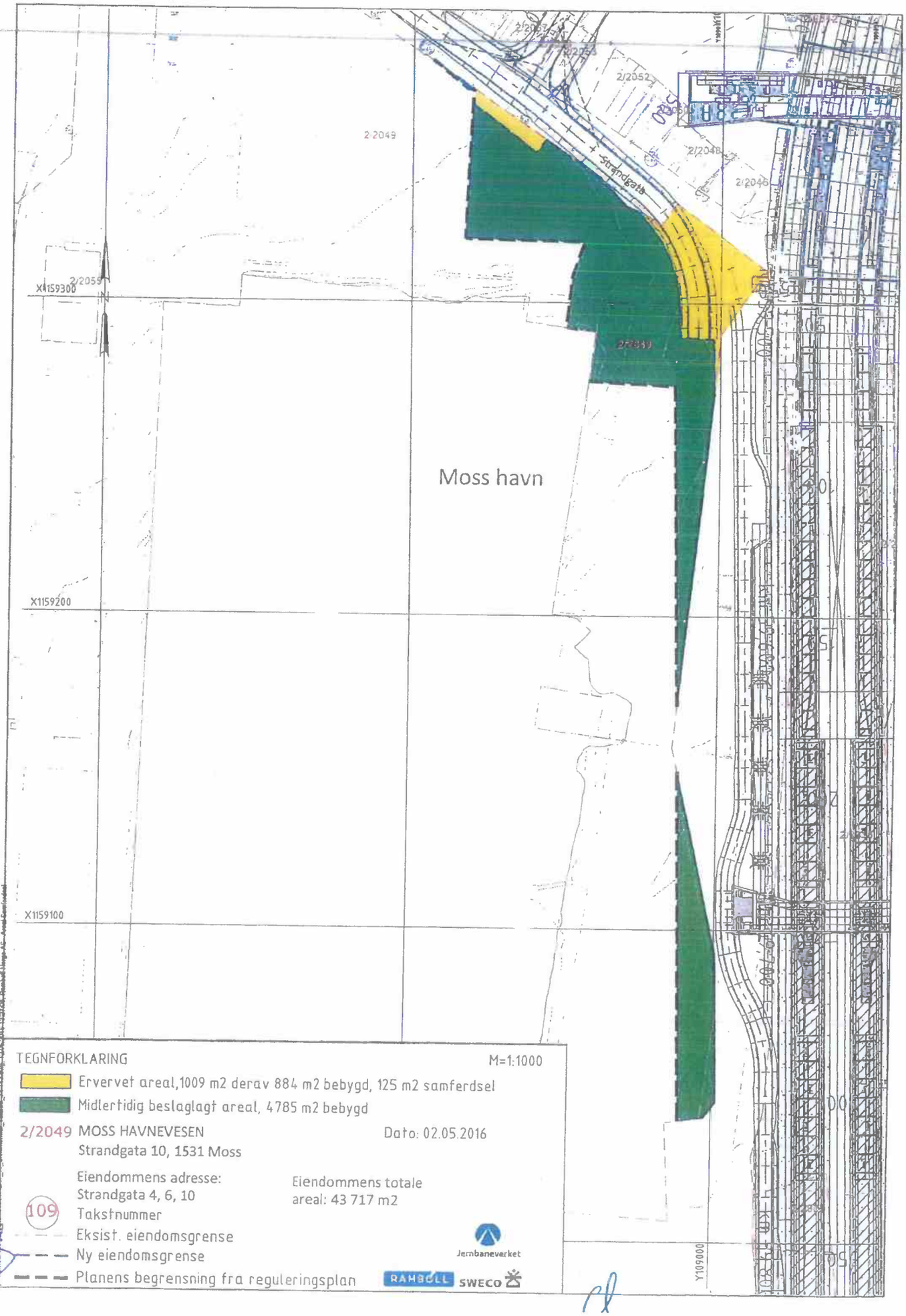
Tage Pettersen

Ordfører

Moss kommune

Org. nr. 944 383 476

2



TEGNFORKLARING M=1:1000

Ervervet areal,1009 m2 derav 884 m2 bebygd, 125 m2 samferdsel

Midlertidig beslaglagt areal, 4785 m2 bebygd

2/2049 MOSS HAVNEVESEN
Strandgata 10, 1531 Moss

Dato: 02.05.2016

Eiendommens adresse:
Strandgata 4, 6, 10

Eiendommens totale areal: 43 717 m2

109 Takstnummer

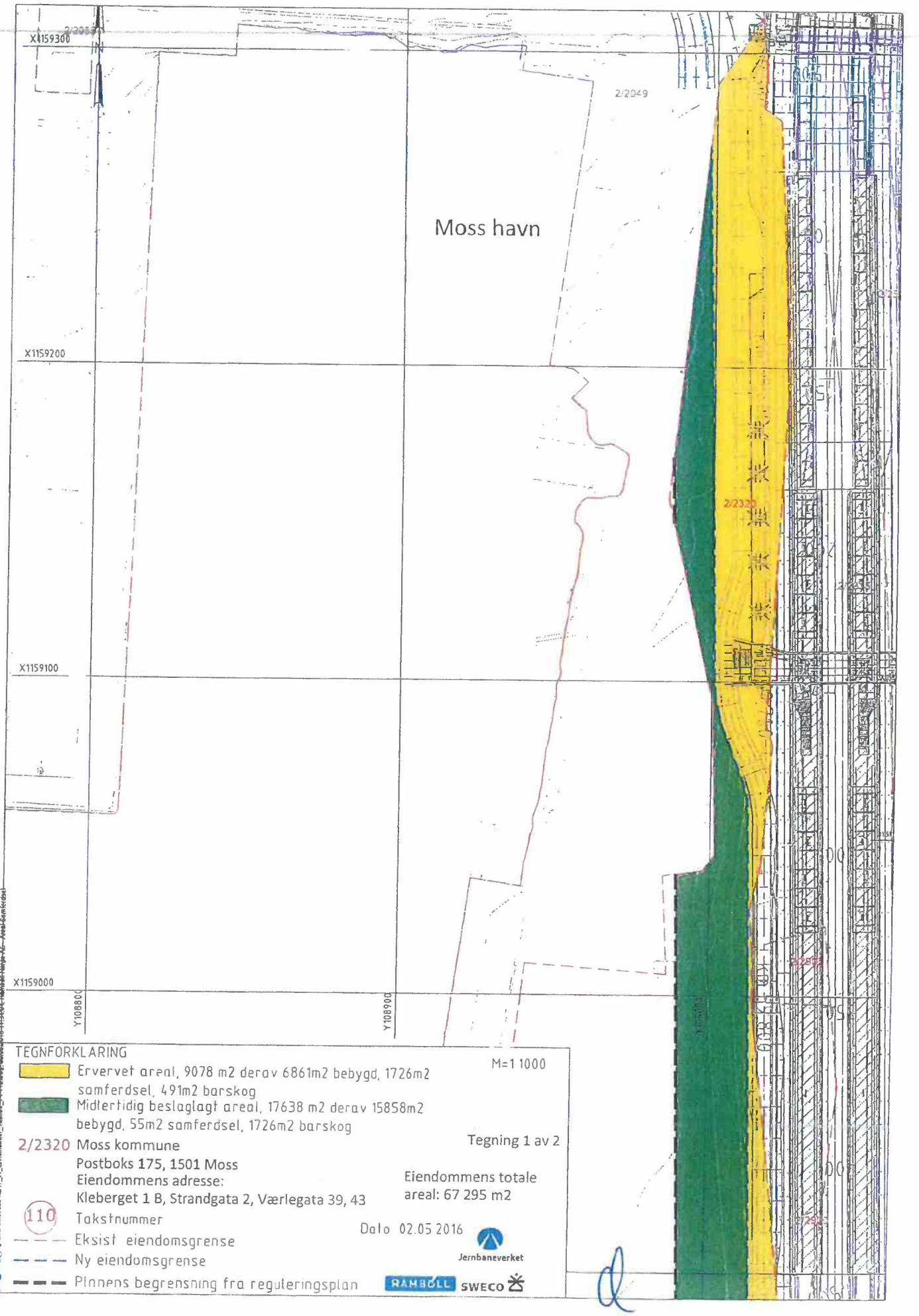
Eksist. eiendomsgrense

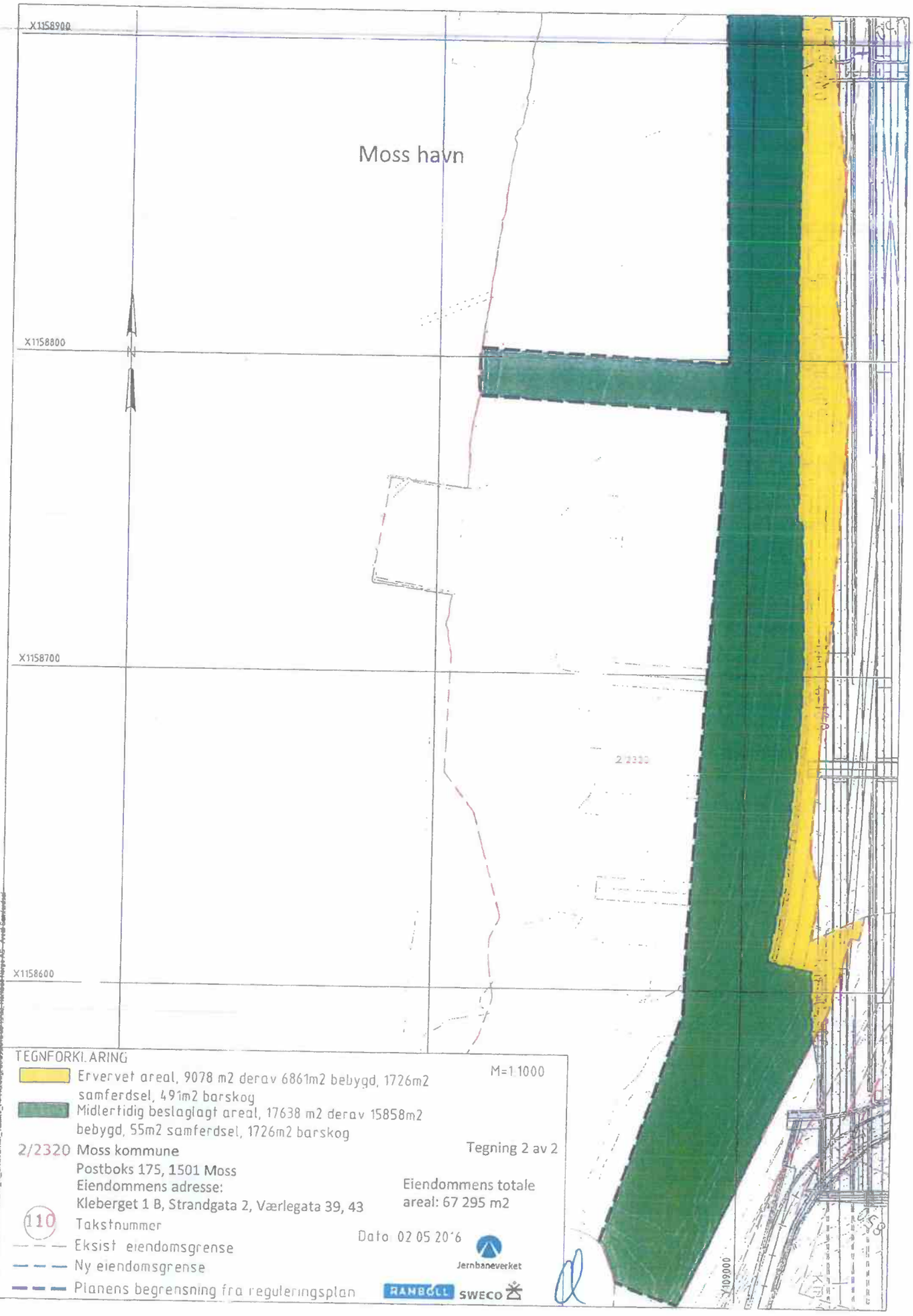
Ny eiendomsgrense

Planens begrensning fra reguleringsplan

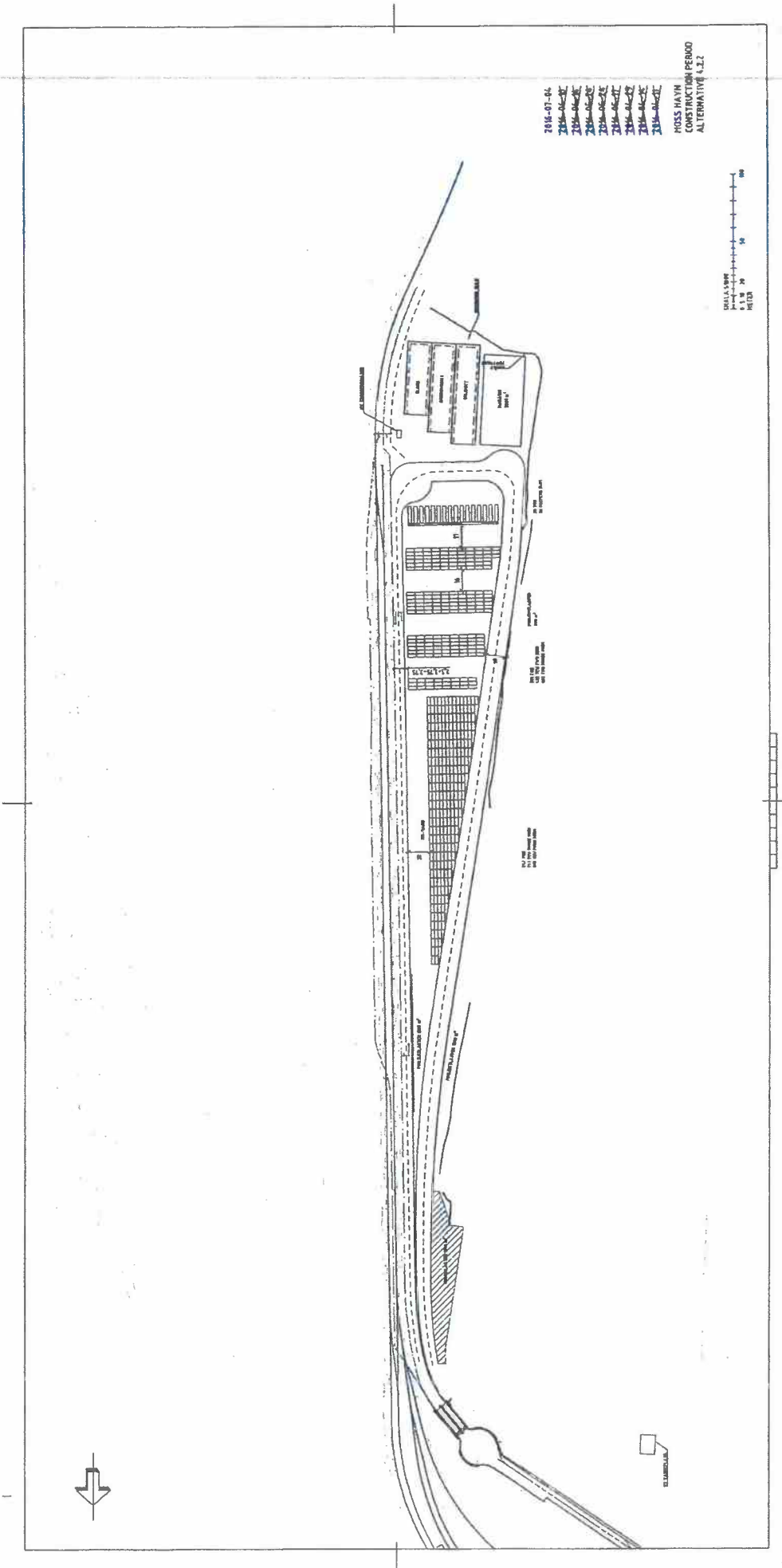
Jernbaneverket

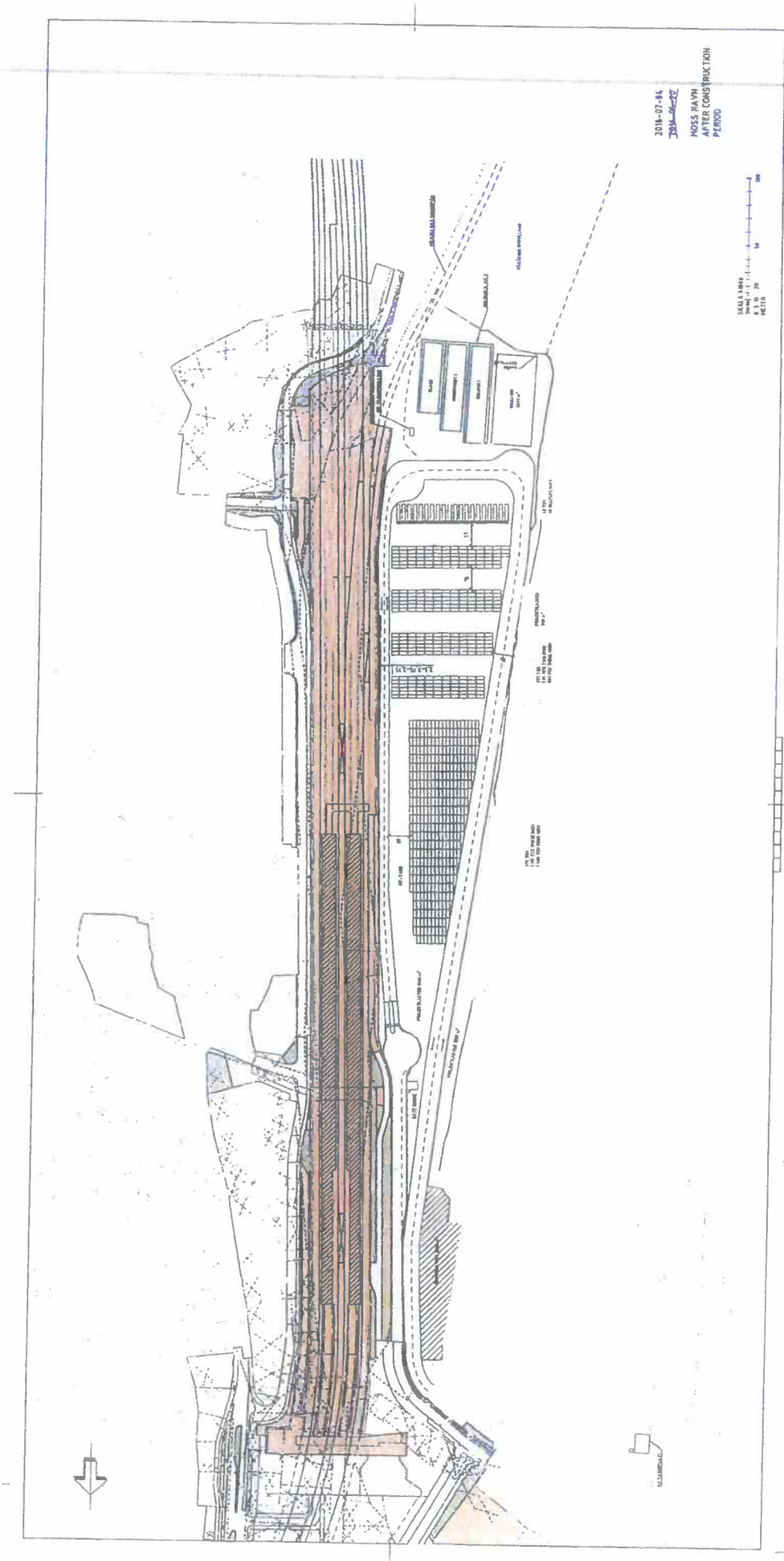
RAMBØLL SWECO


X1159300
X1159200
X1159100
X1159000
Y108800
Y108900
2/2049
Moss havn
2/2320
TEGNFORKLARING
M=1 1000
Ervervet areal, 9078 m2 derav 6861m2 bebygd, 1726m2 samferdsel, 491m2 barskog
Midlertidig beslaglagt areal, 17638 m2 derav 15858m2 bebygd, 55m2 samferdsel, 1726m2 barskog
2/2320 Moss kommune
Postboks 175, 1501 Moss
Eiendommens adresse:
Kleberget 1 B, Strandgata 2, Værlegata 39, 43
Tegning 1 av 2
Eiendommens totale areal: 67 295 m2
110 Takstnummer
Dato 02.05.2016
Eksist eiendomsgrense
Ny eiendomsgrense
Planens begrensning fra reguleringsplan
Jernbaneverket
RAMBØLL
SWECO


X1158900
Moss havn
X1158800
X1158700
X1158600
2/2320
TEGNFORKLARING
Ervervet areal, 9078 m2 derav 6861m2 bebygd, 1726m2 samferdsel, 491m2 barskog
Midlertidig beslaglagt areal, 17638 m2 derav 15858m2 bebygd, 55m2 samferdsel, 1726m2 barskog
M=1:1000
2/2320 Moss kommune
Postboks 175, 1501 Moss
Eiendommens adresse:
Kleberget 1 B, Strandgata 2, Værlegata 39, 43
Tegning 2 av 2
Eiendommens totale areal: 67 295 m2
110 Takstnummer
Eksist eiendomsgrense
Ny eiendomsgrense
Planens begrensning fra reguleringsplan
Dato 02 05 2016
Jernbaneverket
RAMBØLL
SWECO

3




2014-07-04
MOSS HAVN
AFTER CONSTRUCTION
PERIOD

4

BANE NOR

Saksnr. :201600285

Prosjekt:960168

AVTALE OM ARBEIDSTILLATELSE VED GRUNNERVERV

Mellom Bane NOR SF

og

..... (heretter rettighetshaver)

som har avtale med Moss havn FK om bruk av arealer eller lager på gnr 2 bnr 2049 og gnr 2 bnr 2320 i Moss kommune, er det i dag inngått følgende avtale:

1. Bakgrunn – arbeidstillatelse

I forbindelse med bygging av prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad, som er en del av InterCity-strekningene på Østlandet, gir rettighetshaver herved Bane NOR SF tillatelse til å ta nødvendig grunn og rettigheter i bruk for å gjennomføre anlegget fra denne avtalens signeringsdato. Bygging av prosjektet Sandbukta-Moss-Såstad skjer i samsvar med godkjent reguleringsplan «Østfoldbanen, Sandbukta – Moss – Såstad», vedtatt 14. november 2016.

