

Oppdragsgiver
Moss Havn

Rapporttype
Planprogram

2014-02-28

PLANPROGRAM FOR MOSS HAVN



**PLANPROGRAM FOR
MOSS HAVN**

Oppdragsnr.: 1131730
Oppdragsnavn: Moss Havn
Dokument nr.:
Filnavn: 2014-05-22-Planprogram-Moss Havn- revidert etter høring

Revisjon	0	1	2	
Dato	2014-02-28	2014-05-22		
Utarbeidet av	Hanne Mo Østgren Jørgen Biørn	Jørgen Biørn		
Kontrollert av	Kristian Ribe	Terje Pettersen MK.		
Godkjent av	Hanne Mo Østgren	Hanne Mo Østgren		
Beskrivelse	Høringsforslag Planprogram for områderegulering og KU for Moss Havn	Planprogram for områderegulering og konsekvensutredning for Moss Havn.		

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder

Forsidebilde er hentet fra Kommuneplan for Moss 2011-2022

INNHOOLD

1.	MÅLSETNINGEN MED PLANEN	5
2.	BESKRIVELSE AV TILTAKET.....	7
3.	PLANPROGRAMMETS HENSIKT	9
3.1	Hensikt med planprogrammet.....	9
3.2	Krav om konsekvensutredning	9
3.3	Tilbakemeldinger og fastsetting	10
4.	PARALLELLE PROSESSER.....	11
4.1	Tildekking av forurenset sjøbunn	11
4.2	Kommunedelplan sentrum - Sentrumsplan for Moss	11
4.3	Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad - Detaljregulering med konsekvensutredning 11	
5.	PLANOMRÅDET.....	12
5.1	Topografi, landskap og bybilde	14
5.2	Eiendomsforhold	14
5.3	Områdebeskrivelse.....	15
5.4	Virksomheten før og nå.....	16
5.5	Utvikling i volumer over havna i tidsrommet 2005-2013	16
5.6	Trafikale forhold.....	17
5.7	Planområdets avgrensning	17
6.	OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER.....	20
7.	UTREDNINGSSALTERNATIVER	26
7.1	0-alternativet: Referansealternativet	26
7.2	Alternativ 1: Utvidelse av dagens havn	26
8.	UTREDNINGSMETODE	28
8.1	Bakgrunn/kilder og metode for utredningene	28
9.	UTREDNINGSTEMAER.....	28
9.1	Geotekniske forhold	28
9.2	Landskapsbilde/bybilde.....	28
9.3	Nærmiljø og friluftsliv	29
9.4	Trafikkforhold og samferdsel	29
9.5	Maritime analyser	30
9.6	Støy og lokal luftforurensning	30
9.7	Kulturmiljø	30
9.8	Naturmiljø (Naturverdier og biologisk mangfold)	31
9.9	Oppvirvling og spredning av forurensete bunnsedimenter - strøm, vannstand og hydrografi	31

9.10	Forurensningsspredning fra utfyllingsmaterialet	32
9.11	Flom og skred.....	33
9.12	Risiko og sårbarhetsanalyse	33
9.13	Estetisk veileder	33
9.14	Energi og klima.....	33
10.	PLANPROSESS, FRAMDRIFT OG MEDVIRKNING	34
10.1	Planprosess og organisering	34
10.2	Framdriftsplan	34
10.3	Medvirkning	34
10.4	Parallelle planprosesser	34

1. MÅLSETNINGEN MED PLANEN

Moss havn sin strategiske plan for perioden 2011-2022 bygger på en visjon om å være den foretrukne og mest effektive knutepunkthavna i Oslofjorden. Med omlegging av dagens jernbane med sidespor til havna og forbedret havneveitilknytning vil infrastrukturen ligge godt til rette for å utvikle havna ytterligere. Som en del av knutepunktsutviklingen rundt den nye jernbanestasjonen ønsker Moss Havn å se på mulighetene for å konsolidere og utvikle havnas virksomhet i den søndre delen av havneområdet med utvidelse av havna mot sør og med utvikling av tilleggsareal ved utfylling i sjø.

Deler av eksisterende havn kan da benyttes til utvikling av ny jernbanestasjon med endret sporsystem, riksvei til havn og fergesamband, knutepunktsfunksjoner og byutvikling. Utvidelse av havna er en sentral brikke i en planlagt større byutvikling av Moss sentrum. Utvidelse av havna er dessuten et miljøtiltak, både med tanke på å drive en effektiv og miljøvennlig havnedrift med tilrettelegging for effektiv sjøtransport, med tilleggseffekter ved tildekking av forurensede masser på sjøbunnen. Det legges stor vekt på sikkerhet for utrasing ved å oppnå god stabilitet i grunnen med de planlagte utfyllinger og motfyllinger.

Med bakgrunn i ovennevnte er det igangsatt arbeid med områdereguleringsplan for Moss havn. Det vises til behandlingen i MTS 30.10.13, som er vedlagt.

Utgangspunktet for områdereguleringsplanen er ønske om å videreutvikle dagens havneområde. Tiltaket innebærer en utvidelse av havna mot sør og med utvikling på nytt utfyllt land. Deler av eksisterende havn kan da benyttes til ulik form for byutvikling. I områdereguleringsplanen utredes selve utfyllingen i sjøen med etablering av framtidig havnerelatert virksomhet, med tilknytning til hovedveinettet og jernbane. Områdereguleringsplanen skal følges opp av detaljreguleringsplan som mer i detalj vil utrede og belyse konsekvensene av en planlagt utvikling og bruken av havneanlegget.

Planarbeidet gjennomføres av Moss Havn i nært samarbeid med Moss kommune.



Moss Havn slik den framstår i dag (bilde fra Kommuneplan for Moss)

2. BESKRIVELSE AV TILTAKET

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. Dette er både begrunnet i en naturlig utvikling av havnevirksomheten, men også fordi utviklingen av omkringliggende områder gjør at Moss havn må avstå opp til 50 mål til andre formål. Gjeldene reguleringsplan gir en utvidelsesmulighet på opp til 30 mål, noe som ikke vil være tilstrekkelig for en videreutvikling av havna i forhold til det som fremgår over.

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. I tillegg til utfyllingen vil tiltaket innebære trinnvis etablering av havneanlegg der nytt kaianlegg normalt anlegges i ytterkant av og langs utfylt område. Annen utbygging og driftsforutsetninger avklares i detaljregulering.

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 veiprojekt og lignende.

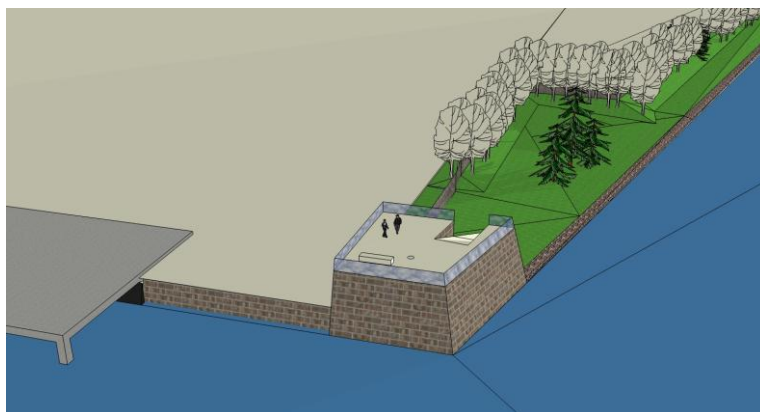
Moss Havn har de siste årene utviklet havna med spesialitet på import av varer i konteinere, men tilbyr også prosjektlast av ulik type i tillegg til lager og arealleie. Det prosjekteres et areal på omlag 100 mål med sikte på å kunne innrette dette mot ulike behov næringslivet etterspør i en knutepunktshavn. Rene kapasitetsberegninger har ikke relevans i denne fasen, men kan analyseres nærmere når tilstøtende infrastrukturprosjekt i Moss kommer lengre i planlegging. Det må imidlertid sees på utviklingstrekk der havnas utvikling vurderes i et lengre perspektiv, gjerne 50 år.

I forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringsplan for havneanlegget vil utforming og bruken av området når det gjelder tekniske anlegg som kraner, driftsbygg, lagerbygg/skur, lagerplass for containere osv. detaljeres videre.

Det ligger i dag et grøntområde/badestrand sør for eksisterende havneanlegg. Dette området vil gå tapt som følge av at området skal fylles ut. Tiltaket omfatter derfor også en reetablering av grøntområde/badestranden med ny plassering sør for utvidet havn. Området vil både ha en landskapsmessig funksjon og en funksjon som rekreasjonsområdet for byens befolkning.

Planforslaget vil utrede nærmere både utformingen av dette grøntområde og havneområdet for øvrig (steinfylling og prinsipper for utvikling). Området vil bli sett i sammenheng med økt tilgjengelighet fra sør og nord, slik at attraktiviteten øker utover dagens bruk av eksisterende område.

Illustrasjonene nedenfor er fra Larvik og Drammen havn og viser hvordan et slikt grøntområde kan utformes.



Drammen havn



Larvik havn - Revstien

3. PLANPROGRAMMETS HENSIKT

3.1 Hensikt med planprogrammet

Ved tiltak eller planer som utløser krav om konsekvensutredning skal det utarbeides et planprogram. Hensikten med planprogrammet er å beskrive formål, innhold og prosess (framdrift, deltakere, medvirkning) for områderegulering av Moss havn.

I planprogrammet defineres utredningsbehov og premisser for utredningene.

Planprogrammet definerer hva som skal utredes i planfasen. Definerte utredninger skal ha relevans for beslutning om gjennomføring av tiltak. Gjennom arbeid med reguleringsplan og tilhørende konsekvensutredning skal de fysiske forhold og konsekvenser av tiltak avklares. Planprogrammet skal omfatte alle forhold og tema av betydning for gjennomføringen av tiltaket. Utredninger knyttet til reguleringsplanarbeidet skal gi et mest mulig komplett bilde av konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

3.2 Krav om konsekvensutredning

Tiltaket innebærer utfylling i sjøen med et areal på ca. 100 mål i forbindelse med utvidelse av havneterminalen i Moss havn mot sør. Utviklingen av havneområdet vil kunne muliggjøres gjennom tilgang på rene steinmasser fra samferdselsprosjekt og store utbyggingsprosjekt i regionen. Moss Havn er i forhandling med flere aktuelle prosjekt der det er overskuddsmasser som må fjernes. Havnas planer vil således løse potensielle miljøutfordring ved deponering av overskuddsmasser der disse ikke kan inngå som samfunnsnyttige tiltak.

Forslag til områderegulering for Moss Havn omfattes av forskrift om konsekvensutredninger, FOR-2009-06-26-855, med senere endringer, og med hjemmel i PBL §§ 4-2 og 14-6.

Forskrift om konsekvensutredninger, presiserer og utfyller plan- og bygningslovens bestemmelser når krav til konsekvensutredninger skal gjøres gjeldende. Forskriftens «§ 1 Innhold og generelle bestemmelser» angir at den som fremmer forslag til plan etter plan- og bygningsloven selv skal vurdere om planen eller tiltaket faller inn under forskriftens saklige virkeområde.

Planforslaget skal vurderes etter forskrift om konsekvensutredning (§ 4, jf. 3a og 3b, nevnt i vedlegg II). Ved gjennomgangen av kriterier som må oppfylles, omfattes planforslaget av følgende punkter:

Vedlegg I - Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes.
Planforslaget omfattes av ikke av vedlegg 1.

Vedlegg II - Planer og tiltak som skal vurderes etter § 4.

I forbindelse med forslag til områderegulering for Moss havn er det naturlig å vurdere om planforslaget faller inn under kap. II, § 3 Planer og tiltak som skal vurderes etter forskriften § 4, punkt c): *er lokalisert i større naturområder som er særlig viktige for utøvelse av friluftsliv, herunder markaområder, eller viktige vassdragsområder som ikke er avsatt til utbyggingsformål eller i overordnende grønnstrukturer og viktige friområder i byer og tettsteder, og hvor planen eller tiltaket kommer i konflikt med friluftsinnteresser.*

Planforslaget omfattes av vedlegg II, punkt 26: *Fiskerihavner, offshore-relaterte havneinstallasjoner og utvidelse eller vesentlig endret bruk av eksisterende havner.*

På grunnlag av det ovennevnte må det gjennomføres konsekvensutredning til forslag for områderegulering for Moss havn.

3.3 Tilbakemeldinger og fastsetting

Planprogrammet legges på offentlig ettersyn i minst seks uker etter vedtak om utleggelse på høring. Samtidig varsles oppstart av planarbeid.

Det opplyses om at foreslått planområdet i områdereguleringsplanen er utvidet mot sør i forhold til plangrensen i kommunedelplan sentrum – Sentrumsplan Moss (kfr. vedtatt planprogram for sentrumsplan 25.2.2013).

Som nevnt under kapittel 1 vil det i områdereguleringsplanen stilles krav om at det skal utarbeides detaljreguleringsplan som videre detaljerer bruken av havneanlegget. Alle detaljer for bruken vil således ikke planlegges i denne områdereguleringsplanen, men det er et mål at tiltaket skal gi mulighet for å utvikle havnas virksomhet for bedre effektivitet og mer miljøvennlig måte.

Planprogrammet fastsettes av Moss kommune. På grunnlag av et fastsatt planprogram skal det utarbeides områdereguleringsplan med nødvendige utredninger for hele tiltaket.

Fastsatt planprogram avklarer hvilke temaer og omfanget av disse som skal utredes videre.

4. PARALLELLE PROSESSER

4.1 Tildekking av forurenset sjøbunn

I forbindelse med planlagt utfylling har Moss Havn startet en søknadsprosess om tildekking av forurensede sedimenter i havna. Dette er et tiltak som kan danne ramme for senere utfylling til nytt landareal. I tillegg vil tiltaket isolert ha effekt med å forbedre grunnforhold og hindre spredning av påvist forurensning og svært løse sedimenter i området som lett spres med oppvirvling ved sterk strøm og propelloppvirvling. Søknad om dumpingtillatelse er under utarbeiding og vil bli sendt til Fylkesmannen i Østfold. Det er et nasjonalt mål å bringe mest mulig av miljøgifter ut av sirkulasjon. En tildekking av Moss havn med rene masser vil derfor være et miljøprosjekt samtidig som det vil lette prosessen med utbygging av ny havn. Ved forekomst av forurensede sedimenter må det tas spesielle hensyn ved utbygging i sjø og strandsone. Tiltak i sjø før utbygging vil derfor være en fordel.