Eiendomsinngrepet, med nødvendige rettigheter, går fram av vedlagte w-tegninger *(vedlegg 1)* som er datert 2. mai 2016. Areal som avstås er markert med gul farge på den vedlagte tegningen. Areal som avstås midlertidig er markert med grønt. Arbeidstillatelsen gjelder for både det areal som skal avstås midlertidig og det areal som skal avstås permanent.

Rettighetshaver er ansvarlig for å tilrettelegge slik at Bane NOR SF og Bane NOR SF sine entreprenører kan komme inn også på øvrig havneområde for å gjennomføre arbeidene, også arbeidene knyttet til de avbøtende tiltak nevnt i punkt 7.2 i avtalen om arbeidstillatelse mellom Bane NOR SF og grunneier. Tiltrede til disse arealene gis også ved denne avtalens signeringsdato.

Denne avtalen tar ikke stilling til om rettighetshaver har rettigheter eller krav overfor Moss havn KF eller Bane NOR SF, og heller ikke det eventuelle innholdet av rettigheten.

2. Erstatning – avtaleskjønn

Hvis det ikke oppnås enighet om minnelig avtale, er det enighet om at eventuell erstatning skal fastsettes ved rettslig skjønn. Bane NOR SF begjærer skjønn etter § 4 i skjønnsprosessloven (avtaleskjønn), og erstatningen fastsettes etter ekspropriasjonsrettslige regler.

BANE NOR

3. Bevissikring

Bane NOR SF foretar i samråd med grunneier de registreringer som er nødvendig for å sikre dokumentasjon til senere forhandlinger eller skjønn. (Arealbruk, grunnforhold, oppmåling av grenser, fotografering, taksering m.v.).

4. Rente

Bane NOR SF betaler en flat rente per år på 3% av den eventuelle erstatning rettighetshaver har krav på fra undertegning av avtalen (evt. tiltredelse), til endelig oppgjør finner sted i samsvar med bestemmelsene i § 10 i lov om vederlag ved oreigning av fast eiendom.

5. Avtalens varighet

Hvis de berørte arealene ikke er tatt i bruk av Bane NOR SF innen tre år fra arbeidstillatelsen er undertegnet, faller avtalen bort hvis ikke annet er avtalt.

6. Andre avtalevilkår

6.1 Samarbeid

Rettighetshaver plikter å samarbeide med Bane NOR SF og Bane NOR SF sine entreprenører under anleggsfasen slik at anleggsarbeidene lar seg gjennomføre.

Rettighetshaver plikter å fjerne eventuelle eiendeler på havneområdet for å sikre Bane NOR SF sine arbeider, herunder arbeidene knyttet til de avbøtende tiltak nevnt i punkt 7.2 i avtalen om arbeidstillatelse mellom Bane NOR SF og grunneier.

6.2 Ansvar / reklamasjon / mangler mv

Bane NOR SF skal gjennomføre flere avbøtende tiltak jf. avtale om arbeidstillatelse med Moss havn KF. Moss havn KF overtar arbeidene / de avbøtende tiltak og risikoen for disse samtidig med Bane NOR SF sin overtakelse / delovertakelse fra entreprenøren, jf. avtalen mellom Bane NOR SF og Moss havn KF.

Reklamasjon / krav som følge av mangler skal, for rettighetshaver sin egen regning og risiko, rettes direkte til entreprenøren. Rettighetshaver har, på forespørsel, rett til innsyn i relevante deler av Bane NOR SF sin kontakt med entreprenøren.

Rettighetshaver kan ikke under noen omstendighet rette krav mot Bane NOR SF som følge av mangler eller forsinkelser ved de arbeider som Bane NOR SF har påtatt seg å utføre etter avtalen med Moss havn FK sitt punkt 7.2.

Rettighetshaver har ingen fullmakt til å representere eller på annen måte binde Bane NOR SF.

Rettighetshaver skal holde Bane NOR SF skadesløs for alle krav som fremmes mot Bane NOR SF, og som skyldes rettighetshaver sin reklamasjon / krav eller andre handlinger etter dette punktet.

7. Kjøpekontrakt

Dersom Bane NOR SF og rettighetshaver på et senere tidspunkt blir enige om en eventuell erstatning for avståelse av rettighet, inngår partene en kjøpekontrakt.

BANE NOR

8. Tinglysing – matrikkelføring – overdragelse

Bane NOR SF kan tinglyse hele eller deler av avtalen som en heftelse på grunneiers eiendom. Utgifter til dette dekkes av Bane NOR SF.

Bane NOR SF vil i henhold til matrikkelloven § 22 og matrikkelforskriften § 48, sende melding til kommunen om inngått avtale.

Etter fradeling og oppmåling av anlegget vil Bane NOR SF eventuelt benytte egenerklæring, jf. matrikkeloven § 24 eller tinglysingsloven § 38 b for å få hjemmel til eiendommen. Dersom Bane NOR SF ikke benytter egenerklæring, forplikter grunneier seg til å utstede heftelsesfritt skjøte til Bane NOR SF.

Nødvendig del av erstatningen kan benyttes til å innfri eventuelle pengeheftelser som hviler på eiendommen, jf. panteloven § 1-11. Bane NOR SF avklarer evt. pantefrafall med panthaver. Utgifter til tinglysingsgebyr og dokumentavgift dekkes av Bane NOR SF.

Denne avtalen er undertegnet i to eksemplar, ett til hver av partene. Avtalen har 1 vedlegg.

..... den .... den .....

....

for rettighetshaver for Bane NOR SF

ADVOKATFIRMAET MAGELI
STY-600450
Bilag 8

1. SKJØNNSFORUTSETNINGENE

A Skjønnsforutsetningene angir det faktiske grunnlaget som skjønnsretten skal bygge på ved fastsetting av erstatninger:

- omfanget av eiendomsinngrepet
- saksøkerens fremgangsmåte ved beregning og utbetaling av erstatning
- hvilke tiltak saksøkeren påtar seg
- hvilke forhold som skal holdes utenfor skjønnet

Sammen med skjønnsforutsetningene blir det fremlagt kart, arealoppgaver og lignende materiale. Ut over det som er fastsatt i skjønnsforutsetningene og det øvrige fremlagte materiale som er nevnt foran, påtar saksøkeren seg ikke arbeid eller andre forpliktelser.

B Skjønnsforutsetningene består av en alminnelig del og en spesiell del. De spesielle forutsetningene inneholder særbestemmelser for de aktuelle takstnummer. Om spesielle forutsetningene er i strid med de alminnelige, eller med det generelle kartmaterialet som er fremlagt, går de spesielle forutsetninger foran.

C Saksøkeren forbeholder seg retten til å endre eller supplere det foran nevnte materiale inntil skjønnet blir tatt opp til avhjemling.

2. OMFANGET AV EIENDOMSINNGREPET

A Foruten grunn omfatter eiendomsinngrepet enhver rett som er nødvendig for bygging, utbedring, vedlikehold og drift av jernbaneanlegget som inngår i ekspropriasjonstiltaket. Herunder erverv av rettigheter ved nedlegging av private planoverganger.

B Grunn til jernbanen blir ekspropriert til eiendom i samsvar med det som er angitt i skjønnsforutsetningene og vist for skjønnsretten ved utstikking i marka, kart og profiler. Jernbanens eiendomsområde omfatter grunn til grøfter, fyllinger, skjæringer og andre tiltak som er nødvendig av hensyn til ekspropriasjonstiltaket.

C Grunn blir ekspropriert ut til ca. 1 meter fra fyllingsfot/skjæringsstopp, likevel slik at grensen ikke skal trekkes nærmere enn ca. 7,5 meter fra spormidt i det nærmeste sporet. I den utstrekning det i skjæring eksproprieres mer grunn for å sikre høyspenningsanlegg med gjerder o.l. i iht. forskrifter, er dette angitt i samsvar med pkt. B.

D Utenfor jernbanetraseen omfatter ekspropriasjonen rett til midlertidig og permanente eiendomsinngrep i samsvar med det som fremgår av spesielle skjønnsforutsetninger, eventuelt med henvisning til kart, profiler og særskilte oppgaver. Ekspropriasjonene vil dessuten - som beskrevet i nevnte materiale kunne gjelde;

- rett til å flytte eksisterende ledningsnett, grøfter og kulverter og anlegge nye ledninger,
- erverv av private bruksretter til fordel for andre enn saksøkeren
- erverv av rett til bruk av private veier permanent og/eller i anleggsperioden.

  Private veier som benyttes i anleggsperioden vil bli istandsatt av saksøker.

E Eiendomsinngrepet omfatter også matjord innenfor ekspropriasjonsområdet.

F Bygninger og andre faste innretninger.

1. Dersom annet ikke er bestemt i spesielle forutsetninger, skal bygninger og andre faste innretninger innenfor ekspropriasjonsområdet erverves. Det samme gjelder bygninger m.m. utenfor ekspropriasjonsområdet dersom disse må fjernes p.g.a. ekspropriasjonstiltaket. Hvilke bygninger og innretninger dette gjelder, fremgår av spesielle skjønnsforutsetninger.

2. Frist for fraflytting av bygninger som blir ekspropriert etter pkt. A, er fastsatt i spesielle skjønnsforutsetninger.

G. Avståelsen omfatter rett til å foreta ettersyn og vedlikehold av gjerder som blir bygd etter pkt. 3.5 A.1. I denne forbindelse har saksøkeren rett til nødvendig ferdsel over saksøktes eiendom. Erstatning for evt. skade eller ulempe som skyldes saksøkerens ettersyn og vedlikehold, skal i mangel av minnelig ordning avgjøres ved skjønn.

3. ERSTATNINGSFORHOLD MED TILHØRENDE BESTEMMELSER

3.1 Fastsetting av grunnerstatning

A. Saksøkeren legger frem foreløpige oppgaver over det areal som skal erverves for hvert takstnummer, jfr. forutsetningenes pkt. 2 B og C. Endelig oppmåling skjer først når anlegget er avsluttet.

B. Ved eventuell uenighet om innbyrdes grenser mellom eiendommer innenfor ervervsområdet om blir meddelt retten før skjønnet tas opp til avhjemling, vil erstatning for omtvistede områder deponert i samsvar med skjønnsprosesslovens bestemmelser.

C. Saksøkeren ber om at skjønnsretten fastsetter grunnerstatningen pr. arealenhet (daa/m2) for hvert takstnummer, spesifisert etter markslag/bonitet/arealkategori, så langt det er nødvendig for erstatningsoppgjøret. Dersom grenser for markslag m.m. er usikre, ber saksøkeren om at grunnerstatningene blir spesifisert med henvisning til plankartets profilnummer eller på annen entydig måte.

For midlertidige beslaglagte arealer bes skjønnsretten fastsette erstatning pr. arealenhet pr. år.

3.2 Trær og annen vegetasjon

Grunn blir ekspropriert med påstående trær og annen vegetasjon dersom annet ikke er bestemt gjennom spesielle skjønnsforutsetninger.

3.3 Tømmer og annet drivverdig virke

Når saksøkte har meddelt at han selv ønsker å drive ut og eventuelt å beholde virket, vil frist for avvirkning bli angitt i spesielle skjønnsforutsetninger. Dersom avvirkning ikke er foretatt innen denne frist, vil saksøkeren avvirke tømmeret. Saksøker ber om at skjønnsretten i tilfelle fastsetter erstatningen for påstående skog med fradrag for avvirkningsutgifter.

3.4 Randvegetasjon

Der banen går gjennom skog, vil det ifølge lov om jernbaner av 11. juni 1993, nr. 100, § 10, 2. ledd bli ryddet vegetasjon. Skjønnsretten fastsetter erstatning etter samme paragrafs 3. ledd for de tiltak som er foretatt på skjønnstidspunktet.

3.5 Gjerde

A. Nytt gjerde.

I. Gjerde vil bli satt opp av utbygger i den utstrekning utbygger finner gjerding nødvendig av omsyn til sikring mot kryssing/opphold på jernbanelinja av personer eller dyr. Opplysninger om hvor dette er aktuelt, går fram av spesielle skjønnsforutsetninger. Gjerdet vil bli vedlikeholdt av saksøker.

II. Dersom saksøkte for øvrige krever erstatning for gjerdehold, avgjør skjønnsretten om erstatningsplikt foreligger.

B. Flytting av gjerde.

I. Dersom, saksøkte krever erstatning for flytting av eksisterende gjerde, avgjør skjønnsretten om det fortsatt er behov for gjerde og fastsetter erstatningen for flyttingen. Frist for flytting av gjerde blir gitt i spesielle skjønnsforutsetninger. Dersom gjerde ikke er flyttet innen fristen, blir det fjernet av utbygger som i så fall er uten ansvar for gjerdemateriellet.

II. Flytting av gjerde etter pkt. B.I medfører ikke endringer for det fremtidige vedlikeholdet.

C. Fellesbestemmelser for nytt og gammelt gjerde.

I. Når den eksakte gjerdelengden ikke kan oppgis under skjønnet, ber saksøkeren om at skjønnsretten fastsetter gjerdeerstatning pr. løpemeter.

II. Saksøkeren ber om at det i skjønnsgrunnene blir opplyst hvilken gjerdetype som er lagt til grunn ved erstatningsfastsettelsen.

3.6 Midlertidige inngrep.

Midlertidige inngrep utenfor ekspropriasjonsområdet blir angitt i spesielle skjønnsforutsetninger, jfr. forutsetningenes pkt. 2 D. Skjønnsretten fastsetter erstatning for disse inngrepene i samsvar med de påvisninger som blir gitt.

3.7 Anleggsarbeidet.

Skjønnet bedømmer de skader og ulemper som følge av anleggsdriften som er krevet erstattet av grunneierne. For øvrig holdes erstatning for skade og ulempe som følge av anleggsdriften, utenfor skjønnet med mindre annet er bestemt i de spesielle skjønnsforutsetningene. Dette omfatter eventuelle ulemper som følge av at arealer som skal tas i bruk som dyrket mark inneholder stein o.l. fra anlegget.

3.8 Andre erstatningsforhold

De erstatninger som skjønnsretten fastsetter, skal dekke alle erstatningsbetingede skader og ulemper i forbindelse med ekspropriasjonstiltaket, bortsett fra de forhold som i skjønnsforutsetningene eller ved skjønnsrettens avgjørelse uttrykkelig er holdt utenfor skjønnet. Således omfatter erstatningene også eventuell skade eller ulempe i forbindelse med forutgående stiknings- og målearbeider, grunnundersøkelser, arkeologiske undersøkelser o.l. som ikke tidligere er avgjort/oppgjort ved avtale.

4. OPPGJØR OG RENTE AV ERSTATNINGENE

A Når det skjer forhåndstiltredelse, enten i henhold til samtykke fra saksøkte eller tillatelse etter oreigningslovens § 25, kommer § 10, tredje setning i lov av 6. april 1984 nr. 17, lov om vederlag ved oreigning av fast eigedom til anvendelse.

B Erstatningsoppgjør skjer i samsvar med skjønnslovens § 53-57, eventuelt direkte med saksøkte. Ved foreløpige oppgjør før endelig oppmåling har funnet sted, utbetales normalt inntil 90 % av antatt endelig erstatning. Tap som følge av utbetaling av erstatning skjer etter tiltredelse har funnet sted, fastsettes av skjønnsretten etter bestemmelsene i § 10, tredje punktum i lov av 6. april 1984 nr. 17 om vederlag ved oreigning av fast eigedom med mindre annet er bestemt i de spesielle skjønnsforutsetninger. Andre punktum gjelder både ved forhåndstiltredelse og når fullt oppgjør ikke kan skje før jernbaneanlegget er fullført og endelig oppmåling foretatt.

5. ANDRE BESTEMMELSER

5.1 Vedlikehold av private veier.

Fremtidig vedlikehold av de private veianlegg som inngår i ekspropriasjonstiltaket er saksøker uvedkommende dersom ikke annet fremgår av de spesielle skjønnsforutsetninger. Vedlikehold av eventuelle underganger (kulvertelementer og vingemurer) som inngår i ekspropriasjonstiltaket påligger saksøker. Hvor overgangsbruer inngår i ekspropriasjonstiltaket, gjelder tilsvarende for selve brukonstruksjonene, mens vedlikeholdet av ramper med tilhørende fyllinger er saksøker uvedkommende dersom evt. vedlikeholdsbehov ikke skyldes utførelsen av saksøkers anleggsarbeider eller sikkerhet mot jernbanetraseen. I så fall må vedlikeholdsbehovet vurderes særskilt.

5.2 Kryssing av jernbanetraseen

A Kryssinger blir angitt i planer og spesielle skjønnsforutsetninger. Endret bruk av eksisterende eller nye kryssinger er betinget av særskilt tillatelse.

B Kryssinger av jernbanetraseen blir anlagt av saksøker. Når saksøker påtar seg arbeid med tilknytningsvei eller lignende, vil dette følge av kart og/eller spesielle skjønnsforutsetninger.

5.3 Ledninger, grøfter m.m.

A Med mindre annet følger av særlige vilkår, sørger saksøkeren for nødvendig omlegging av eksisterende lovlig ledningsnett, herunder elektriske ledninger, vann- og kloakkledninger, drensledninger og grøfter med eventuelle kummer m.m. Disse blir lagt i varerør ved kryssing av jernbanetraseen dersom annet ikke blir bestemt i spesielle skjønnsforutsetninger.

B Fremtidig reparasjon og vedlikehold av ledningsnettet som faller inn under pkt. A er saksøkeren uvedkommende.

C Reparasjon og vedlikehold av ledningsnettet innenfor saksøkers eiendomsgrense kan bare utføres etter tillatelse av saksøker.