4.2 Kommunedelplan sentrum - Sentrumsplan for Moss

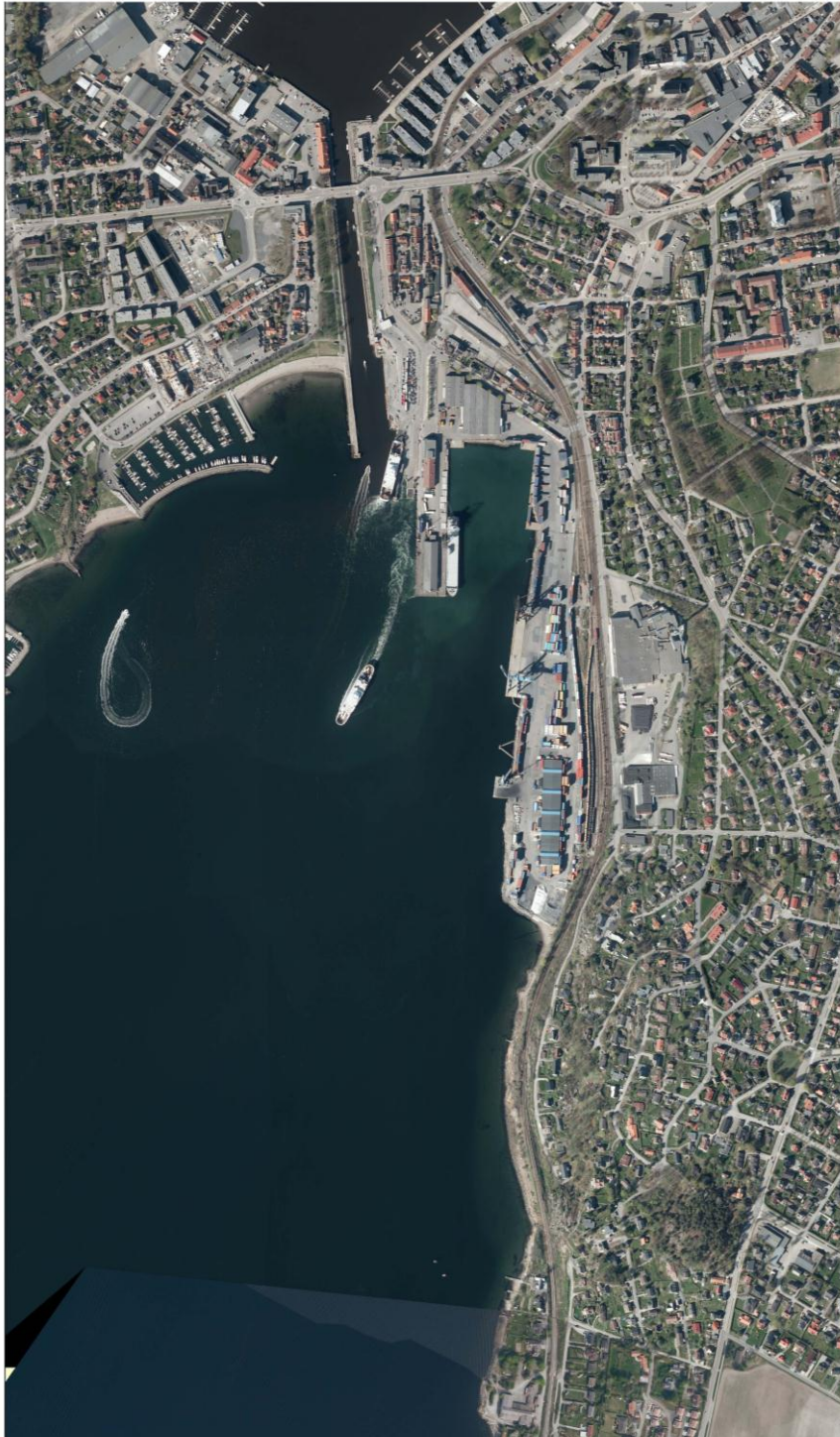
Moss kommune utarbeider for tiden ny sentrumsplan. Sentrumsplanen er en kommunedelplan, hvor områdereguleringsplanen for Moss havn inngår som ett av områdene. Andre viktige områder i sentrumsplanen er Verket og sentrumskjernen. Sentrumsplanen utarbeides parallelt med områdereguleringen for Moss havn. Framdriftsplanen i planprogrammet for sentrumsplanen angir offentlig høring av kommunedelplanen i juni 2014. Det må gjennomføres avklaringer mellom planprosessene for å avklare grensesnittet mellom områdereguleringen for Moss Havn og sentrumsplanen. Det må også gjøres en avveining av hvilke konsekvensutredningsbehov som vil bli ivarettatt i henholdsvis områderegulering og sentrumsplanen.

4.3 Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad - Detaljregulering med konsekvensutredning

Jernbaneverket har lagt ut forslag til planprogram for «Dobbeltspor Sandbukta-Moss-Såstad, detaljregulering med konsekvensutredning» ut på høring. Alternativet innebærer nytt dobbeltspor i tunell fra Sandbukta til nye Moss stasjon, nord for planovergangen Strandgata/Værlegata. Videre sør går nytt dobbeltspor i tunell gjennom Kleberget. Forbi Moss havn går jernbanen i dagen. Frist for innspill er satt til 11.3.2014. Planområdet omfatter hele Moss havn og det er derfor et behov for koordinering og avklaring med Jernbaneverket. Jernbaneverket har ikke fastsatt den endelige tekniske løsningen for framføring av nye spor.

5. PLANOMRÅDET

Planområdet ligger i Værlebukta og omfatter et område av den sørlige delen av Moss Havn mellom kanalen og ro/ro anlegget for fergetorbindelsen Moss-Horten i vest, eksisterende havn og Kleberget i øst og kommunegrensen mot Rygge i sør. Området benyttes i dag til havn, havnelager og næringsvirksomhet. Planområdets avgrensning fremgår av kartet i kapittel 5.7.



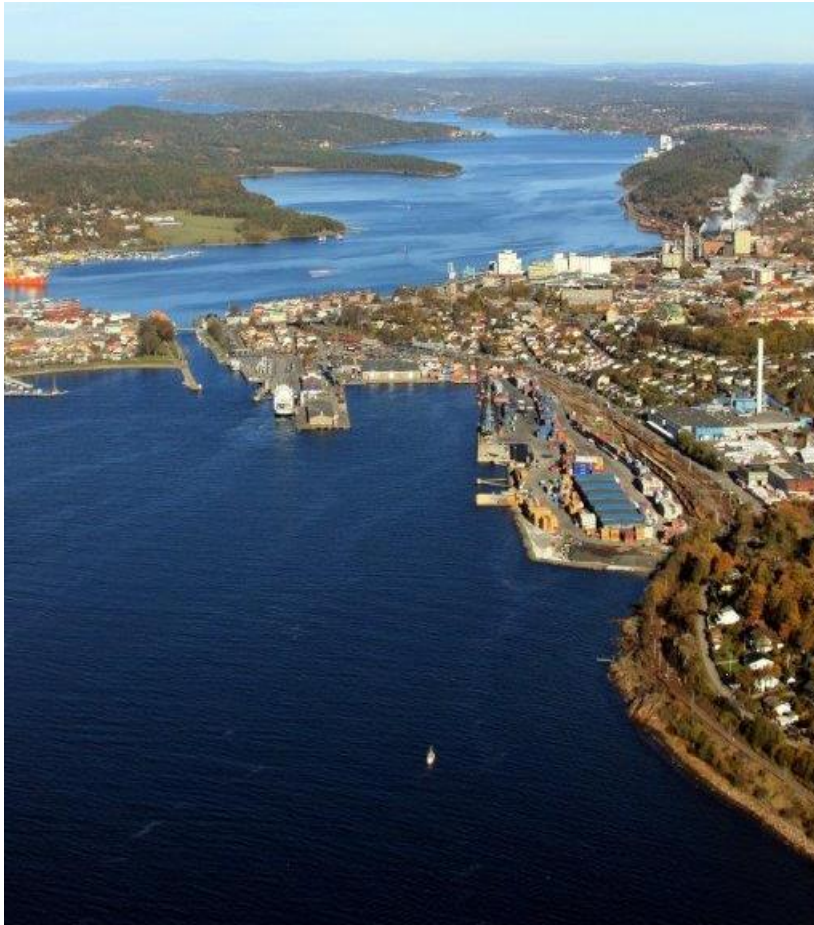
Flyfoto av Moss Havn, Moss sentrum og omkringliggende områder



Helikopterflyfoto, T. Eriksen – Moss Havn og Moss by sett fra sør.



Helikopterflyfoto, T. Eriksen – Moss Havn og Moss by Jærløysbroa, sett fra nord



Moss havn med Kleberget i sør (Bilde Moss Havn)

5.1 Topografi, landskap og bybilde

Planområdet er flatt og har få topografiske variasjoner, med unntak av høydeforskjellen mellom området på land og områder på vann. I dag består planområdet og områdene rundt, av en rekke lager og driftsbygninger i tillegg til kontorlokaler og annen teknisk infrastruktur, samt kaianlegg. Det er til enhver tid lagret store mengder gods/containere (stykkgoods, bulk, jern- og stålprodukter, samt landbruk/skogprodukter). Totalstørrelsen på havnelageret er på om lag 13 600 m² fordelt på fem bygg.

Moss havn sin trafikkterminal preger hele den sør-vestlige delen av sentrum med flere kaianlegg, bebyggelse, faste og mobile kraner, jernbane og annen infrastruktur. Bybildet glir over fra Østre kanalgate (riksveg 19) og til oppstillingsplassene for fergeforbindelsen Moss-Horten og avgrenses av bebyggelsen til Hydro Chemikal Norge AS før en møter kaifronten på 650 meter med kraner og lagringen av gods i bakkant, avgrenset av jernbanen langs Værlegata.

5.2 Eiendomsforhold

Planområdet består av følgende grunneiendommer:

Gnr./bnr.: 2/2049 - Standgata 4, Moss Havnevesen

Gnr./bnr.: 2/2320 - Værlegata 43, Moss kommune

Gnr./bnr.: 2/2315 - Værlegata 37, Jernbaneverket

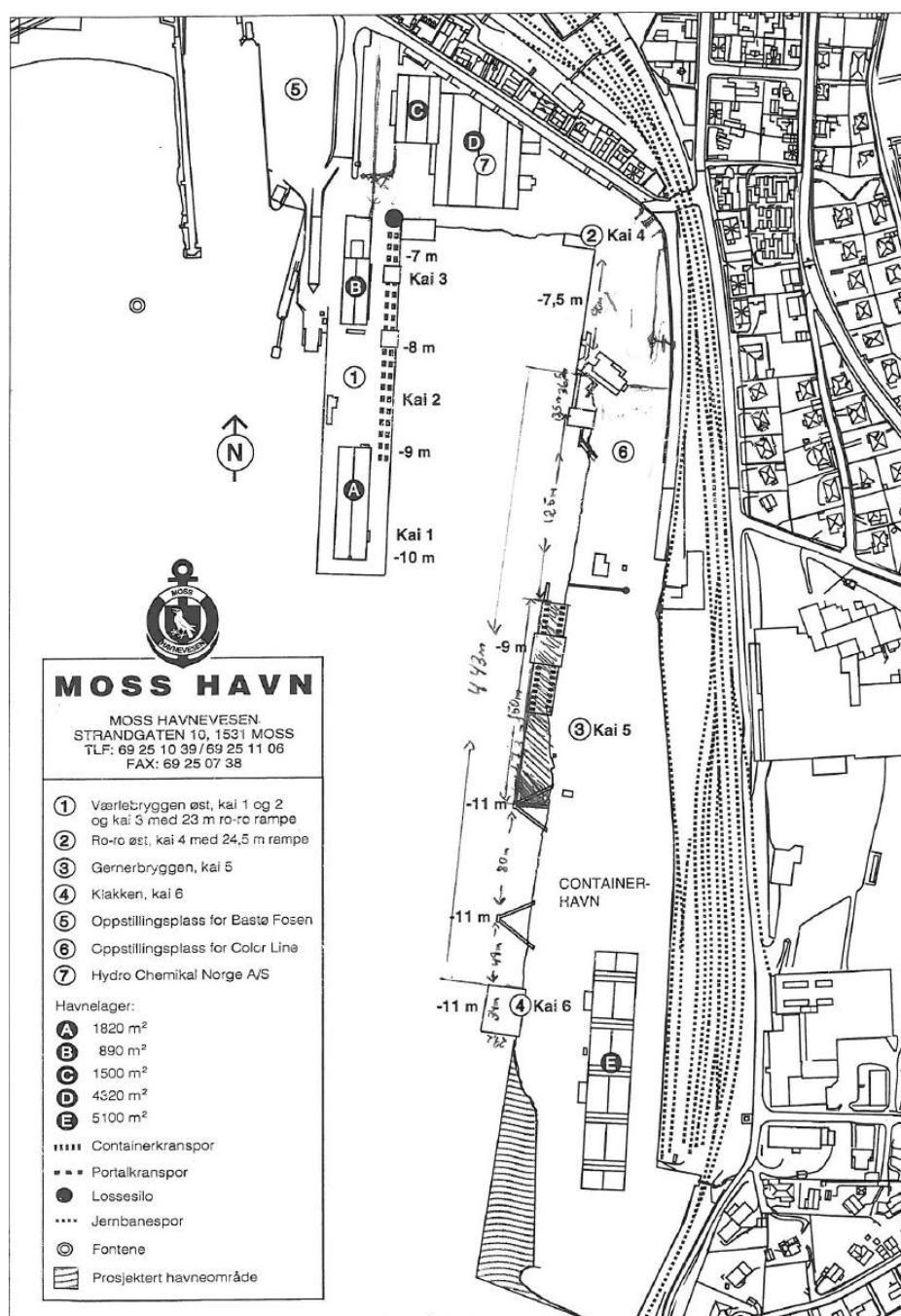
Gnr./bnr.: 2/2899 - ikke registrert adresse, Moss kommune

Gnr./bnr.: 2/1304 - Kleberget 1B, Moss kommune

Gnr./bnr: 2/2901 - ikke registrert adresse, Moss kommune

5.3 Områdebeskrivelse

Sør for Moss sentrum og dagens jernbanestasjon, ved utløpet av kanalen mellom fastlandet og Jeløya, ligger Moss havns trafikkterminal. Terminalen er 650 meter lang og omfatter Værlebrygga øst med kai 1, 2 og 3, Gernerbrygga, Klakken (kai 6) og Ro-ro øst (kai 4). På siden av Værlebrygga ligger 2 ro/ro kaier for ferger, med tilhørende oppstillingsplasser, for ferger mellom Moss-Horten.