5.4 Bortledning av vann.

De kulverter og stikkrenner gjennom jernbanetraseen som skal anlegges/opprettholdes for nødvendig gjennomløp/bortledning av vann fra ekspropriasjonsområdet, fremgår av kart, profiler m.m., eventuelt supplert med beskrivelse i de spesielle skjønnsforutsetningene. Saksøkeren påtar seg ikke arbeid med bortledning av vann eller vedlikehold av grøfter og ledningsnett utenfor

ekspropriasjonsområdet.

5.5 Nedlegging av offentlig jernbane.

Dersom det i forbindelse med nedlegging av offentlig jernbane er forutsatt at grunnen skal føres tilbake til saksøkte, fastsetter skjønnsretten vederlag for dette.

5.6 Frisiktsoner på veier som blir berørt.

Frisiktsoner er vist på planer og kart. Innenfor disse er det ikke anledning til å ha sikthindrende beplantninger, gjerder, bygninger m.m. i en høyde over 0,5 m. over tilstøtende vegers planum.

5.7 Stabiliseringstiltak. Motfyllinger og avlastningsområder. Landskapstiltak.

A Ekspropriasjonen omfatter rett til å sette i verk nødvendige stabiliseringstiltak utenfor jernbaneområdet i form av oppfylling (motfyllinger) og nedplanering (avlastningsområder) og andre stabiliserende tiltak, som beskrevet i spesielle skjønnsforutsetninger og vist på fremlagte planer, kart og annet materiale.

Motfyllinger og avlastningsområder kan nyttes til jord- og skogbruksformål og nødvendig drenering i den forbindelse kan foretas. Ut over dette kan saksøkte ikke, uten tillatelse fra eksproprianten, sette i verk tiltak som vil kunne forrykke stabiliteten.

B For å innpasse jernbaneanlegget i det omkringliggende landskap, blir det satt i verk tiltak utenfor jernbaneområdet. Disse tiltakene inngår i ekspropriasjonen, og er beskrevet i de spesielle skjønnsforutsetninger. Tiltakene kan gå ut på terrengforming, beplantning m.m., iht. fremlagte planer, kart og annet materiale. Særlige bestemmelser om saksøkers ansvar og rettigheter i forbindelse med ettersyn og vedlikehold er i tilfelle angitt i de spesielle skjønnsforutsetninger.

Saksøkte kan ikke foreta seg noe på egen eiendom som kan føre til at tiltakene blir skadet eller opphører å fungere i samsvar med forutsetningene.

C Ekspropriasjon etter pkt. A og B omfatter nødvendige rettigheter for ettersyn og vedlikehold av tiltakene, herunder rett til nødvendig ferdsel over saksøktes eiendom. Erstatning for eventuell skade og ulempe som skyldes saksøkerens ettersyn eller vedlikehold, skal i mangel av minnelig ordning, avgjøres i eget skjønn.

6. STØYDEMPENDE TILTAK

6.1 Støyskjerming

A Støyskjerming enten i form av voller eller skjermer, blir satt i verk i den utstrekning og på den måte som er angitt i spesielle skjønnsforutsetninger. Henvisninger til planer, kart og annet illustrasjonsmateriale er gitt i de spesielle skjønnsforutsetninger.

B Ekspropriasjonen omfatter rett for saksøkeren til å foreta ettersyn og vedlikehold av skjermer og voller som blir bygd etter pkt. A. I denne forbindelse har saksøkeren rett til nødvendig ferdsel over saksøktes eiendom. Erstatning for eventuell skade og ulempe som skyldes saksøkerens ettersyn eller vedlikehold, skal i mangel av minnelig ordning avgjøres ved skjønn.

C Dersom støyskjerm settes i eiendomsgrense mot nabo, kan ha saksøkte, selv gi den overflatebehandling, f.eks. maling eller beis, som vedkommende ønsker innenfor de rammer som

blir fastsatt av bygningsmyndighetene på den siden av støyskjermen som ikke vender mot jernbanetraseen. Det samme gjelder for beplantninger, både i tilknytning til støyskjermer og på den del av støyvoll som ikke vender mot jernbanetraseen. Fremtidig vedlikehold av slik beplantning er saksøker uvedkommende.

D Saksøkte har ikke adgang til å foreta seg noe på egen eiendom som kan føre til at tiltak etter pkt. A blir skadet eller opphører å fungere i samsvar med forutsetningene. Støyvoller må ikke graves ut, og det må ikke gjøres arbeider i grunnen som kan berøre fundamentering av støyskjermer.

E Støyskjerm som etter pkt. A blir bygd langs jernbanetraseen, skal stå på saksøkers eiendom. Eiendomsgrensen skal trekkes på den side av skjermen som vender bort fra jernbanetraseen. Når det blir anlagt støyvoll, skal grensen for saksøkers eiendom trekkes langs toppen av vollen. Ved spesielle skjønnsforutsetninger kan det fastsettes andre regler.

6.2 Annen form for støydemping.

A Saksøkeren påtar seg å utføre/bekoste de fasadetiltak som er angitt i de spesielle skjønnsforutsetningene.

B Fasadetiltakene utføres under ett av følgende alternativer:

1. Saksøkeren står ansvarlig for og administrerer gjennomføringen av de beskrevne tiltak.

Arbeidet utføres av entreprenør/byggmester. Dersom saksøkeren finner det hensiktsmessig utføres arbeidene etter anbud innhentet og godkjent av saksøker. Saksøker sørger for nødvendig oppfølging og kontroll.

Oppdages skjulte feil i bygningskonstruksjonen som f.eks. råte, sprekkdannelse eller annen skade i forbindelse med iverksetting av tiltakene, er saksøkte forpliktet til selv å dekke kostnadene med nødvendig utbedring av bygningskonstruksjonen. Dersom saksøkte ikke er villig til å dekke disse kostnadene, bortfaller saksøktes forpliktelser etter skjønnsforutsetningene. Saksøker avslutter da lydisolasjonsarbeidene og setter bygningen i tilsvarende stand som da arbeidene ble påbegynt.

2. Saksøkte står selv ansvarlig for gjennomføringen av de beskrevne tiltak.

Arbeidet skal utføres av entreprenør/byggmester. Saksøkte kan ikke utføre arbeidene selv uten samtykke fra saksøkeren.

Saksøkeren sørger for arbeidsbeskrivelse og kostnadsberegning for tiltak som skal utføres i samsvar med det som er angitt i de spesielle skjønnsforutsetningene.

Arbeidene skal tilfredsstille de krav til utførelse som er satt i arbeidsbeskrivelsen. Saksøkeren foretar kontroll og godkjenning av arbeidene etter hvert som de utføres.

Saksøkerens økonomiske forpliktelser er begrenset til det beløp som er angitt i kostnadsberegningen som ligger til grunn for tilbudet om tiltak. Utbetaling til entreprenør/byggmester eller saksøkte skjer på grunnlag av dokumenterte utgifter etter hvert som det enkelte steg i arbeidet er kontrollert og godkjent av saksøker.

Arbeidene skal være påbegynt innen 1 år etter at tilbud om gjennomføring av fasadetiltak er fremsatt for saksøkte. Overholdes ikke denne fristen, bortfaller saksøkerens forpliktelser etter

skjønnsforutsetningene.)

C Alt vedlikehold av bygningsfasader er saksøkeren uvedkommende.

7. VIBRASJONER

7.1 Vurdering av vibrasjoner

Dersom det er problemer med vibrasjoner fra togtrafikken er dette vurdert spesielt og nærmere beskrevet i de spesielle skjønnsforutsetninger.

7.2 Tiltak mot vibrasjoner

Dersom det er nødvendig med tiltak mot vibrasjoner, er grunnlag for tiltakene (standarder, retningslinjer mv) og tiltakene beskrevet i de spesielle skjønnsforutsetningene.

Revisjonsoversikt

Rev nr	Dato	Hovedendring
004	02.01.2017	Dokument oppdatert ifm. omdanningen til Bane NOR.

Utskriften er en kopi av dokumentet. Siste revisjon finnes i det elektroniske styringssystemet

STYRESAK NR. 9/2018 – DOM FRA MOSS TINGRETT I SØKSMÅL FRA T.ENGENE AS

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:

- Havnestyret støtter havnesjefens konklusjon og ber administrasjonen følge opp med varslede vurderinger når spørsmålet om anke er avklart.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:

- Dom fra Moss Tingrett

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Øystein Høsteland Sundby

SAKSOPPLYSNINGER:
Den 10. juli 2017 tok advokat Erling Erstad ut søksmål mot Moss Havn KF på vegne av T.Engene as.

Etter flere prosesskriv, motsøksmål fra Moss Havn og tilbud om forlik fra Moss havn ble forhandlinger mellom partene ført i Moss tingrett i tidsrommet 11.-20. juni 2018. Gjennom prosessen har styret vært involvert og orientert i følgende møter:

- Sak i styremøte 5/2017
- Styremøte 6/2017 – havnesjefens orientering
- Sak i styremøte 1/2018
- Styremøte 3/2018 – kommentert i Årsrapport 2017
- Orientering av advokat Parmann og advokatfullmektig Skjold i møte 4/2018

Den 6. juli 2018 avsa Moss tingrett som i saken. Dommen følger vedlagt og er også tidligere oversendt styrets medlemmer sammen med pressemelding fra administrasjonen.

T.Engenes krav var, etter gjennomførte rettsforhandlinger, på kroner 18.897.738,-. Moss Havn sitt motkrav var på kroner 1.848.730,-. Begge parter krevde egne saksomkostninger dekket. For T.Engenes del var dette på kroner 1.869.429,- mens Moss havn krevde dekket kroner 2.264.653,- i saksomkostninger.

Domsslutningen er som følger:

I hovedkravet:
Moss kommune v/ Moss Havn KF frifinnes

I motkravet:
T.Engene AS frifinnes

For begge:
T.Engene betaler sakes kostnader med 2 000 000 – to millioner – kroner til Moss kommune v/Moss Havn KF innen 2 –to- uker etter dommens forkynnelse.

I skrivende stund er det fortsatt ikke bekreftet at dommen er forkynt til T.Engene. Moss tingrett har purret bekreftelse fra advokat Erstad. Gjennom oppslag i Moss Avis leser vi at T.Engene vurderer å anke dommen. Ankefristen er 17. september.

I og med at dommen ikke er forkynt for T.Engene er ikke frist for betaling av tilkjente sakskostnader begynt å løpe.

VURDERINGER:
Dommen fra Moss tingrett er grundig. Retten har satt seg godt inn i hele prosessen knyttet til deponering av stein i Værla. Fra utarbeidelse og innsending av søknad om tillatelse til stans, endringstillatelser og etterfølgende prosess.

Knyttet til tidlig fase frem til søknad ble sendt i april 2014 konkluderer retten med at Moss Havn sin søknad til Fylkesmannen var adekvat basert på datidens kunnskapsgrunnlag og således ikke mangelfull.

Knyttet til gjennomføring av deponering var det i avtalen mellom T.Engene og Moss Havn regulert at Moss Havn skulle «besørge og dekke kostnader til …opprydding av området rundt deponistedet hvis det flyter opp plastdeler fra sprengningsarbeidet».

Retten mener at Moss havn var usikre på omfang og type plast som måtte forventes, men at Moss Havn søkte aktivt mer informasjon om dette. All fremlagt korrespondanse og dokumentasjon indikerte klart at plastomfanget ville være begrenset.

Retten konkluderer med at Moss Havn hadde en adekvat beredskap da deponeringen startet opp, basert på den informasjonen Moss Havn hadde mottatt.

Retten vurderer heller ikke at Moss Havn burde gått til anskaffelse av lense før deponeringen startet, gitt den informasjonen vi satt på. Retten legger til grunn at Moss Havn planla og besørget rimelige tiltak i samsvar med forventet plastmengde. Innsatsen ble også trappet opp i tråd med plastomfanget.

Knyttet til oppstart av deponering den 3. mai 2016, etter endringer av villkår fra Fylkesmannen datert 15. april 2016, vurderer retten at Moss Havn hadde adekvat og forsvarlig beredskap ut fra forholdene.

Knyttet til motsøksmålet har retten under noe tvil kommet til at det ikke foreligger kontraktsbrudd fra T. Engenes side. Den usikkerhet som foreligger, samt også at Moss kommune v/Moss Havn har valgt å vedta forelegget uten prøving, gjør at retten etter en samlet vurdering er kommet til at det ikke foreligger vesentlig kontraktsbrudd fra T. Engenes side.

Dersom T. Engene velger å ikke anke dommen vurderer administrasjonen det dit hen at Moss Havn ikke bør anke dom knyttet til motsøksmålet. Dette til tross for at det er større tvil knyttet til tingrettens dom i motsøksmålet enn i hovedsøksmålet. Dersom T.Engene velger å anke dommen antas det at den beslutningen tas tett opp under frist for anke. Gjennom lovverket er det mulighet for «avledet anke». Dersom T. Engene velger å anke kan Moss Havn anke i anketilsvaret, selv om ankefristen er utgått. Dette mener administrasjonen vil være riktig prosess videre.

Administrasjonen har bedt vår advokat om å følge opp vårt tilgodehavende i tilkjente saksomkostninger gjennom en å få utstedt en garanti dersom ikke beløpet innbetales innen fristen som er satt av retten.

MILJØKONSEKVENSER:
Ingen direkte

KONKLUSJON:
Dommen fra Moss tingrett er grundig og gir gode konklusjoner.

Dersom ikke T.Engene anker sin del av dommen bør ikke Moss Havn anke beslutningen i motsøksmålet.
Dersom T.Engene skulle beslutte å anke dommen inn for lagmannsretten bør Moss Havn vurdere å anke gjennom anketilsvaret.

MOSS TINGRETT

DOM

Avsagt:	06.07.2018 i Moss tingrett, Moss
Saksnr.:	17-112980TVI-MOSS
Dommer:	Konstituert tingrettsdommer — Janne Jordbakke
Saken gjelder:	Krav på erstatning etter mislighold av avtale om deponering av steinmasser i Moss Havn

---

T Engene AS — Advokat Erling Marelius Erstad

mot

Moss Havn Kf — Advokat Hans Augun Parmann

Ingen begrensninger i adgangen til offentlig gjengivelse

Saken gjelder krav om erstatning fra T. Engene AS mot Moss Havn KF som følge av kontraktsbrudd etter inngått avtale om deponering av stenmasser i Moss havn. Moss Havn KF har fremmet motkrav mot T. Engene AS som følge av misligholdt avtale.

I det følgende vil Moss Havn KF bli referert til som «MH» og T. Engene AS som «Engene».

Framstilling av saken

MH og Engene inngikk 15. desember 2015 «Avtale om deponering av stenmasser i Moss Havn». Bakgrunn for avtalen fremgår bla. av høringsforslag/planprogram fra MH av 28. februar 2012, utarbeidet av konsulentselskapet Rambøll Norge AS (heretter Rambøll). Det vises til punkt 1 og 2 hvor det bla. fremgår;

> Moss havn sin strategiske plan for perioden 2011 -2022 bygger på en visjon om å være den foretrukne og mest effektive knutepunkthavna i Oslofjorden (..). Planforslaget omfatter en utvidelse av eksisterende havn mot sør, langs eksisterende sjølinje og ut i sjø. Moss Havn ønsker en utvidelse av havna på om lag 100 mål (..)...Tiltaket innebærer en utfylling i sjøen med innvinning av nytt land som representerer en mulig utvidelse av dagens havneterminal i størrelsesorden 100 mål. Til denne utvidelsen vil det gå med om lag 2,5 millioner m3 stein (..)..Tiltaket vil være avhengig av tilførsel av store mengder rene masser/ sprengstein. Det er aktuelt å bruke stein fra store statlige infrastrukturprosjekt, som Jernbaneverkets anlegg i forbindelse med etablering av ny Follotunnel og tunneler i forbindelse med utbygging av strekningen Sandbukta –Såstad, og regionale veiprosjekt og lignende.

MH ved daværende havnedirektør Roar Johansen tok i mars 2014 kontakt med Engene. Engene var da i dialog med entreprenørselskapet Team Bane Anlegg AS (heretter Team bane) om transport av masser fra Bekkelaget renseanlegg. Team bane var hovedentreprenør for Oslo kommune Vann- og avløpsetaten (heretter VAV).

MH sendte 22. april 2014 «*Søknad om tildekking av forurenset sjøbunn*» til Fylkesmannen i Østfold. Vedlagt søknaden var Rambølls utredning datert 11. april 2014 med vedlegg. Under punkt 5.1 «*Strøm og bunnforhold*» er det i søknaden bla. bemerket;

> Strømforholdene i Moss havn varierer med dypet og er komplekse på grunn av vann som strømmer gjennom Mossekanalen og som følge av ferskvann som strømmer ut fra Drammensfjorden, samt Mosseelva som kommer ut sør i Mossesundet, nord for kanalen.

Videre fremgår det i søknadens punkt 9 «*Forurensning -effekter og avbøtende tiltak*», bla. følgende i underpunkt 9.1 og 9.2;

> Utfyllingsmassene vil bestå av sprengstein med variert kornstørrelse med gradering fra grov sand og oppover mot blokker. Ved utlegging kan større stein føre til oppvirvling av finpartikler fra sjøbunnen ved at stein lager vannstrømmer som virvler opp sjøbunnen. I tillegg forflytter steinmassene sjøbunnen slik at sedimentet kan virvles opp. De finere partiklene i utfyllingsmassene vil blande seg med vannet og være suspendert i vannmassene under utlegging, men sedimentere raskt etter at utfyllingen er utført (..)...Spredning av partikler og forurensning under tiltaket vil ytterligere kunne begrenses ved bruk av siltgardin. Det kan imidlertid være vanskelig å etablere og drifte på grunn av strømforholdene og trafikken til og fra kaia.

Det er på det rene at søknaden ikke inneholdt opplysninger om at utfyllingsmassene kunne inneholde rester av plast.

Fylkesmannen ga i brev av 30. oktober 2014 tillatelse til tildekking av forurenset sjøbunn i Moss havn, Værlebukta. Det ble satt 10 vilkår og fra tillatelsen hitsettes;

> ...Størrelsen på området som skal tildekkes er ca 400 000 m2 og mengden masser som skal dumpes er ca 800 000 m3 (..). Utfyllingsmassene vil bestå av mineralske masser fra arbeider ved ulike anlegg i Osloregionen. Massene vil hovedsakelig bestå av masser fra arbeider med Follobanen og Bækkelaget, men vil også kunne suppleres med masser fra arbeider ved Høvik. Massene vil bestå av sprengstein med kornstørrelse fra fin grus og oppover til blokker på 0,5 -1 m (..)
>
> I søknaden er massene som skal benyttes til tildekking vurdert i henhold til Miljødirektoratets veileder TA 2143. I søknaden presiseres det at tildekkingsmasser som består av brytningsmasser fra berg er et rent mineralsk materiale, og dermed ikke inneholder organisk materiale. Kravet i veilederen om at massene ikke skal ha et TOC innhold høyere enn 0,5 % vil dermed være oppfylt uten kjemisk analyse. Det vil heller ikke være sannsynlig at massene inneholder organiske stoffer av antropogen (menneskeskapt) opprinnelse (..).
>
> ....Av hensyn til natur- og fritidsinteresser settes det i denne type saker vilkår om at dumping ikke kan foregå i tidsrommet 15. mai -15. september. Omsøkte tildekking vil foregå i et område hvor det i sommerhalvåret er store fritidsinteresser. I søknaden fra Rambøll står det at det er ønskelig å starte arbeidene høsten 2014 og anleggs-perioden er anslått til ca. 6 måneder. Vi ser dermed at det kan oppstå konflikt mellom dumping og fritidsinteresser. Fylkesmannen vil derfor sette som vilkår at det innen 1. april 2015 oversendes en fremdriftsrapport, hvor det redegjøres for status i prosjektet. Dumping i tidsrommet 15. mai til 15. september er generelt uønsket, og en søknad om utvidet frist vil bli vurdert strengt og tillatelse er ikke påregnelig. Dersom det skal søkes om tillatelse til dumping utover 15. mai, må det begrunnes

særskilt og med nærmere vurdering av økologiske effekter og konsekvenser for friluftslivet. Minst 6 ukers saksbehandlingstid må påregnes.