Kart over Moss Havn – Havnebasseng med kaier

Havneområdet i sin helhet omfatter både Rv. 19, som ender ut i oppstillingsplassen til fergeforbindelsen Moss-Horten, samt jernbanen og containerhavna. Selve trafikkterminalen er adskilt med gjerder for sikring i henhold til internasjonale regler.
(<http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Havnesikring/>)

5.4 Virksomheten før og nå

Det har vært havnevirksomhet på Moss havn i hundrevis av år. Så langt tilbake som på 1500-tallet har vært registrert fergetrafikk mellom først i Tronvik og Horten, senere med anløp inne i Moss. Om lag år 1850 ble det etablert en fast forbindelse mellom Horten og Moss. Bastø fergene (Bastø I og II) gikk mellom Moss og Horten fra Mossesundet fra 1865.

Skipsreder Biørn Biørnstad og hans rederi etablerte seg i 1940-1950 årene og var godt kjent på grunn av fruktbåtene Washington Express og Pacific Express. Moss Maritime senter ble bygd på midten av 1970-tallet. I dag er Moss havn en liten men effektiv havn og fungerer som et regionalt knutepunkt. Moss Havn KF inngår i «Havnealliansen» som er et samarbeid etablert mellom Borg og Moss.¹

Havna og områdene rundt, huser blant annet produksjonsbedriften Rockwool, DFDS Logistics, Statens Vegvesen Østfold, Mossregionens Næringsutvikling AS, Nor-Cargo Moss, Moss Kjemiske Arbeiderforening, samt en rekke firma med virke innenfor shipping og logistikk og annen næringsvirksomhet. Antall arbeidsplasser rundt havna har økt de siste årene, det er særlig maritime bedrifter som søker seg til Moss. Etter konkursen til papirfabrikken Peterson satses det enda sterkere på næringsutvikling i Mossregionen, og særlig den positive utviklingen på Vestby næringspark har gitt regionale ringvirkninger.

Moss havn er Norges nest travleste havn målt i konteinere, etter Oslo havn og på linje med Larvik havn. Øvrige store trafikkhavner i Oslofjorden er Borg havn og Kristiansand havn. Moss havn er en rask voksende på godsvolum gjennom terminalen, noe som har sammenheng med en særlig god lokalisering og nærhet til nasjonalt viktige logistikkbedrifter. Det gjør havna strategisk viktig. Moss havn har status som stamnetthavn.² Totalt er det 31 havner i Norge som har status som stamnetthavn.

Antall arbeidsplasser direkte i havna er ca. 200. Antall arbeidsplasser i regionen som er direkte og indirekte havnerelatert er ca. 2500 og verdiskapning ca. 1.5 milliarder kroner. I følge tall fra Vestby Næringspark arbeider det ca. 600 mossinger i parken med logistikk.

5.5 Utvikling i volumer over havna i tidsrommet 2005-2013

³Moss havn håndterer ulike typer gods. Økning fra 2005 til 2013 i ant. TEU er 65%, økning i tonn stykkgoods er 15% og økning i bulk er 5%.

¹ *Havna i Moss – En kortfattet historikk, Moss havn*

² Stamnett for sjøtransport omfatter hovedledene langs kysten fra svenskegrensa til grensa mot Russland, med indre og ytre leder, leder for innseiling til stamnetthavnene, samt seilingsleder utenfor kysten for skip i transitt. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-16-2008-2009-/10/1/4.html?id=548959>

³ TEU = Twenty-foot equivalent unit og er basert på volumet til en 20 fots kontainer.

Statistikk over Moss Havns offentlige kaier

	2005	2013
Antall TEU	36 712	60 500
Antall tonn stykk gods	309 768	357 200
Antall tonn våt- og tørrbulk	82 157	86 000

5.6 Trafikale forhold

Rv. 19 ender i havneområdet med tilknytning til trafikkterminalen og der Moss-Horten-ferga har anløp. Rv. 19 fortsetter videre på andre siden av fjorden til E18. Moss havn betjenes landverts med bil fra Rv. 19 (Østre Kanalgate) og fra Værlegata/Strandgata via planovergang over jernbanen. Rv. 19 betjener dermed både fergetrafikken og trafikken til Moss havn. Moss-Horten-ferga har avgang hvert 15. minutt store deler av tiden trafikken går. Fergetrafikken utgjør en andel på ca 4 500 kjøretøy per døgn av trafikken på Rv. 19.

Dagens trafikkbelastning (2012 - NVDB) viser at Rv. 19 kanalen - Blinken har en ÅDT (kjøretøy per døgn) på 24 000, Rv. 19 Blinken - Vansjø har en ÅDT på 18 000 og Rv. 19 Vansjø E6 har en ÅDT på 25 000. Fjordveien ved Kransen har en ÅDT på 13100. Dagens trafikknett er relativt sett høyt belastet, og påvirkes ytterligere av støtvis tømning av bilferger fra Horten som skal inn i eksisterende veisystem. Framtidig trafikkvekst vil komme i havnesonen og søndre næringsområde i Rygge/Moss. Tungtrafikken fra havna og fergetrafikken preger planområdet og områdene rundt.

Moss havn skal kobles på framtidig Rv. 19. Moss kommune har startet kommunedelplan for Rv. 19 og veisystemet i Moss. Løsninger og alternativer for ny riksveitrase er ikke avklart, men det foreligger en rekke alternative løsninger. Arbeidet med planen avventer ferdigbehandlingen av KVVU-arbeidet til Statens vegvesen (godkjent KS1 fra Samferdselsdepartementet). Det er ønskelig at havnetrafikken gradvis beveger seg over på jernbane ved borttransportering av gods.

Det vises til illustrasjon av de alternative løsningene i kapittel 6. Alternativene viser forskjellige måter å håndtere den nedre delen av Rv. 19 mot havna. Valg av løsninger vil bli avgjort i det videre planarbeidet med kommunedelplanen for Rv. 19.