MH og Engene inngikk 15. desember 2015 en vederlagsfri avtale om deponering av stenmasser i Moss havn. Vedlagt avtalen var Engenes underentreprisekontrakt med henholdsvis Team Bane av 1. september 2014 og Societa Italiana per Condotte d`Acqua S.p.A (heretter Condotte) av 16. desember 2015. Det fremgikk at det skulle fjernes opptil 300 000 m3 fast masse av typen kalksteinskifer fra utvidelse av Bekkelaget renseanlegg (også kalt UBRA) og opptil 400 000 m3 fast masse fra Follobanen.

Første deponering fra splittlekter skjedde 10. mars 2016. Etter kort tid viste det seg at stenmassene også inneholdt rester av sprengtråd og armeringsfiber av plast, sistnevnte kun fra Bekkelaget. Ansatte fra MH hadde beredskap under deponeringen i form av båter for å samle opp plast med håv. Det ble også ryddet plast fra strendene.

MH informerte fylkesmannen om plastomfanget i et telefonmøte 8. april 2016. Fylkesmannen påla samme dag midlertidig stans i deponeringen.

MH engasjerte Rambøll på ny, som 12. april 2016 avga rapporten «*Kartlegging av plastforurensning i forbindelse med utfylling i sjø*». I rapporten var det under punkt 1 bla. gitt en beskrivelse av type og mengde plastrester i stein og det hitsettes;

> Ved sprengningsarbeider benyttes sprengtråd/skyteledning. Sprengtråden er vanskelig å sortere ut og rester av denne vil finnes i sprengsteinmassene. Etter utsprengning av en tunnel sikres tunnelen midlertidig med bolter og et lag armert sprøytebetong. Armeringsfibrene i betongen kan være laget av plast (polypropylen) eller stål. I Moss havn benyttes masser fra Jernbaneverkets anlegg med Follobanen og masser fra Oslo kommunes (VAV) anlegg ved Bekkelaget. I arbeidene ved Bekkelaget benyttes sprøytebetong med armering av plast, mens i Follobanen benyttes armering av stål. Fordelingen av masser som skipes til Moss havn er omtrent 50 % fra hvert sted. Plast fra utfyllingen i Moss har vist seg å være av tre typer: to ulike armeringsfibere tilført massene i forbindelse med bruk av sprøytebetong (en stivere type og en flatere mykere type) og en type sprengtråd/skyteledning.
>
> Vegvesenet har anslått at 0,7 -1 kg plastfiber fra sprøytebetong følger sprengsteinmassene til sjø per tunnelmeter (Haugaland og Østerhus, 2015). En kg plastfibre tilsvarer mer enn 35 000 plastfibre. Disse plastfibrene har en egenvekt på 0,90 -0,92 og det er forventet at disse vil flyte (Haugaland og Østerhus, 2015). Sprengtråden/skyteledningen er av type Nonel. Egenvekten til denne type sprengtråd er ikke kjent. Tråden er omtrent 3 mm i diameter og kommer i ulike farger, hovedsakelig gul og rød.

Fylkesmannen kom 15. april 2016 med en endringstillatelse, som inneholdt fire tilleggs-vilkår (punkt 11-14). Dumping av masser som inneholdt armeringsfiber av plast var ikke lenger tillatt. Massene skulle inneholde minst mulig sprengtråd, og all sprengtråd måtte fjernes før massene ble flyttet. Synlig sprengtråd måtte fjernes i forbindelse med at sprengsteinen ble lagt på lekter. Det måtte settes ut lenser med skjørt for å samle opp eventuell sprengtråd som fulgte med massene, og effekten av lensene skulle overvåkes og vurderes fortløpende. Etter 6 dumpinger skulle resultatene sammenstilles og oversendes fylkesmannen. Det skulle også gjennomføres nødvendig opprydning langs land for å fjerne sprengtråd som ikke ble fanget opp av lensene. Vedrørende lenser ble det bemerket;

> ...Ettersom det er vanskelig å sortere ut alle rester av sprengtråd, er utsetting av lenser med skjørt for å samle opp det resterende viktig. Det er noe usikkert om hvor effektiv en slik lense vil kunne være ved ulike vær- og vindforhold, det er dermed vesentlig at det etter kort tids bruk foretas en grundig evaluering med hensyn til om lensene fungerer som planlagt.

I brev fra Engene v/advokat Erling Erstad av 2. juni 2016 til MH fremkom bla;

> Hva angår de videre forutsetningene som settes av fylkesmannen i Østfold hva angår endringer i tillatelsen, er dette forhold som tilligger Moss havn KF. Jeg legger således til grunn at Moss Havn KF nå vil oppfylle de krav som er stilt av fylkesmannen i Østfold slik at frakt og deponi av masser umiddelbart kan påstartes igjen (..).

MH ved havnesjef Øystein Høsteland Sundby besvarte brevet i epost av 9. juni 2016, og det hitsettes;

> Moss havn arbeider for å oppfylle krav som tilligger oss knyttet til vilkårene i tillatelsen. Grunnen til at arbeidet ikke kan gjenopptas umiddelbart er vilkår § 4 i tillatelsen «Dumping kan ikke foregå i tidsrommet 15. mai - 15. september». Moss havn har søkt om dispensasjon fra dette vilkåret og Fylkesmannen i Østfold gjennomfører p.t. høring knyttet til denne søknaden. Søknaden ble sendt senere enn vi hadde håpet for å få avklart videre arbeid med utfylling før 15. mai, men dette ble ikke mulig grunnet sen oppstart av deponering med dertil lite erfaringsgrunnlag, og uforutsette utfordringer med plastmateriale i massene. Dette har det vært en løpende dialog om. Av ytterligere tiltak i Moss må det anskaffes ny og bedre lenser før videre arbeid skal gjenopptas (..).

I brev fra Engene v/advokat Erstad av 16. juni 2016 til MH fremgikk bla;

> T. Engene har hele tiden fått signaler fra Moss Havn om at det høyst sannsynlig vil bli gitt tillatelse til deponering i perioden 15. mai til 15. september forutsatt at

dumpingen før denne perioden var gjennomført i tråd med tillatelsen fra Fylkesmannen i Østfold. Moss Havn har beviselig ikke gjort gode nok forberedelser for å kunne ta imot steinmassene og kunne håndtere sprengtråd på en god nok måte.

T. Engene er derfor av den oppfatning at stansen nå i sommer ene og alene skyldes at Moss Havn ikke har gjort godt nok forarbeide før deponeringen startet tidlig i mars 2016. Som kjent har det vært rikelig med tid til slike forberedelser da etableringen av lekterkai og tillatelse til å laste på lekter i Oslo tok vesentlig lenger tid enn forventet.

Den 18. august 2016 anmeldte Fylkesmannen i Østfold MH til politiet, for som tiltakshaver å ha dumpet masser forurenset med plast i strid med tillatelse.

Engene tok ut stevning mot MH for Moss tingrett 10. juli 2017, med krav om erstatning for kontraktsbrudd begrenset oppad til kr. 20 602 347,- med tillegg av forsinkelsesrente. MH tok til motmæle og påsto seg frifunnet i tilsvar av 6. september 2017.

Den 6. november 2017 ble MH ilagt et forelegg på 400 000 kroner for i alt fire brudd på forurensningsloven, jf. forurensningsloven § 78 og 79, jf. straffeloven (2005) § 27. Forelegget er vedtatt.

I prosesskriv og stevning i motsøksmål av 28. mars 2018, krevde MH erstatning fra Engene som følge av at de hadde deponert forurensede masser i strid med avtalen. Hovedforhandling ble avholdt over 7 dager i tidsrommet 11. juni – 20. juni 2018.

Saksøkerens påstandsgrunnlag

Engene krever erstatning for at de ikke kunne kjøre lekter med sprengsteinmasser fra UBRA og Follobanen til Moss havn etter fylkesmannens vedtak av 1. juli 2016. Ansvarsgrunnlaget er uaktsomhet (culpa). Det skal legges til grunn en streng aktsomhetsvurdering mellom profesjonelle kontraktsparter, ansvaret er tilnærmet objektivt.

MH hadde et helhetlig ansvar for prosjektets planlegging og prosjektering, herunder søknadsprosessene. De hadde også ansvar for opprydningsarbeidene. MH var bistått av Rambøll, en av landets fremste aktører innenfor vei-/tunnelprosjekt. MH må identifiseres med Rambøll, de sørget ikke for å få konsekvensutredet alle miljøsider av tiltaket. MH sørget heller ikke for adekvate og effektive tiltak for å samle opp plast etter deponeringen. Dette til tross for at de visste om plasten, og hadde blitt fortalt fra flere eksterne at det måtte iverksettes tiltak for å samle opp plast etter deponering av sprengstein.

Ut fra den funksjon og rolle Engene hadde i prosjektet, har de overholdt sine plikter. Engene hadde ansvar for å deponere og utlegge masser i samsvar med planer fra MH, men ingen plikt til å levere 700 000 m3 faste masser til MH. Fylkesmannen visste om plast da tillatelsen ble gitt. Under enhver omstendighet var plast omfattet av endringstillatelsen fra

15. april 2016, og det var satt som vilkår for fortsatt deponering at plasten ble håndtert i samsvar med de beskrevne tiltak. Når det gjelder massenes beskaffenhet og begrepene «*lovlig*» og «*uten forurensning*» i avtalens punkt 2, må det sees hen til hjemmelsgrunnlaget for tillatelsen. At plast ikke er nevnt i fylkesmannens vedtak er ikke avgjørende, idet kjente virkninger av en virksomhet vil være påregnelig og omfattet av tillatelsen, jf. også miljøverndirektør Butenschøn hos fylkesmannen.

Armeringsfiber i plast kom fra UBRA, hvor tunnelen er under vann og hvor bruk av sprøytebetong er vanlig. Armeringsfiber var ikke tema i forbindelse med tillatelsen til fylkesmannen av 30. oktober 2014. Selv om retten skulle komme til at armeringsplast ikke var omfattet av fylkesmannens tillatelse, er det ikke avgjørende i partsrelasjonen mellom Engene og MH, jf. avtalens punkt 3 hvor det fremgår; «*MH har innhentet tillatelse fra Fylkesmannen i Østfold og påtar seg å innhente alle andre tillatelser som måtte være nødvendig for å foreta deponering i Værlebukta*». Det følger videre av punkt 8 b) at MH skulle besørge og bære alle kostnader til innhenting av tillatelser.

Fylkesmannen fikk ikke tilstrekkelig grunnlag for å fatte vedtak i samsvar med forurensningsloven i søknaden fra MH. MH hadde kjennskap til plast fra nonell tråder og armeringsfiber i plast. VAV påminnet før dumpingen MH og Engene på utfordringene med plastfiber fra sprøytebetong og plastslanger. Avtalens punkt 2 annet ledd, annet punktum om at massene skulle være av «*rent mineralsk materiale*», innebar at sprengsteinen ikke skulle inneholde organisk materiale og alunskifer o.l. Plast er ikke et organisk materiale.

Egnet utstyr til å samle og rydde plast var i tillegg til håv og plukking på stranden, store nok lenser. MH måtte i dette arbeidet hensynta både båttrafikken og strømforholdene. De lenser som ble satt ut var svært mangelfulle. MH hadde herredømme over situasjonen, og punkt 10 i kontrakten kommer ikke til anvendelse. MH iverksatte ikke adekvate og nødvendige tiltak for å samle opp plast før deponeringen startet, noe som må anses som et vesentlig kontraktsbrudd. Hadde MH fått kontroll på oppsamlingen av plasten, er det sannsynlig at fylkesmannen ville ha gitt tillatelse til deponering i sommermånedene. MH opptrådte ikke lojalt til avtalen og de nye forutsetninger fra fylkesmannen. Fylkesmannens endelige vedtak av 1. juli 2016 skyldtes at MH ikke satte inn tilstrekkelig tiltak. MH dokumenterte heller ikke at det var utarbeidet adekvate rutiner som sikret at plasten ble tatt opp av sjøen. De endrede vilkår i fylkesmannens vedtak av 1. juli 2016, medførte at Engene ikke kunne fullføre kontraktarbeidene som forutsatt.

Engene fikk betydelige merkostnader ved å måtte deponere sprengsteinen et annet sted, fordi deler av massene måtte kjøres på bil i stedet for lekter. Engene hadde leid splittlekter og taubåt i den tro at avtalen skulle overholdes. Ved erstatningsberegningen er det gjort fradrag for inntekter fra andre mottakere av sprengstein, samt sparte kostnader ved å kjøre lekter fra Follobanen. I kontrakten mellom Engene og Team bane/Condotte lå fortjenesten

i kubikkmasser transportert ut, dette skulle kompensere for kostnadene Engene hadde med å transportere/deponere sprengsteinmasser med lekter til Moss havn.

Dersom retten kommer til at Engene kun skal ha dekket nettotapet, oppnår de ikke forutsatt fortjeneste. I henhold til rettspraksis kan det under visse forutsetninger kreves erstatning for utgifter som er påført som en konsekvens av å ha trodd på avtalen, jf. bla. blårevdommen i Rt-1938 -602. Engene krever dekket kostnader påløpt i den tro at avtalen ville bli overholdt, samt tap ved å ikke kunne deponere i Moss havn.

Når det gjelder motkravet anføres prinsipalt at Engene ikke har opptrådt i strid med avtalen. Subsidiært har MH ikke ført bevis for at omfanget av plast var betydelig over hva som var forventet. Når det gjelder forelegget, er det ikke årsakssammenheng mellom anmeldelsen av MH og mulig kontraktsbrudd fra Engene.

Det ble nedlagt slik påstand;

Hovedkrav:

Prinsipalt:

1. Moss kommune v/Moss Havn KF dømmes til å betale T. Engene AS et etter rettens nærmere fastsatt beløp begrenset oppad til kr. 18 897 738, med tillegg av renter fastsatt i medhold av forsinkelsesrentelovens § 3 første ledd første punktum fra 13.02.107 til betaling skjer.

Subsidiært:

2. Moss kommune v/Moss Havn KF dømmes til å betale T. Engene AS et etter rettens nærmere fastsatt beløp begrenset oppad til kr. 12 658 934, med tillegg av renter fastsatt i medhold av forsinkelsesrentelovens § 3 første ledd første punktum fra 13.02.107 til betaling skjer.

For begge påstandene:

Moss kommune v/Moss Havn KF dømmes til å erstatte T. Engene AS sakens omkostninger.

Motkrav:

1. T. Engene frifinnes.
2. Moss kommune v/Moss havn KF dømmes til å erstatte T. Engene AS sakens omkostninger.

Saksøktes påstandsgrunnlag

Hovedkravet

Skal MH betale erstatning for at Engene ikke fikk fortsette dumpingen av forurensede masser i Moss havn? Dette er et rent privatrettslig spørsmål, som beror på en tolkning av avtalen og de øvrige vilkår. MH var innforstått med at det kunne være noe plast i massene.

Problemet var at faktisk mengde plast var større enn forventet, og i tillegg inneholdt plastfiber. All plast er organisk og inneholder karbon. Plast i sprengsteinmasser hadde før mars 2016 ikke vært identifisert som et problem. Fylkesmannens tillatelse av 30. oktober 2014 omhandlet verken sprengtråd eller armeringsfiber av plast, men ifølge Butenschøn vil en tillatelse også gjelde eventuell plast som kan følge med.

Avtalens punkt 10 regulerer avvik, og viser at partene har vært bevisst på at det kunne skje endrede forutsetninger. Spørsmålet blir hvem som hadde risikoen for at fylkesmannen endret sin tillatelse. Engene hadde risikoen for at massene lovlig kunne deponeres, jf. avtalens punkt 1, 2, 6 og 8. MH innestår ikke for innholdet i fylkesmannens tillatelse av 30.10.2014, jf. avtalens punkt 3. Engene kan ikke kan fremsatte krav mot MH som følge av at massene ikke kunne deponeres på grunn av strengere vilkår i fylkesmannens tillatelse. Det er anført som et mislighold at MH ikke søkte om å få dumpe plast, samt at MH skal ha fremprovosert en midlertidig stans fordi de ikke oppfylte sin ryddeplikt. Fylkesmannens tillatelse forelå allerede da avtalen mellom Engene og MH ble signert, og Engene har ikke bedt om å få den endret. Det er uansett ikke bevist at det var mulig å etablere fungerende lensetiltak i Moss havn, og med mindre det kan påvises må Moss kommune frifinnes.

Engene må ha forstått at det var en risiko for at ikke alle massene kunne bli deponert i Moss havn, de inngikk da også avtalen med Team bane *før* avtalen med MH. Engene hadde uansett ikke kapasitet til å frakte masser fra både UBRA og Follobanen samtidig. Et erstatningskrav forutsetter en oppfyllelsessvikt, som igjen har årsakssammenheng med forhold den ene parten svarer for. Det foreligger ingen oppfyllelsessvikt, selv ved endringstillatelsen av 1. juli 2016 kunne Engene fortsatt deponere masser. Det var bare gitt forbud mot deponering av sprengtråd og armeringsfiber av plast. Endringer i tillatelsen var uansett Engenes risiko.

Engene hadde etter avtalen ikke rett eller plikt til å deponere annet enn lovlige masser, jf. avtalens punkt 8 a). Det ligger i dette at dersom tillatelsen endret seg, ville også Engenes rett og plikt til deponering endre seg. MH innesto ikke for at tillatelser ble gitt, jf. punkt 3 første ledd. Dersom Engene ba om det forpliktet MH seg imidlertid til å *«søke dispensasjon fra vilkår i gitte tillatelser som måtte være satt av offentlig myndighet og som vesentlig vanskeliggjør arbeidene»*, jf. punkt 3. Det fremgår også eksplisitt av punkt 3 at MH ikke kan innestå for at *«alle slike tillatelser og dispensasjoner gis»*.

Det forbud mot plast som kom fra fylkesmannen, var foranlediget av Engenes ulovlige deponering av plast i strid med avtalen og tillatelsen. Fylkesmannens tillatelse åpnet ikke for å deponere plast utover det påregnelige. Både Miljødirektoratet og Øst politidistrikt har konkludert med at det ble deponert plast som det ikke var gitt tillatelse for. Engene har ikke sannsynliggjort noe økonomisk tap knyttet til mangler ved tillatelsen. Engenes anførsel om pliktbrudd må forstås som at MH skulle ha søkt om å få deponere en større

mengde plast og armeringsfiber. Det er umulig for retten å ta stilling til hvordan saken hadde utviklet seg dersom MH hadde søkt om dette, det blir ren spekulasjon.

Det foreligger heller ikke kontraktsbrudd fra MH pga. misligholdt plikt til opprydning av området rundt deponistedet. MH sitt opprydningsansvar er uttømmende regulert i avtalens punkt 8 b siste kulepunkt. De hadde ikke plikt til å rydde masser som Engene ikke hadde rett til å deponere. Opprydningsplikten stilte uansett ikke krav til resultat. MH planla rimelige tiltak i samsvar med forventet plastmengde, og innsatsen ble trappet opp i tråd med plastomfanget.

Den 15. april 2016 fikk MH tillatelse til å deponere masser for en periode for å teste forebyggende og avbøtende tiltak. MH anskaffet lenser med skjørt i tråd med endringsvedtaket, og de engasjerte interne og eksterne ressurser til oppsamling og strandrydding. Engene har ikke sannsynliggjort at all synlig og overflødig sprengtråd ble fjernet før dumping, og de har heller ikke redegjort for hvilke tiltak MH *burde* ha iverksatt. Dersom MH skal kunne bebreides for opprydningen, må det som et minimum identifiseres et bedre alternativ. Selv om retten skulle finne at det foreligger pliktbrudd fra MH, foreligger det uansett ikke årsakssammenheng mellom pliktbruddet og forbudet mot plast.

Dersom retten skulle komme til at det foreligger erstatningsgrunnlag og årsaks-sammenheng, anføres subsidiært at det ikke er dokumentert et økonomisk tap. Engene har verken dokumentert den faktiske eller den hypotetiske økonomiske realitet. Det følger av juridisk teori at oppfyllelsesutgifter og disponeringstap er utgiftsposter som ikke kan falle inn under den positive kontraktsinteresse. Avtalen mellom MH og Engene er verket hevet eller ugyldig, og det foreligger heller ikke slike sterke klanderverdige forhold som kreves for å få dekket krav under negativ kontraktsinteresse, jf. blårevdommen.

Retten har verken fått opplyst den økonomiske realiteten *uten* deponering i Moss, eller *ved fortsatt* deponering i Moss. Retten vet heller ikke hvilke kostnader Engene har hatt med alternativt deponi sammenlignet med lekterløsningen. I erstatningsgrunnlaget er sommerstans heller ikke hensyntatt, selv om dette var et høyst sannsynlig utfall. Oppsettet tar heller ikke hensyn til at armeringsfiber sannsynligvis ikke ville ha vært tillatt uansett. Påslaget på 20 % er tatt ut av luften og en rekke av kravspostene er feilkalkulert.

Motkravet

MH krever erstattet 1 848 730 kroner som følge av at Engene har deponert masser i strid med fylkesmannens tillatelse, forurensningsloven og partenes avtale. Steinmassene skulle være rene og i tråd med fylkesmannens tillatelse. Engene valgte likevel å deponere masser som inneholdt betydelige mengder sprengtråd og armeringsfiber av plast. Misligholdet har påført MH direkte og påregnelige kostnader til akuttiltak og foretaksstraff.

Det ble nedlagt slik påstand;

I hovedsøksmålet;
1. Moss kommune v/ Moss Havn KF frifinnes.
2. Moss kommune v/Moss Havn KF tilkjennes sakens omkostninger.

I motsøksmålet:
1. T. Engene dømmes til å betale til Moss kommune v/ Moss Havn KF kr. 1848 730 med tillegg av forsinkelsesrenter fra forfall og til betaling skjer.
2. Moss kommune v/ Moss Havn KF tilkjennes sakens omkostninger.

Rettens vurdering

Hovedkravet

Engene har anført at MH er erstatningsansvarlig som følge av vesentlig kontraktsbrudd, og det er vist til culpaansvaret. Om culpagrunnlaget fremgår det bla. følgende i Hagstrøm, Obligasjonsrett 2. utgave side 468 -475;

> Culparegelen er den alminnelige erstatningsregel også i kontraktsforhold. I dette ligger at regelen kommer til anvendelse for alle kontraktstyper og ved alle former for mislighold dersom det ikke er hjemmel for å anvende en strengere erstatningsregel (eller unntaksvis en mildere).
>
> Kontraktsculpa har mange fellestrekk med uaktsomhet i den alminnelige erstatningsrett ved at ansvar forutsetter at debitor kunne og skulle ha handlet annerledes enn han har gjort. I begge ansvarsformer er det en *samfunnsmessig* og *ikke en moralsk dom* som skal felles, jf. eksempelvis Rt. 1994 s. 1430 nedenfor. Dette innebærer at samfunnsmessige vurderingsnormer, uttrykt eksempelvis i lovgivningen eller ved faglige standarder (så som kutymer) kan gi premisser for bedømmelsen. Men det er også vesentlige forskjeller i ansvarsvurderingen fordi kontrakten i prinsippet bestemmer partenes handleplikter i forhold til hverandre (..).
>
> For kontrakter inngått i *næring* vil en ved spørsmålet om kontraktens krav er oppfylt på en aktsom måte, måtte ta utgangspunkt i en *profesjonell vurdering*. Denne vil gjennomgående være streng (..) ...Ved spørsmålet om eksempelvis en entreprenør har utvist tilstrekkelig aktsomhet ved oppfyllelsen av en byggekontrakt, må temaet således bli om innsatsen objektivt sett har vært rimelig tilpasset byggeprosjektets omfang og vanskelighetsgrad, ikke om entreprenøren subjektivt sett har gjort sitt beste. Relevant sammenligningsgrunnlag blir dermed skikk og bruk i kommersielt likeartede kontraktsforhold (..).

I fastleggelsen av partenes plikter etter avtalen, er det naturlig å ta utgangspunkt i en objektiv og naturlig språklig forståelse av avtalens ordlyd, men hvor avtalens formål og kontekst også er relevant, jf. bla. Rt-2010 -961, avsnitt 44.

Ifølge Engene har MH misligholdt sine plikter etter kontrakten på flere punkter. Det er blant annet hevdet at MH ikke konsekvensutredet alle sider ved tiltaket, herunder at de ikke sørget for at fylkesmannen fikk tilstrekkelig grunnlag for å fatte vedtak i samsvar med forurensningsloven. Retten forstår anførselen som at det forelå mangler ved søknaden, som igjen resulterte i mangler ved fylkesmannens tillatelse, og at dette er forhold MH hefter for.

Retten vil innledningsvis påpeke at tillatelsen fra fylkesmannen forelå mer enn ett år før kontrakten mellom Engene og MH ble inngått. Det må forutsettes kjent for begge parter at det ikke stod noe om plast i tillatelsen, ingen av partene har heller bedt fylkesmannen om å endre tillatelsen i ettertid. Samtidig var MH i alle fall på kontraktstidspunktet kjent med at det kunne være noe plast i massene. Dette er erkjent av MH selv, og følger også av ordvalget i avtalens punkt 8 b) siste kulepunkt, om at MH skal besørge og bære alle kostnader ved «*opprydding av området rundt deponistedet hvis det flyter opp plastdeler fra sprengningsarbeidet*».

Sett i retrospekt burde det ha fremgått av søknaden fra MH at massene kunne inneholde plast. Retten legger etter bevisføringen imidlertid til grunn at verken Rambøll eller MH var kjent med at massene ville kunne inneholde plast på søknadstidspunktet i april 2014. Spørsmålet blir likevel om de *burde* ha vært kjent med dette. Det er bla. anført fra Engene at Rambøll som en av landets fremste aktører innen vei-/tunnelprosjekt, må ha vært klar over dette. Engene har også vist til at MH må identifiseres med Rambøll.

Vitnet Aud Helland fra Rambøll er marinbiolog med doktorgrad innen marin forurensning. Som fagansvarlig for prosjektet med å sende inn søknad på vegne av MH, forklarte Helland at de var kjent med at sprengstein ofte hadde vært benyttet til utfylling. Plast hadde da ikke hatt noe fokus. Rambøll vurderte at massene ville tilfredsstille vilkårene i Miljødirektoratets veileder TA 2143, fordi brytningsmasser fra stein er et rent mineralsk materiale som ikke inneholder organisk materiale av menneskeskapt opprinnelse. Kravet i veilederen om at massene ikke skulle ha et TOC innhold høyere enn 0,5, ville dermed være oppfylt uten kjemisk analyse. Vitnet Maria Mæhle Kaurin fra Rambøll, også marinbiolog, forklarte også at plastrester i sprengstein ikke hadde vært beskrevet i tidligere forsknings-prosjekt mv.

Daglig leder og eier av Engene, Torbjørn Engene, forklarte i retten at hans firma hadde drevet med deponering av stenmasser fra tunnelprosjekt til sjø siden 1970 tallet. På sytti- og åttitallet ble det brukt elektroniske tennere ved sprengning, noe som medførte at det ikke kom plast i stenmassene. Plastfiber var lite brukt før på nittitallet. Før prosjektet i Moss havn hadde Engene ikke deponert stenmasser i sjø siden 2008/2009, plast i stenmassene hadde aldri vært nevnt som et problem.

Under bevisføringen har det fremkommet at det i flere år før 2016 var dumpet sprengstein fra tunnel i Drammen havn. Det vises bla. til brev fra Drammen havn av 23. mai 2012 til Fylkesmannen i Buskerud i forbindelse med søknad om utfylling av sjøarealene ved

Holmen øst. Plast er ikke nevnt og hovedfokus synes å være et helt annet, jf. punktet «*Sprengstoffrester*» hvor det bla. fremgår;

> Etter som Drammen havn har kunnskap om, knytter det seg først og fremst usikkerhet til akutt NH3 forgiftning fra nitrogenrester i fyllingsmassene. Nitrongenrestene stammer fra emulsjonsprengstoffet («Slurry») som brukes i sprengning av tunneler (...).

Ifølge Torbjørn Engene var det først ved prosjektet i Moss havn at plast kom opp som et problem, samt i Drammen havn kort tid etter. Ut fra Rambølls rapport av 12. april 2016, kan det se ut som plast i sprengmasser første gang ble nevnt som et problem i 2015, jf. deres referanse til Haugaland og Østerhus, 2015; «*Armeringsfiber og sprengsteinmasser til besvær – eksempler på lokal marin forsøpling, innlegg Miljøringen 2015*». I Rambølls rapport er det henvist til nevnte artikkel, og det fremgår at Vegvesenet skal ha anslått at 0,7 -1 kg plastfiber fra sprøytebetong fulgte sprengsteinmassene til sjø per tunnelmeter.

Etter bevisføringen legger retten til grunn at det på søknadstidspunktet i 2014 var liten eller ingen bevissthet rundt risikoen/problemene med plastforurensning i forbindelse med deponering av sprengstein. Plast hadde heller ikke vært identifisert som et problem ved tidligere prosjekter, jf. Drammen havn. Problemene ved Ryfylke og Kadettangen kom etter det opplyste først senere.

Retten vil for øvrig bemerke at dersom søknaden, og dermed også tillatelsen, var basert på feil grunnlag, ville det ha vært naturlig at dette ble påberopt av Engene allerede ved inngåelsen av kontrakten. Tillatelsen fra fylkesmannen var innhentet over ett år før kontrakten ble inngått, og må anses akseptert «*as is*» av Engene. Engene har heller ikke etter kontraktsinngåelsen tatt opp med MH at tillatelsen var mangelfull, eller bedt dem innhente nye tillatelser eller dispensasjoner, jf. avtalens punkt 3 «*Tillatelser-dispensasjoner*» som ga mulighet for det;

> MH har innhentet tillatelse fra Fylkesmannen i Østfold og påtar seg å innhente alle andre tillatelser som måtte være nødvendig for å foreta deponering i Værlebukta.
>
> Dersom Engene ber om det, forplikter MH seg til å søke dispensasjon fra vilkår i gitte tillatelser som måtte være satt av offentlig myndighet og som vesentlig vanskeliggjør arbeidene, jf. også pkt. 7. MH kan ikke innestå for at alle slike tillatelser og dispensasjoner gis, men vil benytte alle tilgjengelige ressurser for å oppnå gode løsninger
>
> Engene besørger selv alle nødvendige tillatelser for selve transporten og håndteringen av massene frem til deponiet.

Det forhold at Engene ikke tok opp at tillatelsen etter deres syn var mangelfull, fremstår ikke minst som underlig i lys av avtalens punkt 8 a) om at Engene sto ansvarlig for å *«Påse og dokumentere at arbeidene foregår i samsvar med alle tillatelser og tillatte regelverk»*.

Retten legger etter dette til grunn at MH sin søknad til fylkesmannen i april 2014 var adekvat basert på datidens kunnskapsgrunnlag, og således ikke mangelfull. Hva slags økonomisk tap Engene ville ha lidd *dersom* retten hadde kommet til at søknaden/tillatelsen inneholdt feil og mangler, fremstår for øvrig som uklart. Dette ikke minst tatt i betraktning av at det fremstår som tvilsomt om fylkesmannen ville ha gitt tillatelse til deponering, dersom type plast og omfang hadde fremgått av søknaden. Dette ikke minst i forhold til armeringsfiber av plast, som viste seg å være nærmest umulig å samle opp. Kontrakten mellom Engene og MH ville da neppe ha vært inngått, og det hadde ikke oppstått noe tap.

Retten går deretter over til å drøfte om MH har begått kontraktsbrudd *«ved å ikke sørge for adekvate og effektive tiltak for å samle opp plast etter deponeringen»*. Engenes erstatningskrav er basert på en antakelse om at dersom MH hadde ivaretatt sitt ansvar etter kontrakten, ville det ikke ha skjedd endringer i fylkesmannens tillatelse underveis, samt at deponering hadde kunnet skje også i tidsrommet 15. mai til 15. september.

Konsekvensen av tilbakekall av tillatelse, midlertidig stans o.l. er direkte regulert i avtalen mellom MH og Engene, jf. punkt 10 *«Stans og avvik – ansvar»* og det hitsettes;

> Dersom arbeidene blir forsinket eller stanser, skal partene sammen forsøke å lage en plan for å ta igjen det tapte slik at arbeidene kan avsluttes innenfor planlagt tid og med planlagt resultat.
>
> Pålegg om midlertidig stans eller tilbakekall av tillatelse fra offentlig myndighet på grunn av forhold som ingen av partene har herredømme over, så som grunnbrudd, pålagt stans i uttak av masser eller lignende, regnes ikke som misligholdt.

Etter rettens syn følger det underforstått av avtalens punkt 10 at en av kontraktspartene kunne bli holdt ansvarlig pga. manglende tillatelser eller stans i arbeidet. Det er således i utgangspunktet ikke riktig som anført at MH, at Engene ikke kan fremsatte krav fordi massene ikke kunne deponeres pga. strengere vilkår i fylkesmannens tillatelse. Retten må derfor ta stilling til om endringene i fylkesmannens tillatelser skyldtes forhold MH hadde *«herredømme over»*, herunder om MH hadde adekvate og effektive tiltak for å samle opp plast etter deponeringen.

I forhold til sistnevnte spørsmål er det av særlig viktighet å se på hvilken mengde plast som kunne forventes, da det igjen vil ha betydning for hvilken beredskap MH måtte forventes å ha.

Retten vil her først se på hva som ble sagt om steinmassenes beskaffenhet fra Engene eller andre relevante aktører *etter* at tillatelsen var gitt, men *før* avtalen ble inngått 15. desember 2015.

Når det konkret gjelder Engenes kunnskap om plast i massene, viser retten særlig til epost fra Jernbaneverket v/Olav Hval til VAV v/Jan Kopperstad den 22. oktober 2015. Denne mailen ble videresendt til administrerende direktør i Engene, Ole Tor Oleivsgard, den 23. oktober 2015. I mailen fra 22. oktober 2015 fremgår bla;

> Hei,
> Snakket akkurat med Fylkesmannen i Østfold, ved Karsten Butenschøn. Her er et kort sammendrag.
>
> Angående dumping i Moss havn:
> Hovedutfordringen er Ålegressforekomst på motsatt side av havnebassenget, ca. 500 -800 m fra dumpestedet (..)
>
> Når det gjelder plastfiber (VAV) /nonel slanger (begge prosjekter) er de mest bekymret for plast med relativt nøytral oppdrift. Synker det på bunnen er det OK, flyter det kan det fanges opp av lenser.

Ovennevnte epostkorrespondanse viser at Engene v/Oleivsgard iallefall 23. oktober 2015 ble informert om at massene fra UBRA inneholdt plastfiber/armeringsfiber, samt at massene fra Follobanen inneholdt nonel slanger. MH var ikke involvert i prosessen på dette tidspunkt, og fikk ikke kopi av korrespondansen.

Under bevisføringen er det fokusert mye på et møte 6. november 2015, som ble avholdt i Moss havn. MH var til stede ved daværende havnesjef Roar Johansen, Engene v/Ole Tor Oleivsgaard og to til. I tillegg var Aud Helland fra Rambøll, Vidar Tveiten, Olav Hval og Adler Enoksen fra Jernbaneverket til stede. Olav Hval har skrevet notat fra møtet, og det fremgår bla. følgende under punktet «*Dumping i sommerhalvåret (15.5 -15.9);*

- Det skal ikke være veldig sterke miljøinteresser knyttet til området. Ålegresset er viktigste forhold.
- Det vil ventelig skape en del støy om badeplass på Jeløya får grumset vann/tilflytende plastslanger.
- Dispensasjonssøknad for sommerhalvåret har tidligere vært utarbeidet men er foreløpig ikke oversendt (da det ikke har vært vurdert som noen stor utfordring).
- FMØ vil ventelig ikke gi dispensasjon før de har sett at arbeidet utføres på en forskriftsmessig måte, at måleverdier er OK og tilstrekkelig beredskap er på plass (..)

- Strømningsforhold:
    - Et tidligere prosjekt for å dokumentere tidevannsstrømmer i Verlebukta tyder på at denne går ut og inn gjennom kanalen opp til Mossesundet og i en virvel vestover mot Jeløya. Utfyllingen ligger på andre siden av bukten og utenfor denne tidevannsstrømmen. Det er på Jeløysiden en har både Ålegressformasjon og byens viktigste badeplass.
    - Dominerende vindretning er mot nord, og følgelig forventes flytende plastmateriale drive inn mot havneområdet (på østsiden av bukta).
- Følgende beredskapstiltak ble drøftet;
    - Siltgardin enten lokalt rundt lekter eller lokalt rundt Ålegresset.
        - Diskusjon rundt effektiviteten av disse, men det visuelle inntrykket av å isolere overflatevann med forhøyet partikkelinnhold ble fremhevet som viktig i forhold til omgivelsenes inntrykk av fyllingen.
    - Lenser til å fange opp non –el lunter og evt. oljefilm
- Oppsummert er det vårt (JBVs) inntrykk at dumping i sommerhalvåret vil la seg gjennomføre, men at nødvendig beredskap må være på plass i tilfelle problemer skulle oppstå.

Ut fra hvordan notatet er skrevet, fremstår det for retten som om plastberedskap i all hovedsak ble behandlet relatert til sommerhalvåret, dvs. perioden 15. mai til 15. september. Notatet sier ikke noe om forventet mengde plast, men at flytende plastmateriale kunne forventes å drive inn mot havneområdet. Både siltgardin og lenser er nevnt, men også det tilknyttet sommerhalvåret. Ifølge MH v/Roar Johansen var kun plast i form av nonel sprengtråder tema på møtet, armeringsfiber i plast ble ikke nevnt. Johansens forklaring underbygges her av Olav Hval, som også skrev referatet. Hval opplyste i sin vitneforklaring at det var nonel slanger som ble diskutert. I forhold til lenser forklarte Hval at plastslanger på strender ville ha vært ekstra problematisk i sommerhalvåret, men at det også ble bemerket generelt på møtet.

Retten er videre blitt gjort oppmerksom på at VAV v/Kopperstad den 2. desember 2015 sendte en epost til Roar Johansen i MH og Oleivsgard i Engene med tittelen «*Plast i sjøen*», hvor det fremkom følgende;

> Morn,
> Pass på…!
> http:/www.bygg.no/article/1257020.

Nevnte link var til en avisartikkel av 1. desember 2015. Det fremkom av artikkelen at Vegvesenet hadde fått 450.000 kroner i bot, fordi plast hadde havnet i sjøen i forbindelse med byggingen av fastlandssambandet Ryfast i Rogaland. Armeringsfiber og skyteledninger hadde havnet i Ryfylkebassenget, og forelegget var utstedt som følge av dette.

Roar Johansen var havnesjef i MH frem til Øystein Høsteland Sundby tiltrådte 1. desember 2015. Etter dette var Johansen prosjektleder for deponeringen frem til sommeren 2016. Johansen forklarte at han ikke husket å ha mottatt ovennevnte epost, han kunne heller ikke huske å ha lest artikkelen som det var linket til. Eposten medførte ingen oppfølgning fra hans side. Ifølge Johansen gjaldt artikkelen ikke plastforsøpling fra steinmasser, og den ville derfor ikke ha gitt ham noen ny kunnskap. MH hadde heller aldri fått informasjon om at de kunne få armeringsfiber fra sprøytebetong i massene.