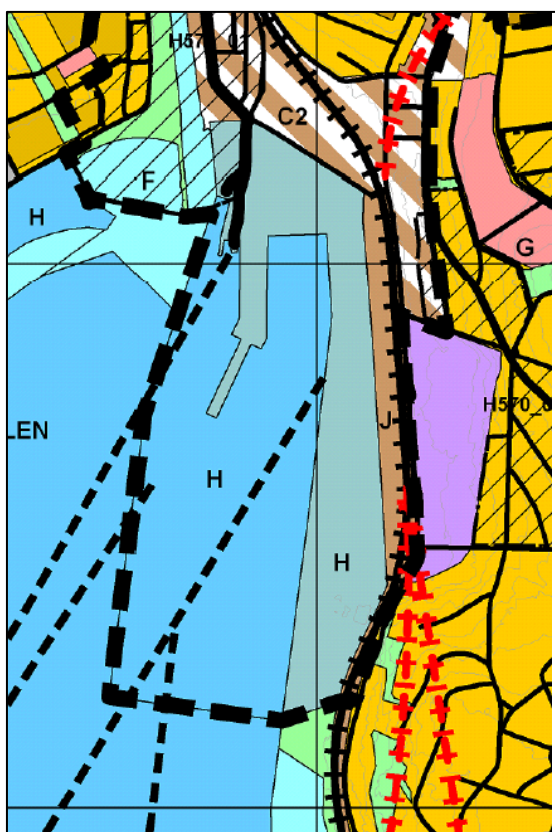
5.7 Planområdets avgrensning

I sør foreslås plangrensen lagt i kommunegrensen mellom Moss og Rygge. Plangrensen er foreslått noe lenger sør enn plangrensen som er satt for utvidelse av havna i sentrumsplanen. Bakgrunnen er ønske om å utvikle en framtidsrettet havn som legger til rette for en mest mulig optimal og miljøvennlig havnedrift med sikker innseiling og trafikkavvikling mellom godsskip til havna, fergetrafikk og annen småbåtttrafikk. Utvidelse sørover skal foregå parallelt med drift av dagens terminal, noe som taler for å trekke utfylling lengre sør enn dagens planavgrensning. Grunnforholdene er dessuten bedre langs Kleberget enn vestover i havnebassenget. Det synes derfor gunstig å utvide havna mot sør og ikke mot vest. Hele utvidelsen mot sør skal ikke benyttes til havneutvikling. Her skal det inn både friområde i sjø og på land. Omfanget av havneutviklingen vil bli avklart i planarbeidet.

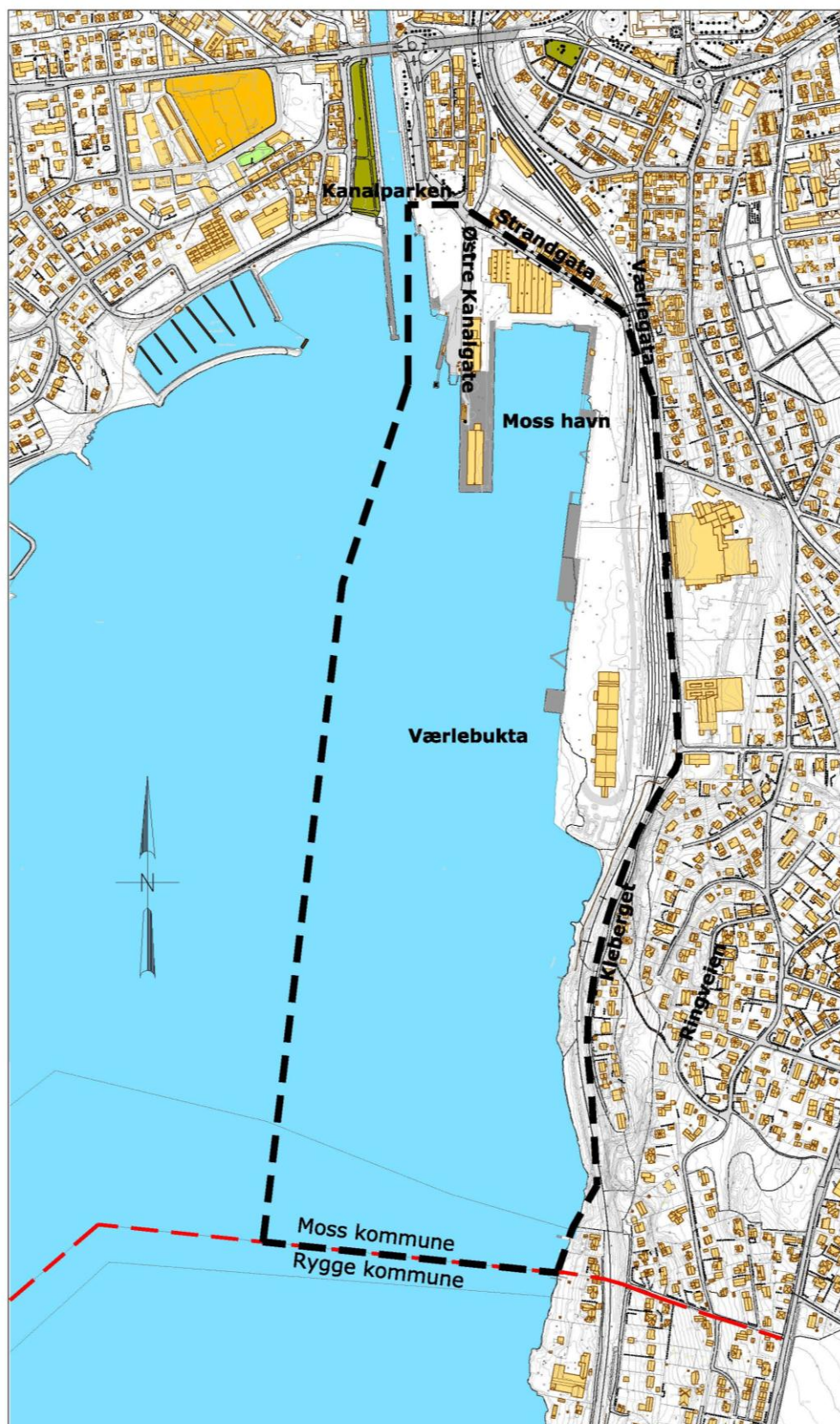
Plangrensen er i nord satt ganske vid i tråd med tidligere avgrensning av havneområdet for å sikre en robust områdeavgrensning. Avgrensningen vil kunne bli trukket lenger sørover når eventuell flytting av fergeleiet og utviklingen av «Sjøsiden» er nærmere avklart i sentrumsplanen.

I øst og vest følger plangrensen kommunedelplan for Moss sentrum, «Sentrumsplanen».

I forbindelse med rulleringen av sentrumsplanen (kfr. kapittel 4.2) skal en mulig framtidig lokalisering av fergeleiet for Moss-Horten forbindelsen utredes. Områdereguleringen for Moss havn utreder ikke lokalisering av nytt kaianlegg/anløp for riksferge, men planen vil ikke være til hinder for en framtidig plassering av nytt kaianlegg delvis eller helt innenfor planområdet til områdereguleringsplanen. Dette avklares nærmere i sentrumsplanen og vil kunne påvirke endelig løsning og utredninger i områdereguleringsplan for havna.



Utsnitt av gjeldende kommuneplan med formål for havn (H).