Johansen ble i retten spurt om hva MH visste om plast i sprengstein før deponeringen startet. Han forklarte han at de hadde fått vite at massene fra Follobanen var ren stein fra såkalt *«drill and split»*, ikke *«drill and blast»,* det skulle derfor ikke være sprengnings-elementer av plast i de massene. De var kjent med at massene fra Bekkelaget kom fra vanlig sprengning (*«drill and blast»),* men plast hadde aldri vært noe stort tema. De fikk beskjed om at det kunne komme noe sprengtråd, men at det var et relativt marginalt problem. Det hadde vært tatt opp at plasten kunne være innkapslet i steinen, men alle de snakket med opplyste at de kunne forvente lite plast, og da fra nonel sprengtråd. Dette var også informasjon Johansen hadde videreformidlet til miljøverndirektør hos Fylkesmannen i Østfold, Karsten Nikolai Butenschøn, på et møte ganske sent i prosessen, men før deponeringen startet. Da Butenschøn ble orientert om at de kunne forvente noe nonel sprengtråd i massene, opplyste han at det ikke var forurensning, men søppel som de måtte håndtere.

Ifølge Johansen hadde det aldri vært snakk om armeringsfiberplast, og hadde dette kommet opp tidligere ville hele søknadsprosessen mv. fått et annet forløp. Johansen hadde i løpet av prosessen også vært i jevnlig kontakt med havnesjefen i Drammen havn, de hadde aldri hatt problem med plast. Engene verken forespurte eller ga noen tilbakemelding i forkant av deponeringen om hvilken beredskap de måtte ha klart. Johansen forklarte at de hadde vurdert bruk av lenser, men siden de oppfattet at plast ville være et lite problem, ville lenser være mer til heft enn nytte.

Den 15. desember 2015 inngås som nevnt avtalen mellom MH og Engene, og fra avtalens punkt 3 hitsettes følgende om massenes beskaffenhet;

> Massene som deponeres skal oppfylle vilkårene i tillatelsen fra Fylkesmannen av 30.10.2014. Dette innebærer blant annet at de skal være rent mineralsk materiale og bestå av bryningsmateriale med kornstørrelse fra fin grus og opp til blokker på 1 meter. Massene skal være uten forurensning og slik at de er egnet til deponering i havet.

Av avtalens punkt 1, 6 og 8 a) fremgikk videre at Engene hadde ansvar for at utleggingen av stein skjedde i samsvar med fylkesmannens tillatelse. Det vises særlig til punkt 8 a) hvor det fremgår; *Engene besørger og bærer alle kostnader til:... «Påse og dokumentere at arbeidene foregår i samsvar med alle tillatelser og alt relevant regelverk».*

Retten legger til grunn at plast er et organisk materiale som inneholder karbon, jf. bla. Wikipedia, og således ikke et mineralsk materiale, jf. ordlyden i punkt 3. Selv om det fremgår av avtalen at massene skulle være» *rene*» og» *uten forurensning*», var MH kjent med at massene kunne inneholde sprengrester av plast. Det vises til ovennevnte drøftelse, samt avtalens punkt 8 b) siste kulepunkt hvor det fremgår at MH skulle besørge og bære alle kostnader til; «*Opprydding av området rundt deponistedet hvis det flyter opp plastdeler fra sprengningsarbeidet*». Retten viser for øvrig til at fylkesmannen v/Butenschøn i retten opplyste at kjente virkninger av en virksomhet vil være påregnelig og være omfattet av tillatelsen, dvs. i herværende tilfelle plast i sprengsteinmasser.

At avtalen bruker uttrykket *hvis det flyter opp plastdeler*, er av MH brukt som argument for at forventet plastmengde var lav. På spørsmål om begrepsbruken her opplyste Oleivsgard i sin partsforklaring at det burde ha stått *når*, fordi alle impliserte visste at plast ville komme. Det var Engene som ønsket at det ble tatt inn at MH skulle besørge og bære alle kostnader ved opprydding rundt deponistedet, men MH som utformet ordlyden. Retten bemerker at Engene med fordel kunne ha sørget for å få ordlyden endret, dersom de var så sikre på at plast ville flyte opp. Dette også for å synliggjøre problemet og behovet for beredskap hos MH.

Det forhold at MH i månedene før deponeringen var oppmerksom på plastproblematikken fremgår også i epost fra MH v/havnesjef Sundby til Engene v/Oleivsgard 18. februar 2016 hvor det fremgår;

> ...En ting vi skal få på plass er en beredskap dersom det kommer sprengplast - rester i noe av steinen som kommer utover. I den forbindelse skulle vi gjerne hatt noen prøver på dette slik at gutta her kan skaffe seg en oversikt og hvordan det ser ut og hvordan det oppfører seg. Er det mulig å få «en bærepose» med slikt slik at vi kan gjøre noen tester? Hvis du har en kontaktperson på anlegges i Oslo så kan en herfra stikke innom og hente en dag. Lar dette seg ordne. Ring gjerne om noe her er uklart.

Oleivsgard svarte på eposten 3 minutter senere med følgende,

> Hei, Ja nå er vi i gang og første lass planlegges torsdag 3. mars. Du kan kontakte min driftsleder på stedet Knut Einar Skrindo 913 60 103 eller skrindo@engene.no

Driftsleder Knut Einar Skrinbo i Engene forklarte i retten at han var kjent med at noen fra MH hadde vært på anlegget. De kunne da ha levert ut plastprøver, men han husket ikke dette direkte. Vitnet Freddy Ingar Rinden er havnearbeider i MH. Han forklarte at han var på Bekkelaget renseanlegg før deponeringen startet for å få plastprøver. Ifølge Rinden spurte og gravde han om hva de kunne forvente. En anleggsarbeider fant frem sprengtråd og noen svarte plastrør, og sa at det kunne de finne i «*et og annet lass*». Vedkommende anleggsarbeider fant også frem noe armeringsfiber av plast, men uttalte at «*det ikke skulle komme, de skulle ikke bry seg med det*». Rinden hadde ikke notert seg navn på

vedkommende han snakket med på anlegget. Rinden avga for øvrig også politiforklaring 12. september 2016 om hendelsen, og det hitsettes fra avhøret på s. 3;

> Før det ble snakk om å dumpe steinmasser i havnebassenget, ble vitnet bedt av havnedirektør Sundby om å dra inn til Oslo for å ta steinmassene i øyesyn. Dette var omtrent februar 2016. Det var spørsmål om hvilke masser de kunne forvente å motta. Vitnet kjørte inn til Oslo, og var selv inne i en tunnel for å se på massene, en av Oslo Vann & Avløp sine tunneler. Spørsmålet de stilte seg var: «Kunne det komme noe dritt i massene». Vitnet snakket med en mann hos Oslo Vann & Avløp, og stilte dette spørsmålet. Han fikk til svar at det kunne komme noe sprengtråd i ett og annet lass. Mannen viste også fram fiberen, men sa at den ikke skulle følge med. Vitnet dro tilbake og fortalte om dette til havnesjefen og de andre. Det ble da besluttet at de skulle foreta noen tiltak, og det var at de kjøpte inn håver og skulle ligge ute med lettbåten og passe på å plukke opp det som fløt opp etter at dumpingen var foretatt.

Retten vil bemerke at ovennevnte epost fra Sundby av 18. februar 2016 viser at MH var usikker på omfang og type plast, men de søkte aktivt mer informasjon. Engene v/Oleivsgard tok i liten grad opp tråden og henviste bare til driftsleder på stedet. Han korrigere heller ikke Sundby i forhold til ordlyden «*dersom det kommer sprengplastrester i noen av steinen*»,

I forhold til den mengde plast MH kunne forvente, bemerker retten at omfanget også synes å ha blitt beskrevet som beskjedent fra Engenes side kort tid før dumpingen startet. Det vises til notat fra befaring og møte i Kongshavn 2. mars 2016, hvor Engene v/Oleivsgard og Skrindo, MH v/Johansen, to ansatte fra Kragerø sjøtjeneste og to ansatte fra Norconsult deltok. Notatet er ført i pennen av Norconsult AS, og det siteres fra punkt 4 steinstørrelse;

> På forespørsel sa TE at synlige plastrester fra sprengning sorteres ut ved lasting, men at det likevel ***kan*** (rettens utheving) forekomme plastbiter som vil flyte opp etter tømming.

Engene v/Oleivsgard synes forøvrig også å være overrasket over mengden plast rett før deponeringen startet, jf. hans epost av 9. mars 2016 til Jan Kopperstad i VAV (MH er ikke kopiert på denne meldingen);

> Mailen kommer som følge av at masser fra UBRA er ikke rene. De inneholder rester av gyseslanger, plast, treverk, stål osv (Se bilder jeg tok på fredag). Dersom dette ikke blir fulgt opp inne i tunnelen, så blir det stopp på levering i Moss. ..kan ikke sitte på kaia i Moss og sortere alt dette. Ta kontakt dersom noe er uklart.

Retten vil bemerke at Engene som hadde ansvaret for transport og deponering av massene, måtte forventes å være godt kjent med hva de inneholdt. De hadde i tillegg en plikt etter avtalen til å levere «*rene*» masser som var i samsvar med fylkesmannens tillatelse. Hva

slags informasjon som ble gitt fra Engene til MH om plastsprengrester i massene, må derfor etter rettens syn få stor betydning for hvilken beredskap MH måtte forventes å sette i verk. Etter det ovennevnte legger retten legger til grunn at all fremlagt korrespondanse mellom MH og Engene, klart indikerte at plastomfanget ville være begrenset.

Det ovennevnte innebærer etter rettens syn at MH hadde en adekvat beredskap da deponeringen startet opp, basert på den informasjon de hadde mottatt. MH var heller ikke blitt kopiert på Oleivsgards epost av 9. mars 2016 til Kopperstad, hvor han uttrykker bekymring for omfanget av plast, og som kunne ha ført til en annen beredskap. Dette var dagen før deponeringen startet, og eposten kunne med fordel ha vært sendt MH til orientering. Den «*Pass på*» epost som ble sendt fra Kopperstad i VAV til Johansen og Oleivsgard, bør etter rettens syn tillegges mindre vekt. Dersom det var viktig for Kopperstad å videreformidle en bekymring, kunne det med fordel ha blitt gjort på en klarere måte enn ved link til en avisartikkel fra et annet prosjekt. Verken Engene eller MR foretok seg noe i forhold til nevnte epost, noe det etter forholdene ikke synes grunnlag for å kritisere.

Retten vurderer heller ikke at MH burde ha gått til anskaffelse av lense før deponeringen startet, gitt den informasjon de satt på. Behovet for lense synes i hovedsak å ha vært tatt opp i tilknytning til deponering i sommerhalvåret, jf. notat fra møte 6. november 2015, deponeringen startet i mars. Hvorvidt det i det hele tatt ville bli gitt tillatelse til deponering i sommerhalvåret var ikke avgjort. Ut fra fylkesmannens beskrevne praksis for deponering i sommerhalvåret, må det etter rettens syn anses som høyst usikkert om man i det hele tatt kunne forvente å få tillatelse til å deponere i perioden 15. mai til 15. september. MH hadde også jevnlig vært i kontakt med Drammen havn, hvor de samme steinmassene hadde vært deponert over tid. Plast hadde ikke vært identifisert som noe problem der, og det var heller ikke brukt lenser. Det vises til brev av 30. mai 2016 fra Drammen havn til fylkesmannen hvor det søkes om opphevelse av stans i deponering, og hvor det fremgår at de nå vil benytte lenser;

> Ved slipp fra lekter forventes det at hoveddelen av sprengtråd i massene vil bli vasket ut og flyte til overflaten når massene synker. For å avbøte for spredning av sprengtråder vil det bli benyttet lenser ankret opp mot land i halvsirkel rundt utfyllingsområdet for å hindre spredning av plast til fjorden. Lensen vil bli flyttet etter hvert som utfyllingsarbeidet pågår. Oppsamling av sprengtråder vil blir gjort jevnlig.

MH hadde beredskap i form av mannskap ute i båt(er). De hadde også fått laget en spesialhåv for å samle inn plast, og de hadde strandrydding i etterkant. Opprydningsplikten i avtalens punkt 8 b) siste kulepunkt stilte etter rettens syn ikke noe krav til resultat, det står ingenting om metode eller fremgangsmåte for opprydding, kun til kostnadsdeling og innsats. Retten legger til grunn at MH planla og besørget rimelige tiltak i samsvar med

forventet plastmengde. Innsatsen ble også trappet opp i tråd med plastomfanget. Etter rettens syn hadde også MH en klar egeninteresse i å ha en forsvarlig beredskap. De hadde ansvaret for opprydningen etter kontrakten, og var også godt kjent med at eventuell tilsøling av strender og havneområde ville slå tilbake mot dem. At de vurderte den foreliggende beredskap som adekvat og aktsom, kan dermed også tjene som et tidsnært bevis for hva de visste om plastomfanget i forkant.

Når det spesielt gjelder armeringsfiber i plast, vurderer retten ut fra bevisførselen at det er usikkert om MH fikk informasjon om at massene kunne inneholde slik plast. Det vises særlig til forklaringen til Johansen og Rinden, og det er heller ikke dokumentert i det skriftlige materialet at MH mottok slik kunnskap. Dette med et mulig unntak for en langt senere epostutveksling i juni 2016 mellom Tone Spieler i VAV og Jan Kopperstad i VAV hvor det fremgår;

> Sender etter avtale epost fra 2. desember 2015, der VAV minnet Moss havn og T. Engene om utfordringene med plastfiber fra sprøytebetong i sjødeponier. I juni 2015 hadde VAV. Moss Havn og T. Engene et møte. Der orienterte VAV at massene fra UBRA inneholdt plastfiber fra sprøytebetong og plastslanger fra sprengninger, og at dette var en utfordring mht. miljø. VAV var i dette møtet representert med Jan Kopperstad.

Kopperstad opplyste i retten at det ikke var skrevet notat fra dette møtet i juni 2015, som ble avholdt et halvt års tid før kontrakten ble inngått. Den epost det refereres til fra 2. desember 2015, er for øvrig forannevnte «*Pass på*» epost, som retten tillegger mindre vekt. Når det gjelder Engenes kunnskap om at massene inneholdt armeringsfibre i plast, må det anses slått fast at han visste at massene inneholdt dette, jf. den omtalte epost av 23. oktober fra Jan Kopperstad til Oleivsgard. Oleivsgard forklarte da også i retten at han var kjent med at massene fra UBRA inneholdt armeringsfiber av plast. Han kunne ikke huske å ha formidlet dette direkte til MH, men påpekte at «*det ikke kunne være noen overraskelse at det kom slik plast, teknologien er ikke kommet lenger.*» Av betydning for retten for øvrig er at også Drammen havn fremsto som helt uforberedt på at massene de fikk fra Engene kunne inneholde armeringsfiber, jf. brev av 30. mai 2016 fra Drammen havn hvor det bla. fremgår;

> I den senere tid har man blitt klar over at sprengsteinmasser kan inneholde rester av tenningskabler og armeringsfiber av plast. Drammen havn vil kreve at steinleverandør fjerner så mye av tenningskablene som mulig før levering til Drammen havn. Masser med armeringsfiber av plast vil ikke mottas til utfylling i sjø.

Når retten nå har kommet til at det er usikkert om MH var kjent med at massene inneholdt armeringsfiber av plast, kunne de heller ikke forventes å ha en beredskap knyttet til det.

For retten blir det deretter et spørsmål om MH hadde tilstrekkelig og adekvat opprydnings-beredskap *etter* at deponeringen startet opp 10. mars 2016. Det er beskrevet fra MH v/ Rinden at de var fire ansatte ute i slepebåten «Emil». Det kom noe sprengtråd med de første lassene, men de fikk tatt opp rundt 70 -80 %. De hadde i forkant laget en håv på 2,5 meter, som fungerte veldig bra når det var stille på vannet. Så fort det var noe sjø, fungerte håven imidlertid ikke så bra.

Plastproblematikken ble raskt tatt opp fra MH v/Johansen overfor Engene. Det vises til Johansens eposter til Oleivsgard av henholdsvis 15. og 30. mars 2016;

Epost av 15. mars 2016;
Var en del plast fra Sprengtråd i dagens steindumping, men det hadde vi jo venta skulle komme. Den svarte plasten vet jeg ikke hva er, men muligens noe rask fra tunnelarbeidet.

Epost av 30. mars 2016;
Viser til befaring på utskipingsanlegg i Oslo havn i dag, og dialog rundt steinleveranser. Vi følger opp her med en skriftlig tilbakemelding på forhold som ble tatt opp i møte og befaring.

1. Moss havn har så langt gode erfaringer fra selve transporten og operasjon med deponering av masser i godkjent sjødeponi i Moss havn. Vi registrerer noe langvarig operasjon fra transportør Kragerø Sjøtjenester her i havneområdet med å posisjonere lekter for tømming. I møte med dem i går ettermiddag ble det forklart med at de kunne ha behov for assistanse av et ekstra fartøy i havneområdet ved spesielle værforbehold, og at det med bedre logistikk ville bli lettere å holde tidsskjema for rundtturer. Det ble drøftet mulighet for at Moss havn med vårt fartøy «Emil» kunne bistå ved behov. Dette er vi i utgangspunktet positiv til å se nærmere på.

2. Moss havn har vært klar over at det er noe inneholder av sprengledninger fra tunnelarbeider i steinmasser, og at deler av dette vil kunne flyte opp etter dumping i havnebassenget. Vi har fra start lagt opp rutiner med å fange opp mest mulig slik plast, for å unngå tilgrising av kystområdet. At det er mer enn vi hadde ventet er en utfordring for oss, men håper vi i samarbeidet framover fortsatt kan se på avbøtende tiltak for å begrense slikt og se på effektive tiltak for opprydding på både utskipingssted og mottakssted.

3. Det mest alvorlige vi tar opp er innhold av andre elementer enn ren steinmasse og plast fra sprengtråd. Som vi alle kunne se er det en stor utfordring med både søppel og mengder av armeringsfiber i et plastmateriale i lassene som ble levert fra Oslo kommune sitt anlegg. Dette har vi opplevd både i sjøen i Moss etter at

> lekter har dumpet stein, og så det med selvsyn i steinlass ved anleggskai i Myggbukta. Dette er søppel og miljøforurensning som Moss havn ikke kan akseptere at følger med massene som dumpes på vårt avtalte deponi. Mengder av små armeringsplast er ikke praktisk mulig å fange opp med utstyr i sjø, og vil gi stor skade på biologisk mangfold, inntak i fugler og fisk og derav ha særlig stort skadepotensiale. I lassene som leveres fra Jernbaneverkets anlegg er tilsvarende armering i metall, og det utgjør derfor ikke et problem for oss. Metallfiberarmering flyter ikke opp og spres rundt med strøm og vind. Annet søppel synes heller ikke å være noe problem fra Jernbaneverket sitt anlegg.
>
> Vi ber dere ta opp saken med Oslo kommune VAV og sterkt anmode om å umiddelbart pålegge entreprenør å ta i bruk armering i metall, samt bedre rutinene sine for rydding av søppel før massene fraktes til oss. Alternativt må dere deponere disse massene et annet sted og konsentrere lektertransport hit med masser fra Follobanen.
>
> Vi understreker at slikt uønsket materiale utover skade på natur og dyreliv kan true en søknad om dispensasjon for dumping i Moss i perioden 15. mai -15. september som sendes Fylkesmannen i Østfold i neste uke. Forsøpling og tilgrising av rekreasjonsområder og badeplasser er det lite toleranse for både hos statlig forurensningsmyndighet, lokale myndigheter og befolkning.

Retten vil for øvrig bemerke, jf. tidligere drøftelser, at epostene fra Johansen også fremstår som et tidsnært bevis for at MH ikke visste at steinmassene skulle inneholde mye plast, og at de heller ikke var kjent med at de kunne inneholde armeringsfiber av plast.

Engene v/Oleivsgard oversendte 1 april 2016 Johansens epost av 30. mars 2016 til Jan Kopperstad i VAV (MH er ikke kopiert eller mottaker) og det hitsettes;

> Jeg oversender en mail jeg har fått fra Moss Havn. Mye av det som står der er ting jeg svarer på og som du ikke trenger å tenke på. Jeg ber deg se på punkt 3 hvor det fokuseres på plastfiber som er meget vanskelig å samle opp både på lekterkaia og ikke minst i sjøen i Moss.
>
> De er redd for å bli stoppet dersom aktivister/myndigheter ser dette. Det vil være et problem både for fisk, fugl og muligens små barn. Spørsmålet er om du kan antyde hvor lenge det vil bli benyttet plastfiber når de spruter? Vi de slutte å sprute på veggene før sprengning når de er ferdig med hengene? (Når det bare gjenstår bunn strossing) Og når blir evt. det? Kan det være mulig at de går over til stålfiber for den synker til bunnen og blir borte. Ring meg gjerne de jeg er redd for å miste muligheten for både å kunne kjøre masser fra UBRA og ikke få lov å dumpe i Moss i perioden 15. mai til 15. sept.

Jan Kopperstad i VAV svarte på Oleivsgard sin mail den 4. april 2016 (MH er ikke kopiert eller mottaker), og det fremgår bla;

> VAV kan ikke leve med at plastfiber etc. fra UBRA flyter rundt i sjøen. Dette er imidlertid en velkjent utfordring når steinmasser fra underjordsanlegg deponeres i vann. Vi har gjort dere kjent med utfordringen, bla. gjennom vedlagte epost. Vi har forutsatt at plast som flyter opp, skal samles sammen. Det er leit at dette nå identifiseres som en utfordring som ikke kan løses på deponeringstedet.

Fylkesmannen i Østfold fattet vedtak om midlertidig stans i deponeringen den 8. april 2016 og fra brevet hitsettes;

> I møte orienterte Moss kommune om at sprengtrådavfall flyter opp fra utfyllingsområdet i Værla, og driver i land på strender i området. Ut i fra de opplysningene som ble gitt på møtet, fremstår mengden avfall som langt mer omfattende enn hva vi kunne forutse da tillatelsen ble gitt. Med hjemmel i forurensningsloven § 18 nr. 1 pålegges derfor midlertidig stans i arbeidet. Stansen skal iverksettes snarest mulig. Moss havn opplyser at stoppordre er gitt, men at det vil være behov for å dumpe 2 lekterlass med utfyllingsmasser før stansen er effektiv.
>
> Med hjemmel i forurensningsloven § 51 pålegges krav om dokumentasjon på omfanget av sprengtråd og eventuelt annet utfyllingsrelatert avfall som er spredd, samt opplysninger om hvilke tiltak som kan iverksettes for å forebygge og om nødvendig avbøte de skader som allerede har oppstått. Undersøkelsen skal inkludere representative registreringer på sjøbunnen på ulike dyp nord og sør for tiltaksområdet, samt i strandkanten. Arbeidet kan ikke igangsettes igjen før ovennevnte dokumentasjon foreligger.

MH engasjerte som følge av stansen og de oppståtte forhold konsulentselskapet Rambøll på ny. Rambøll avga 12. april 2016 rapporten «*Kartlegging av plastforurensning i forbindelse med utfylling i sjø*». Rapporten var bla. basert på foretatte dykkerundersøkelser i Moss havn primo april 2016, og det blir her inngående redegjort for omfang og type plast, samt konsekvenser for dyre- og planteliv mv. Fra rapporten hitsettes;

> 1.1.<u>Bakgrunn og målsetting</u>
> ...Per dags dato har 38 lekterlass med sprengstein blitt deponert, hvert med et teoretisk volum på 842 m3. I forbindelse med utfyllingen er det observert at en større mengde plastbiter har drevet inn på strender i nærområdet. Det er også blitt observert plastbiter flytende på ulike dyp i nærhet av utfyllingsområdet. Plasten består av sprengtråd og plastfiber brukt i sprøytebetong, og er deponert i sjøen sammen med sprengsteinen. En har vært klar over at utfylling av utfylling med sprengstein kan medføre tilførsel av noe plast, men det har vært forventet at hoveddelen av denne

plasten ville bli liggende i utfyllingen. En har også forventet at plasten som ikke blir liggende i fyllingen vil flyte og dermed vil kunne samles opp langs strendene. Det har imidlertid vist seg at plasten ikke nødvendigvis flyter og at mengden plast som slipper ut fra sprengsteinfyllingen er større enn antatt (..).

1.3 Konsekvenser av plastforurensning

Plastforurensning kan ha mange negative effekter for dyrelivet i havet. Av UV – stråler, vær og vind brytes plasten sakte ned til mindre partikler (mikroplast). At planktonspisende fisk kan inneholde mikroplast tyder på at plasten kan fraktes oppover i næringskjeden. Videre har det blitt observert at både sjøfugl og fisk kan forveksle plast med mat (NIVA, 2014). Dette kan ha effekter som kvelning for fugl, til at dyret dør av sult fordi magen er full av plast. Plasten tiltrekker seg miljøgifter og kan dermed medføre at dyrene får i seg disse stoffene. I tillegg observeres skader på dyr som setter seg fast i plastgjenstander (NIVA, 2014).

3.1 Dykkerundersøkelser

.....Plastfibrene som ble observert på sjøbunnen var utelukkende av typen myke, flate armeringsfiber. Det ble ikke funnet noen rester av Nonel sprengtråd eller den stivere typen armeringsfiber på sjøbunnen.

Undersøkelsen viser at tettheten av plastfibre på bunnen var langt høyere under 15 m enn over 15 meter. Dykkeren kunne bekrefte at det var en synlig stopp på plastfibre over 15 meters dyp, også utenfor transektene. Det ble forsøkt å legge de ulike typene plastfibre på overflaten og dytte disse under vann. Samtlige plastfibre fløt raskt opp til overflaten, men det myke flate armeringsfibret hadde tydelig lavere oppdrift enn de to andre typene plast. Dykkeren forsøkte å løfte et plastfiber fra bunnen på 15 m for å se om dette fløt. Han observerte at fibret her var omtrent nøytralt. Oppdriften vil avta med økende dyp. Observasjonen tyder på at ved 15 m og dypere vil den myke flate armeringsplasten ha negativ oppdrift og synke.

3.4 Mengde plast

Det er blitt forsøkt estimert hvor mye plastfibre fra utfyllingen som kan finnes på sjøbunnen. Dette er gjort ved å regne ut arealet for de ulike dybdeintervallene og gange dette opp med den gjennomsnittlige tettheten av plastfiber for hvert dybleintervall. Antatt influensområde er vist i Figur 1. Antar man at det går 35 000 biter på en kilo (Haugaland og Østerhus, 2015), er det snakk om 631 kg plastfiber. Undersøkelsen tyder på at tettheten er høyest i nærhet til fyllingen. Dette medfører at ovennevnte tall trolig er et overestimat. En har imidlertid for lite data til å kunne si noe sikkert om dette. En har gjort tilsvarende øvelse for strandsonen ved å anta at påvirket område strekker seg 2 meter fra vannkanten inn mot land. En har her benyttet snitt-tettheten av alle målingen i standsonen. Dette ga 222 784 fiberbiter eller 6,3 kilo plast.

Retten finner her grunn til å bemerke at Engenes levering av steinmasser fra UBRA fikk samme utfall i Drammen havn, nemlig midlertidig stans. Det vises til epost av 13. april 2016 fra Jan Kopperstad i VAV til Engene v/Oleivsgard, som etter rettens syn viser en uheldig praksis. Dette idet Engene etter stansen i Moss havn, valgte å transporterte de samme massene til Drammen havn for levering der, og det hitsettes;

> Det vises til dagens telefonsamtale med Johnny, hvor det ble opplyst at steinmasser fra UBRA nå transporteres med lekter til Drammen havn. Dette er ny informasjon for oss. VAV er fortsatt opptatt av at plastfiber fra UBRA ikke skal flyte rundt i sjøen. T. Engene må umiddelbart dokumentere for oss at flytende materiale blir ivaretatt på forsvarlig måte. VAV anser at denne måten å deponere stein på i Drammen havn ikke er dekket av dokumentasjonen vedr. deponeringen i Drammen havn. VAV ber om at T. Engene vanlig måte dokumenterer at denne måten å tippe/deponere steinmasser på er godkjent av rett myndighet.

Retten viser videre til Fylkesmannen i Buskerud sitt brev av 15. april 2016 hvor det fremkommer;

> Fylkesmannen mottok torsdag 14. april informasjon fra fylkesmannen i Østfold om at steinmasser som er brukt til utfylling i Drammen havn inneholder større mengder plastrester. Vi fikk dette bekreftet av avviksmelding fra Drammen havn datert 14. april 2016. Drammen havn har tillatelse til å bruke rene masser til utfyllingen. Dokumentasjon vedrørende avviksmelding viser store mengder plastbiter i havet. Bruk av slike masser til utfylling er ikke i tråd med gjeldende tillatelse.

Retten vil dernest ta stilling til om MH hadde adekvat beredskap for opprydning etter at deponeringen startet opp igjen i begynnelsen av mai 2016.

I Rambølls rapport av 12. april 2016 var det beskrevet anbefalte tiltak for videre deponering, og fylkesmannens senere endringstillatelse av 15. april 2016 var basert på dette. Det hitsettes fra Rambølls rapport;

> Sprengstein med plastfiber fra sprøytebetong bør ikke benyttes ved videre utfylling. Moss havn opplyser at de nå kun vil benytte leverandør av sprengstein som kan tilby stein uten plastarmering. For å fange opp sprengtråder anbefales det å legge ut lenser med skjørt rundt området som fylles ut. Skjørtet bør ha en dybde som sikrer at det fanger opp sprengtrådene før de blir tatt med strømmen og flyter opp utenfor skjørtet. Hvis man antar at største deponeringsdyp er 30 m, at sprengtrådene flyter opp med en hastighet på 0,5 m/sek og en maks strømhastighet på 1 m/sek (fra strømninger utført ifm. Turbiditetsovervåkning) blir potensiell spredningsavstand 60 m. Skjørtet bør derfor ha en radius på ca. 60 m ut fra deponeringslokalitetene. Med en slik radius trenger ikke skjørtet ha stor dybde. Plastrester bør samles opp daglig med finmasket

håv langs lensene for å hindre spredning av plasten. Det vil sannsynligvis også være nødvendig med videre strandrydding for å fjerne plast som eventuelt har blitt spredd utenfor lensene.

Havnesjef Sundby forklarte at daværende driftssjef i MH ringte «*land og strand rundt*» for å få tak i lenser, etter at Rambølls rapport av 12. april 2016 forelå. Lenser var langt fra hyllevare og hadde en forventet leveringstid på 6-8 uker. Ingen av de som ble kontaktet hadde erfaring med slik bruk MH trengte lenser for, det syntes å være uoppgått område. Leverandører av oljelenser, som det var flest av, opplyste at oljelenser ikke ville være egnet for den bruk MH trengte, jf. også vitneforklaring fra Birger Langseth Harveg, havnekaptein i MH.

Ifølge Sundby var det uansett et problem at forholdene i Moss havn ikke kunne sammenlignes med Drammen havn, hvor lenser hadde fungert greit. Tidevannet kom to ganger daglig, det var mye skips- og ferjetrafikk og mye mer «*vær*» enn i Drammen. MH valgte etter hvert å leie lense av ALTI bygg og anlegg AS, det var en anleggslense med skjørt som var 500 meter lang. Ifølge Roar Johansen var MH uansett i tvil om effekten av lenser, undervannsstrømmer kunne dra plasten til et annet sted, slik at lensene hadde liten effekt. Ifølge Sundby var også Kragerø sjøtjenester AS som utførte deponeringen, veldig skeptisk til bruk av lenser. De mente at det i så fall måtte være en solid lense som tålte å bli påseilet.

Deponeringen startet opp igjen 3. mai 2016, og den anskaffede lensen ble lagt i «L-form» rundt deponeringsstedet. Lensen ble lagt slik etter anmodning fra Kragerø Sjøtjenester AS, slik at lekteren hadde mulighet til å posisjonere seg. Retten viser også til vitneforklaring fra Morten Sivertsen i Kragerø sjøtjenester AS, som forklarte at de sa klart ifra at det ikke kunne ligge lense over det hele, fordi da ville det bli svært vanskelig å håndtere lekteren. Etter deponeringen gikk det noen minutter før plasten fløt opp, noe av plasten gikk under lensa og kom opp på andre siden. Dette ble plukket opp av båt som MH hadde plassert utenfor lensa.

MH avga rapport til fylkesmannen 13. mai 2016 etter 6 dumpinger, jf. vilkår som var fastsatt i endringstillatelsen. Det fremgikk at bruk av lenser hadde hatt en begrenset effekt, mellom 70 -80 prosent av plastrester var samlet og ryddet opp. Bruk av lenser hadde også vist seg vanskelig forenlig med ferje- og skipstrafikken, samt at effekten avhang veldig av vindretning. I forhold til vilkår 12 og 13 ble det bemerket følgende og det ble gitt slik oppsummering/konklusjon;

> Vilkår 12:
> Det er i samråd med T. Engene, anleggsentreprenør Condotte og slepebåtfirma Kragerø Sjøtjeneste etablert arbeidsrutiner i både anlegg og på utskipningssted hvor det søkes å fjerne overflødig sprengtråd før utskiping og deponering i Moss havn.

MH har kun mulighet til å måle resultat fra rydding i Moss havn og ved observasjoner på utskipningssted.

Vilkår 13:
Med bakgrunn i egne erfaringer og dialog med FM ble det tidlig igangsatt undersøkelser av egnede lenser for oppsamling av plastavfall fra massedeponering i havna. Lenser med skjørt er krevende å legge ut og holde i posisjon, de representerer en ferdselshindring for både kommersiell- og fritidsbåttrafikk. Uansett løsning ser vi ikke dette som en fullgod løsning for Moss havn, særlig i forhold til trafikkbilde i Værlebukta. Men også værforhold og tidevannsstrømmer kan være krevende for å oppnå tilstrekkelig effekt med å redusere spredning av plasttråder (..).

Oppsummering/konklusjon:
Det er oppnådd stor forbedring i spredning av plast fra dumping i Moss havn. Størst effekt er oppnådd med å stoppe utskiping av de mest plastforurensede masser, og tiltak med rydding på utskipningssted. Moss havn vil jobbe videre med hovedsakelig to mer permanente løsninger for å hindre spredning av plastledning fra sprengningsarbeider, først og fremst å stoppe all bruk av dette og sekundært bedre lenseløsninger hvor høyere og mer solide lenser anskaffes og dumpeområdet «lenses inn». Det siste vil ikke være aktuelt i hele området som tillatelsen omfatter på grunn av skipstrafikk. Vi imøteser videre dialog om dette i videre rapportering og møter.

Retten vurderer at MH også etter at deponeringen startet opp igjen 3. mai 2016, hadde en adekvat og forsvarlig beredskap ut fra forholdene. Som tidligere nevnt var lenser etter rettens syn først påkrevd når omfanget av plast ble avdekket i mars 2016, MH hadde ikke foranledning til å skaffe lenser før dette. MH måtte da nødvendigvis se hen til hva man kunne få av lenser på markedet, en spesialbestilling ville ta flere måneder. MH anskaffet lenser med skjørt i tråd med endringsvedtaket, de engasjerte også interne og eksterne ressurser til oppsamling og strandrydding. Lensen kunne ikke omsluttes helt rundt deponistedet av hensyn til trafikk og manøvrering, og således ikke helt i tråd med forslaget fra Rambøll *«lenser med skjørt rundt området som fylles ut»*.

Av stor betydning her etter rettens syn, er at Moss havn har en betydelig skips- og ferjetrafikk, det er også vanskelige understrømmer og tidevannsforhold. Dette ganske ulikt de beskrevne forhold ved Kadettangen og Drammen havn. Kadettangen ligger innerst i Oslofjorden, det er lite eller ingen sjø, og lenser vil da fungere på en annen måte. Den lensa som ble brukt ble lagt slik pga. ferjetrafikk og strømforhold, og på anmodning fra Kragerø sjøtjeneste AS. Det vises også til fylkesmannen v/Butenschøn, som vurderte at det ville være vanskelig å få til velfungerende lense i Moss havn pga. ferjetrafikken og værforholdene.

Retten viser enn videre til fylkesmannens vedtak av 1. juli 2016, hvor det er gitt følgende konklusjon basert på erfaring med de siste 6 deponeringene;

> Resultatene fra sammenstilling av vurderinger etter 6 dumpinger viser at de løsninger som har blitt benyttet i denne perioden ikke har fungert tilfredsstillende. Vi viser her særlig til følgende kommentarer i rapporten:
>
> *Det er en viss grad uforutsigbart hvor plast kommer opp i avstand og retning fra dumpested. Ved flo kommer plast opp mot Nord, motsatt ved fjære med utgående strøm i bunnsjiktet fra Mossekanalen ut utover. Innkomne havbølger påvirkes også, tilsvarende vindstyrke og retning på denne når plast kommer til overflaten.*
>
> *Vi erfarer fra siste målinger at plast fra sprengtråd kan komme 30-50 meter fra dumpested, i noen tilfeller enda mere. Avhengig av dybde på dumpested. Det er generelt større strøm i ytterkant enn lengre enn i godkjent dumpeområde, påvist i egen utredning fra HiVB (rapport, KU Områderegulering Moss havn). Lenser vil måtte ligge opptil 100 meter i avstand ytterkant for å sikre deponiområde.*
>
> Ovennevnte resultater, mottatte bekymringsmeldinger og Fylkesmannens egne observasjoner tilsier at det ikke er oppnådd tilstrekkelig effektiv oppsamling av sprengtråder ved dumpingen, og resultatene viser med tydelighet at tiltak for å hindre spredning må prosjekteres grundigere enn det som foreløpig er dokumentert. På denne bakgrunn omgjøres vårt tidligere vedtak 15.4.2016 om endring av tillatelsen. Vilkårene endres tilsvarende, men vi opprettholder krav om strandrydding påfølgende vår. Dette vilkåret skal sikre oppsamling av plast som skylles sent inn i strandsonen og er også ment å virke kompenserende for den mengden plast som ble sluppet ut før 15.4.2016, og som ikke lar seg samle opp igjen.

Da retten har kommet til at MH har iverksatt adekvate tiltak for å samle opp plast på ethvert stadium, foreligger det ikke noe vesentlig kontraktsbrudd fra MH, jf. bla. avtalens punkt 10.

Retten finner avslutningsvis grunn til å bemerke at *selv* om retten hadde kommet til at MH ikke hadde hatt en tilstrekkelig beredskap, ville det uansett ikke vært årsakssammenheng mellom påstått tap og ansvarsgrunnlag. Et mulig erstatningsansvar forutsetter at det ville ha vært mulig å ha en beredskap som førte til at fylkesmannen hadde opprettholdt tillatelsen fullt ut. Retten kan ikke se at det er sannsynliggjort av Engene at det ville ha vært mulig å skaffe lenser eller annet utstyr som ville ha ført til at fylkesmannen ikke påla stans eller endret sine tidligere tillatelser, jf. også ovennevnte drøftelse.

Når det spesielt gjelder armeringsfiber av plast, er det uansett på det rene at disse massene ikke ville ha blitt tillatt deponert, jf. også Kopperstad fra VAV. Ifølge Kopperstad ble

deponering av steinmasser i sjø som inneholder armeringsfiber stanset fra VAV fra og med mars/april 2016, nettopp fordi det viste seg å være så vanskelig å fange det opp etter utslipp i sjø. Det vises også til brev fra Fylkesmannen i Buskerud av 31. mai 2016, hvor det midlertidige stansingsvedtaket ble opphevet, men hvor det ble nedlagt forbud mot utfylling av masser med plastarmering.

MH blir etter dette å frifinne for erstatningskravet.