Foreslått plangrense, kommunegrensen er markert med rødt

6. OVERORDNEDE RAMMER OG FØRINGER

Planarbeidet vil forholde seg til en rekke overordnede rammer og føringer på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

"Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging", vedtatt av Regjeringen ved kgl.res. 24. juni 2011

Ovennevnte inneholder føringer og forventninger for blant annet bærekraftig og god by- og tettstedsutvikling. Utviklingen av Moss havn vil være i tråd med disse. Planarbeidet vil også forholde seg til statlige planretningslinjer og -bestemmelser innenfor ulike tematiske områder som for eksempel, klima- og energiplanlegging, areal- og transportplanlegging m.m.

Nasjonal transportplan 2014-2023

Havnestrukturen i Norge består av utpekte havner, stamnetthavner og øvrige havner. Med dette er det trukket et skille mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket og andre havner. Regjeringen legger til grunn en politikk der staten, i samspill med havnene, arbeide for en havnestruktur med effektive havner med hyppige skipsanløp, som fungerer som logistikknutepunkt for kombinerte transportløsninger. Sjøtransporten vil gjennom dette få lavere enhetskostnader og bli mer konkurransedyktig, og dermed bidra til at mer gods fraktes sjøvegen. Moss havn er stamnetthavner, men ikke utpekte havner.

Statlige planretningslinjer (SPR) for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen, vedtatt av Regjeringen ved kgl.res. 27. juni 2008 § 6-2

Formålet med retningslinjene er å tydeliggjøre den nasjonale arealpolitikken i 100-metersbeltet langs sjøen. Hovedmålet er å ivareta de allmenne interessene og unngå uheldig bygging langs sjøen. Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering der vernet er strengere i de sentrale områdene på grunn av høyt press på arealer.

Kommunene skal legge retningslinjene til grunn i den kommunale planleggingen og planbehandlingen. Moss kommune er definert i kategorien Kystkommunene i Oslofjordregionen. Der det i 100- metersbeltet langs sjøen skal legges retningslinjer til grunn for ny utbygging. Dette omfatter blant annet at bygging og landskapsinngrep ikke skal tillates på arealer som har betydning for andre formål og nye bygninger skal trekkes så langt unna sjøen som mulig. Byggets funksjon skal ha betydning for plasseringen.

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging, gitt ved Kgl. resolusjon av 20. august 1993 (erstattes av STR for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (under behandling 2013/2014))

Retningslinjen skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan og bygningsloven i kommune, fylke og hos statlige myndigheter. Hensikten med retningslinjene er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging i kommunene, på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging – T-1442/2012

Retningslinjen angir de anbefalte grenseverdiene for utendørs støy. Retningslinjen skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven hos alle aktører. Retningslinjen er veiledende og ikke rettslig bindende. Vesentlige avvik fra T-1442/2012 kan gi grunnlag for innsigelse fra statlige sektormyndigheter. Virkeområde for retningslinjen omfatter blant annet havner og terminaler. Der det er angitt grenseverdier for impulslyd ved planlegging av ny støyende virksomhet. Grenseverdiene omfatter støynivå på ute-oppholdsareal og støynivå utenfor soverom, natt.

Fylkesplan for Østfold - Østfold mot 2050, fylkesplanperiode 2009-2012,

vedtatt 26.2.2009 av Fylkestinget og godkjent i Statsråd 11.03.2011. Fylkesplanen sier blant annet, i forbindelse med «Regionale strategier for Mosseregionen», at Moss skal utvikles til et maritimt knutepunkt i Oslofjorden med et aktivt havnemiljø og med etablering av maritime kunnskapsbedrifter. Og under forutsetninger for gjennomføring av arealstrategien i Mosseregionen er utbygging av Moss havn nevnt spesielt.

Regional transportplan for Østfold

Regional transportplan Østfold beskriver følgende mål og strategier for havnene i fylket:

Mål

Havnene må være i stand til å levere tjenester i samsvar med lokalt, regionalt og nasjonalt behov og etterspørsel

Delmål/strategier

- Havnene skal dekke behovene til lokal og regional industri og næringslivets og befolkningens behov for sjøtransport.
- Havnene må sikres gode forbindelser til vei og bane, og det må utarbeides arealstrategier som sikrer havnenes utviklingsmuligheter.
- Etablere en baneforbindelse mellom Moss havn og Vestby, og opprette et multimodalt gods- og logistikk knutepunkt for Oslofjord øst
- Havnenes farleder skal utbedres.
- Samarbeidet mellom havnene i Østfold skal videreutvikles.

Kommuneplan for Moss 2011-2022, vedtatt 20.06.2011

-og vedtatt videreført av det sittende Bystyret gjennom behandlingen av "Kommunal planstrategi 2012-2015" i juni 2012.

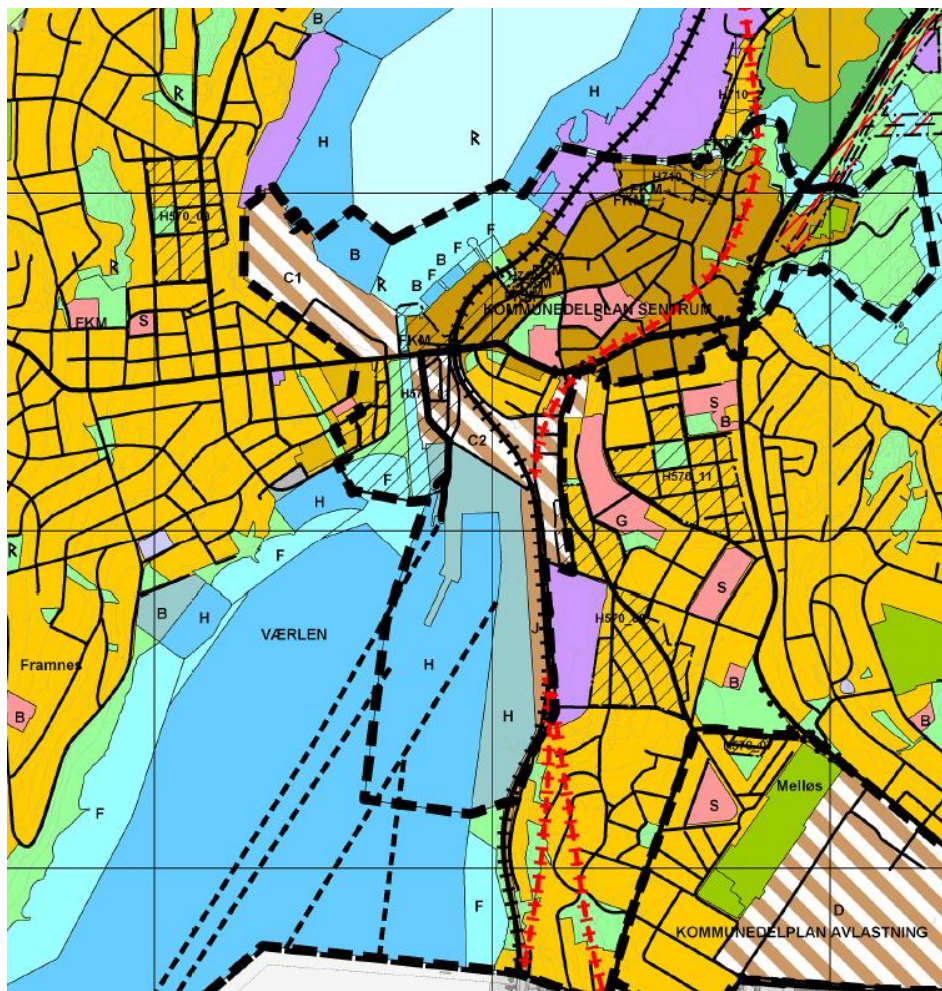
Kommuneplanen følger opp nasjonale og regionale føringer for et transport- og arealeffektiv utbyggingsmønster gjennom fastsetting av en langsiktig grense for by- og tettstedsutviklingen fram mot 2050. Det er med dette lagt til grunn at må skje en fortetting og transformasjon i det eksisterende by- og tettstedsområdet med særlig vekt på sentrumsutviklingen.