Motkravet;
MH sitt motkrav mot Engene er begrunnet i kontraktsbrudd, idet Engene skal ha deponert masser i strid med tillatelsen, jf. avtalens punkt 1,3, 6 og 8 a). Det er anført at fylkesmannens tillatelse ikke omfattet plast utover det som måtte være påregnelig, og at Engene uansett aldri hadde fått tillatelse til å deponere armeringsfiber. Erstatningskravet er på rundt 1,8 millioner, og baserer seg på ekstern og intern opprydningsbistand, bunnundersøkelse fra NIVA, anskaffelse av lense, kostnader til skadeoppgjør på lense, forsvarerbistand i forbindelse med politianmeldelse og forelegget på 400 000 kroner.

Retten har under noe tvil kommet til at det ikke foreligger kontraktsbrudd fra Engenes side. Når det gjelder deler av erstatningskravet, slik som ekstern og intern opprydningsbistand, mener retten at kostnadene ved dette for så vidt fulgte av avtalen, jf. avtalens punkt 8 b) siste kulepunkt. Noe plast var uansett forventet, og MH skulle ha beredskap i forhold til dette. Det samme gjelder for så vidt kostnader til bruk av lense og skade på denne, selv om retten har kommet til at dette ikke initialt var påkrevet.

I forhold til forsvarerbistand og ikke minst forelegget som MH ble ilagt, har retten vært noe mer i tvil. Dette gjelder særlig den del av forelegget som omhandler deponering av plastarmeringsfiber. MH ble politianmeldt av fylkesmannen og ilagt et forelegg i egenskap av å være tiltakshaver for deponeringen.

Retten har tidligere vurdert at det er usikkert om MH mottok informasjon fra Engene eller andre sentrale aktører, om at massene fra UBRA inneholdt plastarmeringsfiber. En ansatt fra MH var sågar på befaring hos VAV, og fikk der positivt opplyst at armeringsfiber *ikke* ville bli deponert i Moss havn, jf. vitnet Rinden. Rinden hadde imidlertid ikke navn på vedkommende som opplyste dette, og det er også uklart om det var Engene v/Skrindo som henviste vedkommende ansatte i MH til nevnte anleggsarbeider i VAV. Som tidligere nevnt mener da også Kobberstad i VAV, at MH ble informert på et møte i juni 2015 om at massene fra UBRA ville inneholde plastarmeringsfiber. Den usikkerhet som foreligger her, samt også at MH har valgt å vedta forelegget uten prøving, gjør at retten etter en samlet vurdering er kommet til at det ikke foreligger vesentlig kontraktsbrudd fra Engenes side.

T. Engene AS blir etter dette å frifinne for motkravet.

Sakskostnader

En part som har fått medhold fullt ut eller i det vesentligste, har krav på å få erstattet sine sakskostnader fra motparten, jf. tvisteloven § 20-2 første ledd, jf. annet ledd.

MH er frifunnet i hovedsøksmålet, men har ikke vunnet frem med sitt motsøksmål. Hovedkravet var på drøyt 18 millioner kroner, mens motkravet var på 1,8 millioner kroner. Retten vurderer at MH har fått medhold i det vesentligste, det vises her særlig til hovedkravets størrelse kontra motkravet. Bevisføringen i retten når det gjelder motkravet har vært ganske begrenset. Retten har her også funnet å legge noe vekt på at MH i forlikstilbud den 28. mai 2018 tilbød seg å frafalle motkravet, mot at Engene frafalt sitt krav. Forlikstilbudet ble avvist fra Engenes side. Retten kan ikke se at det foreligger tungtveiende grunner til å fravike hovedregelen om at motparten skal dekke sakskostnadene. Både Moss Havn KF og T. Engene AS er profesjonelle parter.

Moss Havn KF har krevd dekket sakskostnader med kr. 2 264 653, - hvorav kr. 31 703 er utgifter til reise og opphold. Beløpet er eks merverdiavgift, da Moss havn KF er fradragsberettiget for dette. Retten legger til grunn at sakskostnadene i utgangspunktet fremstår som rimelige og nødvendige, hovedforhandlingen varte i 7 dager. Det er her også sett hen til at Engene ikke har reist innvendinger mot kravet, og at Engene selv har krevd dekket sakskostnader med kr. 1. 869.429,-. Som følge av at Moss havn KF ikke har fått medhold i motsøksmålet, jf. at T. Engene AS er frifunnet her, finner retten skjønnsmessig grunn til å nedsette salæret noe, og fastsatter salæret til kr. 2 000 000.

Dommen er avsagt to dager etter lovens frist. Det vises til sakens omfattende karakter (7 rettsdager), kombinert med arbeidsbyrden ellers ved domstolen.

DOMSSLUTNING

I hovedkravet;

Moss kommune v/ Moss Havn KF frifinnes.

I motkravet:

T. Engene AS frifinnes.

For begge:

T. Engene AS betaler sakens kostnader med 2 000 000 - to millioner – kroner til Moss kommune v/ Moss Havn KF innen 2 –to – uker etter dommens forkynnelse.

Retten hevet

Janne Jordbakke

Veiledning om anke i sivile saker vedlegges.

STYRESAK NR 10/2018 : DETALJREGULERINGSPLAN – PROSESS VIDERE

HAVNESJEFENS FORSLAG TIL INNSTILLING/VEDTAK:
Havnestyret støtter forslag om å utsette pågående prosess med detaljreguleringsplan.
Moss Havn starter en prosess med Moss kommune med mål om få tillatelse/godkjenning til å bygge kai mellom containerkai og Klakken uten først å detaljregulere.

DOKUMENT VEDLAGT SAKEN:
Møtereferat Moss kommune 04.06.2018
Notat Norconsult 2018-06-06. Vurdering av utredningsplikt.

SAKSUTREDNING:

SAKSBEHANDLER: Erik Gressløs

SAKSOPPLYSNINGER:

Områdereguleringsplan for Moss havn ble godkjent Juni 2016.

I 2017 gjennomførte Moss Havn en prosess kalt «Kreativ fase». Formålet med prosessen var å utforske mulighetene for havneområdet knyttet til gjeldende reguleringsplan og fremtidig utvikling. Arbeidet i den kreative fasen tok utgangspunkt i Moss Havn sin visjon «om å være den mest effektive, fleksible og kundeorienterte knutepunktshavnen i Oslofjorden». Moss Havn sine sentrale utfordringer i fremtiden vil være løsning av infrastrukturen, ny riksvei 19 og nytt jernbanespor, samt hvor og hvordan havnen skal utvikles. Målet med den kreative fasen var å få innspill om hvordan man kan løse disse utfordringene. Det var bred deltakelse i prosessen. Både fra Moss Havn sitt styre og egen organisasjon, Moss kommune, Statens vegvesen, Kystverket, kunder, samarbeidspartnere og andre eksperter og rådgivere.

Moss Havn startet i desember 2017 arbeidene med detaljreguleringsplan. Norconsult ble valgt som rådgiver etter en tilbudskonkurranse. Fremdrift av planarbeidet har gått som planlagt. Offentlig ettersyn var planlagt fra august 2018. Havnestyret har tidligere vært involvert i følgende møter:

- Havnestyremøte nr 2. 13.03.17. Gjennomgang av «Kreativ fase».
- Havnestyremøte nr 8. 20.11.17. Orientering av Norconsult vedr «Skisseprosjektet».
- Havnestyremøte nr 1. 05.02.18. Orientering om planarbeidet.
- Havnestyremøte nr 2. 12.03.18. Orientering og presentasjon om planprosess og utfordringer.
- Havnestyremøte nr 3. 23.04.18. «Arbeidsøkt detaljplanarbeid» med vår rådgiver Norconsult.
- Havnestyremøte nr 4. 25.05.18. Orientering om planprosess og status for planarbeidene.

Bane Nor startet sitt utbyggingsprosjekt av dobbeltspor gjennom Moss sentrum i 2017 og tok derfor beslag på betydelige areal i havna. Moss Havn var nødt til å etablere nye areal for å opprettholde og videreutvikle driften av Moss havn. Deriblant er innlandshavn etablert på Nore. Deler av innlandshavnen ble ferdigstilt våren 2018.

Moss Havn ønsker å utvikle en kompakt og effektiv havn. Dette inkluderer å utvikle et konsept med bruk av innlandshavn og ny teknologi. Moss Havn ser derfor at behovet er en mindre utbygging av havnen enn det områdereguleringsplanen legger til rette for.

Områdereguleringsplanen legger opp til et kombinert formål for ferge/havn på nordre del av havnen. Under arbeidene med detaljreguleringsplanen har Moss Havn foreslått å fjerne det kombinerte formålet ferge/havn og kun detaljregulere for havneformål. Et kombinert formål legger begrensninger på arealet med tanke på havneutvikling. Det er administrasjonen sin klare oppfatning at Statens vegvesen mener det ikke er aktuelt å flytte fra dagens fergeleie på mange år og har medelt oss i møter at de ikke vil motsette seg å regulere bort fergeformålet.

Under detaljreguleringsplanarbeidene har Moss Havn utarbeidet konsepter med det som utgangspunkt og skissert forslag med faseutbygging sørover mot Klebeget.

Planarbeidene har ved flere anledninger blitt orientert/diskutert med Moss kommunes planavdeling.

Bakgrunnen for et kombinert formål ferge/havn i områdereguleringsplanen, var ønske om flytting av fergeterminalen på sikt. Planavdelingen mener nå at forslaget med å fjerne fergeformål er i strid med overordnede planer og mener dette må avklares politisk før man går videre med detaljreguleringen.

På dette grunnlag velger administrasjonen å fremme denne saken for styret nå.

Alternativer for veien videre

Et forslag til detaljreguleringsplan med fasevis utbygging og uten kombinert formål ferge/havn er nærmest ferdig utarbeidet. Moss Havn må gjøre et valg på videre prosess, og det er flere muligheter.

1. Sluttføre planarbeidet vi nå har jobbet frem og be kommunen legge det ut til offentlig ettersyn. Eventuelt ta planinitiativ til Teknisk Utvalg, eller til politisk sak (avhenger av om rådmann ønsker det).
2. Fremme to detaljreguleringsplaner. En basert på det forslaget vi nå har utarbeidet (fasevis utbygging og uten kombinert formål ferge/havn), og en detaljreguleringsplan basert «fullt og helt» på områdereguleringsplanen.
3. Ikke fremme noen reguleringsplan nå, men starte en prosess med Moss kommune der vi ber om tillatelse/godkjenning av kommunen til å bygge en kai-konstruksjon mellom dagens containerkai og Klakken uten å måtte detaljregulere. En slik utbygging er det vi foreslår i fase 1 i skissen til forslaget om detaljreguleringsplanen vi nå har utarbeidet.

VURDERINGER:

Knyttet til alternativ 1 oppfatter administrasjonen at det er stor usikkerhet rundt hva kommunen vil mene om dette alternativet, både administrativt og politisk.

Alternativ 2 innebærer en risiko i forhold til hva Moss Havn ønsker. En detaljreguleringsplan basert på områdeplanens ytre rammer vil innebære større utbygging enn hva administrasjonen mener er gjennomførbart. Moss Havn ønsker ikke en detaljregulering i omfanget som områdereguleringsplanen viser. Et kombinert formål ferge/havn vil legge begrensninger for en optimal havneløsning. Utbygging i sjø legger begrensninger ifht tid, optimalisering og kostnader.

Alternativ 3 er kommet frem gjennom dialog med administrasjon i Moss kommune. Det er her blitt gitt positive signaler om å få til en utbygging av kai mellom Klakken og Containerkaia uten først å gjennomføre detaljregulering. Dette alternativet legger begrensninger for utvikling av Moss havn i et lengre perspektiv. Til det kreves gjennomføring av detaljreguleringsplan, men detaljreguleringsplan kan fremmes på et senere tidspunkt. Gitt den usikkerhet som er bakgrunn for administrasjonens vurderinger i denne saken kan det være fordelaktig å fremme plan for detaljregulering etter at Statens vegvesen har avklart med Moss kommune, og andre involverte parter, hvordan fergetrafikken skal

løses i fremtiden. Administrasjonen i Moss Havn mener dog at det er viktig for havnas utvikling å komme i gang med et prosjekt «forlengelse av Containerkai» i nær fremtid. Dette er også helt i tråd med fremdriftsplan knyttet til vårt forslag til detaljreguleringsplan

MILJØKONSEKVENSER:
Dette har ingen spesielle miljøkonsekvenser.

KONKLUSJON:
Moss Havn bør utsette videre arbeid med detaljreguleringsplan og derfor velge å ikke legge planen ut på offentlig ettersyn. Moss Havn starter en prosess med Moss kommune med mål om få tillatelse/godkjenning til å bygge kai mellom dagens containerkai og Klakken uten å gjennomføre en detaljregulering. Dette er det samme tiltak som var tenkt i fase 1 i skissen til forslaget om detaljreguleringsplan.

Til:	Moss kommune
Fra:	Christian Trender
Dato	2018-06-06

Vurdering av utredningsplikt

knyttet til omregulering av ferjeareal

Bakgrunn

Den 04.06.2018 ble det avholdt dialogmøte hos Moss kommune der Moss havn la frem forslag om å regulere areal regulert til havn/ferge til rent havneformål. I den forbindelse ble Norconsult bedt om å gjøre en vurdering av om dette vil gi betydning for vurdering av krav til konsekvensutredning, planprogram og prosess.

Vurdering

Det utslagsgivende for om endringen vil kreve ny konsekvensutredning eller planprogram er ikke nødvendigvis om det er strid mot overordnet plan, men om endringen vil gi vesentlige konsekvenser for miljø og/ eller samfunn. Forskriften har ikke lenger noen bestemmelse som sier at detaljreguleringsplan i strid med overordnet plan automatisk skal vurderes mht. KU. Områdereguleringsplanen ble vurdert å være omfattet av vedlegg II, punkt 26 «vesentlig endret bruk av eksisterende havner» i forskrift om konsekvensutredninger 2014.

Følgende planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding:

a) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Hvis det mellom varsel om oppstart av planarbeidet etter plan- og bygningsloven og utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn fremkommer nye opplysninger eller skjer endringer i faktiske forhold som medfører at planen likevel kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det i planforslaget gis en særskilt redegjørelse for planens virkninger.

Forskriftens § 26 sier følgende:

«Ved endring av planer eller tiltak etter gjennomført høring av planforslag eller søknad med konsekvensutredning, skal ansvarlig myndighet påse at konsekvensene av endringene blir redegjort for før det fattes vedtak i saken. Tilsvarende gjelder for endringer av planer som utløser ny behandling etter plan- og bygningsloven».

Paragrafene er relevante mht. til vurdering av om vi må/bør varsle oppstart på nytt og om det vil være behov for utarbeidelse av planprogram. Forskriftens § 26 gir etter vår vurdering anledning til å gjøre endringer i planforslaget etter høring, dersom konsekvensene av endringen blir belyst før det fattes vedtak i saken. Paragrafen henspiller slik vi tolker det til offentlig ettersyn. I vårt tilfelle vil endringene være beskrevet og vurdert når planen legges ut på offentlig ettersyn da endringene kommer allerede etter varsling av planoppstart.

Områdereguleringsplanen ble vurdert å falle inn under vedlegg II i daværende forskrift. Overført til gjeldende forskrift gjelder ikke krav til planprogram ved denne type planer.

Endringen som foreslås faller ikke inn under tiltak i forskriftens vedlegg I. Det er også tvilsomt om endringen isolert sett faller inn under tiltak i vedlegg II, men det bør likevel vurderes om endringen gir vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn jf. § 10. § 10 er gjengitt som vedlegg under. Endringen vurderes ikke å falle inn under oppfangskriteriene slik de er formulert i bestemmelsen.

Teknisk sett foreslås det å regulere bort en mulighet for å flytte fergen. I praksis har ikke endringen noen betydning. Dette synes klart da Statens vegvesen har gitt uttrykk for at de ikke ønsker en slik flytting. Det er grunn til å stille spørsmål ved om en reguleringsteknisk endring kan gi vesentlige konsekvenser all den tid gjeldende regulering ikke er økonomisk realiserbar. I praksis vil fergen kunne flytte på et senere tidspunkt, men da med krav til utarbeidelse av ny reguleringsplan. Endringsforslaget gjør det mulig å etablere en vesentlig mer kompakt havn, med bedre arealutnyttelse og med reduserte konsekvenser for byens befolkning.

Endringen gir i realiteten ingen negative konsekvenser for sentrumsplanen, da det er andre forhold enn det reguleringsmessige som forhindrer oppfyllelse av denne slik situasjonen er i dag.

Det konkluderes med bakgrunn i dette med at endringen ikke utløser krav til verken ny varsling av planoppstart eller planprogram. Endringen kan innarbeides i planforslaget til offentlig ettersyn og konsekvensene beskrives i henhold til kommunens krav.

Vedlegg 1:

§ 10.Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn

I vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, skal det ses hen til egenskaper ved planen eller tiltaket, jf. annet ledd og planen eller tiltakets lokalisering og påvirkning på omgivelsene, jf. tredje ledd. Det skal også i nødvendig grad ses hen til egenskaper ved virkninger nevnt i fjerde ledd.

Egenskaper ved planen eller tiltaket omfatter:

a) størrelse, planområde og utforming

b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser

c) avfallsproduksjon og utslipp

d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.

Lokalisering og påvirkning på omgivelsene omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven

b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv

c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.

d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsformål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet

e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet

f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning

g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

I vurderingen av om planen eller tiltaket kan få vesentlige virkninger og følgelig skal konsekvensutredes, skal det ses hen til virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak.

00	2018-06-06		Christian Trender	Kristoffer Rein	
Versjon	**Dato**	**Beskrivelse**	**Utarbeidet**	**Fagkontrollert**	**Godkjent**

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

MØTEREFERAT

MØTE : Avklaringsmøte Moss havn

STED : RÅDHUSET MOSS

TID : Tirsdag 04.06.2018

TILSTEDE :	FORSLAGSTILLER	: Henrik Høst	Moss havn
		Erik Gressløs	Moss havn
		Kristoffer Rein	Norconsult
		Christian Trender	Norconsult
	MOSS KOMMUNE	: Ida Edfelt	
		Anja Fagereng	
		Vibeke Arnesen	
		Terje Pettersen	
		Bernd Boermann, referent	

MØTE MED SIKTE PÅ AVKLARING AV DETALJREGULERINGSPLAN FOR MOSS HAVN

Forslagstiller har utarbeidet et nytt konsept de ønsker å legge til grunn for detaljprosjektering og har bedt om drøftelsesmøte.

Generelle diskusjonspunkter:

- Å regulere hele området avsatt til ferje/havn i områdeplanen til rent havneformål
- Med dette reduseres behovet for utfylling i sjø
- Mer hensynsfull plassering av ny bebyggelse
- Fase 1 med ny kai i nord uten behov for utfyllinger i sjø
- Ny bebyggelse i forkant av eks industribebyggelse tar bedre hensyn til beboere
- Bygningsmassen med vesentlig redusert høyde ift. områdeplanen
- Strand blir ikke berørt av utbygging i fase 1
- Fase 2 omfatter utfylling i sjø og utvidelse mot sør
- Fase 3 omfatter havnespor og sone for godshåndtering

Forslaget viser flere fordeler og forbedringer siden varsel om oppstart, men omregulering til rent havneformål er i strid med overordnete planer som områdereguleringsplan og sentrumsplan.

Bakgrunnen for blandet formål i overordnet plan var ønske om flytting av fergeterminal for på sikt å frigjøre eksisterende fergeterminal til byutvikling.

Det ble diskutert mer eller mindre realistiske utviklingsmuligheter, evt interessekonflikter med Statens Vegvesen, samt fordeler og ulemper av formålsendring.

Moss havn påpeker at de stiller til ulike info-møter på Bylab ifm høring, naboens interesser m.m.

Forslaget er i strid med overordnet plan og planavdelingen mener dette må avklares politisk før man går videre med planen.

Det anbefales videre et planinitiativ til TU eller politisk sak på overordnet nivå (avklares med Rådmannen)

Forslaget vil ha behov for nytt varsel om oppstart.
I tillegg må det vurderes om endringen utløser krav om konsekvensutredning for endret formål.

Kom gjerne med tilbakemelding til referatet dersom det er noe som er feil eller glemt.

Referent:
Bernd Boermann