I kommuneplanens arealdel er planområdet og tilgrensende områder avsatt til:

- Havn - nåværende
- Kombinert bebyggelse og anlegg - framtidig
- Bane - nåværende
- Næringsvirksomhet - nåværende
- Friområde - nåværende

I følge kommuneplanen har Moss havn nå status som stamnetthavn, og det er lagt langsiktige strategiplaner for utvikling av havna til et intermodalt knutepunkt. Forskyvning av hovedtyngden

av virksomheten til havnas sydområde med muligheter for fjellhaller i Klevberget og god jernbane og veitilknytning, vil gi muligheter for et nytt knutepunkt i tilknytning til planlagt stasjonsområde i Moss.



Utsnitt av kommuneplan Moss 2011-2022

Kommunedelplan sentrum, «Sentrumsplanen» siste rullering med vedtak 20.06.2006

I møte 17.12.2002 vedtok Moss bystyre: «Kommunedelplanen for sentrum datert 12.12.2001 med utfyllende planbestemmelser vedtas som grunnlag for utviklingen av Moss sentrum i perioden 2002 – 2012. Planen rulleres hvert 4. år».

Bystyret i Moss har vedtatt å rullere sentrumsplanen i Moss som en strategisk kommunedelplan. 01.12.2012 gikk startsignalet for arbeidet med ny sentrumsplan i Moss og planprogrammet ble vedtatt av Bystyret 25.02.2013. I følge planprogrammet vil et sentralt tema i rulleringen av sentrumsplanen være å definere hvordan knutepunktsutviklingen rundt det nye stasjonsområdet skal ivaretas og hvilke rammer som må legges for videre planlegging. Videre står det i planprogrammet at: «En sentral forutsetning for å lykkes med denne knutepunktsutviklingen er at Moss havn kan frigi dagens havnearealer nær det nye stasjonsområdet til byutvikling og konsolidere havnevirksomheten i en utvidet "sydhavn" i samsvar med havnas egen strategiplan».

Planarbeidet for Moss havn vil utføres i nært samarbeid med Moss kommune slik at sentrumsplanens rammer for havneutviklingen følges opp i områderegeringsplanen for Moss havn.



I gjeldende reguleringsplan er planområdet regulert til havneområdet (landdel/sjø).



Reguleringsplan for dobbeltspor på Østfoldbanen inkludert ny stasjon i Moss

Jernbaneverket utarbeider detaljreguleringsplan for nytt dobbeltspor på Østfoldbanen, strekningen Sandbukta-Moss-Såstad, inkludert ny lokalisering av Moss stasjon. Planprogrammet har ligget på høring.

Gjennom utbyggingen av dobbeltsporet jernbane fra Sandbukta i Moss til Såstad i Rygge vil staten investere mer enn 5 milliarder kroner i jernbanemessig infrastruktur gjennom byen. Utbyggingen vil være en viktig del av utbyggingen av InterCity-triangelet på Østlandet. Staten stiller tydelige krav om at kommunene følger opp med en offensiv byutvikling som kan støtte opp under denne tunge infrastruktursatsingen.

Områdereguleringsplan Verket, Höeg Eiendom

Pettersen området (Gamle Peterson fabrikken) ligger inntil Verket, Sponvika og Moss sentrum. Höeg Eiendom jobber med utvikling av eiendommen for utvikling av næring, bolig og kultur. Planprogram ble vedtatt i desember 2013 og planforslag er under utarbeidelse.

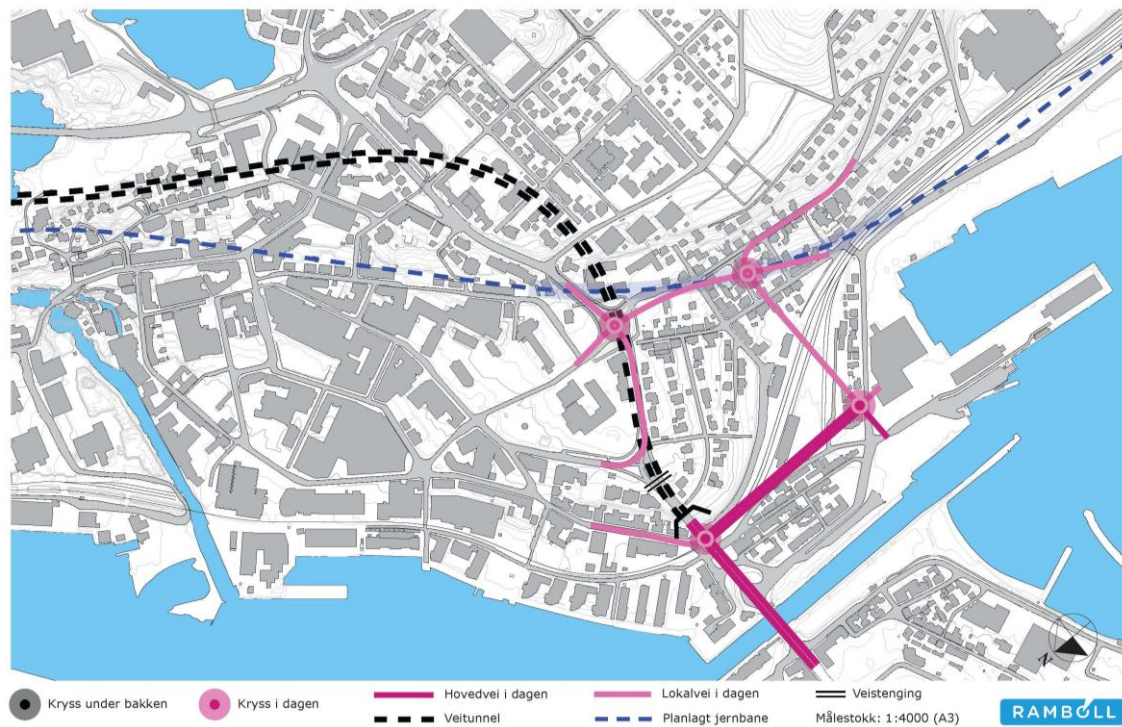
KVU for vegsystemet i Moss og Rygge, Statens vegvesen

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge kommuner. Konseptvalgutredningen skal kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1) og sendes på høring. Etter høringsrunden er det regjeringen som, basert på KVU rapporten, høringsuttalelser og KS1 tar beslutning om det skal planlegges videre og hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

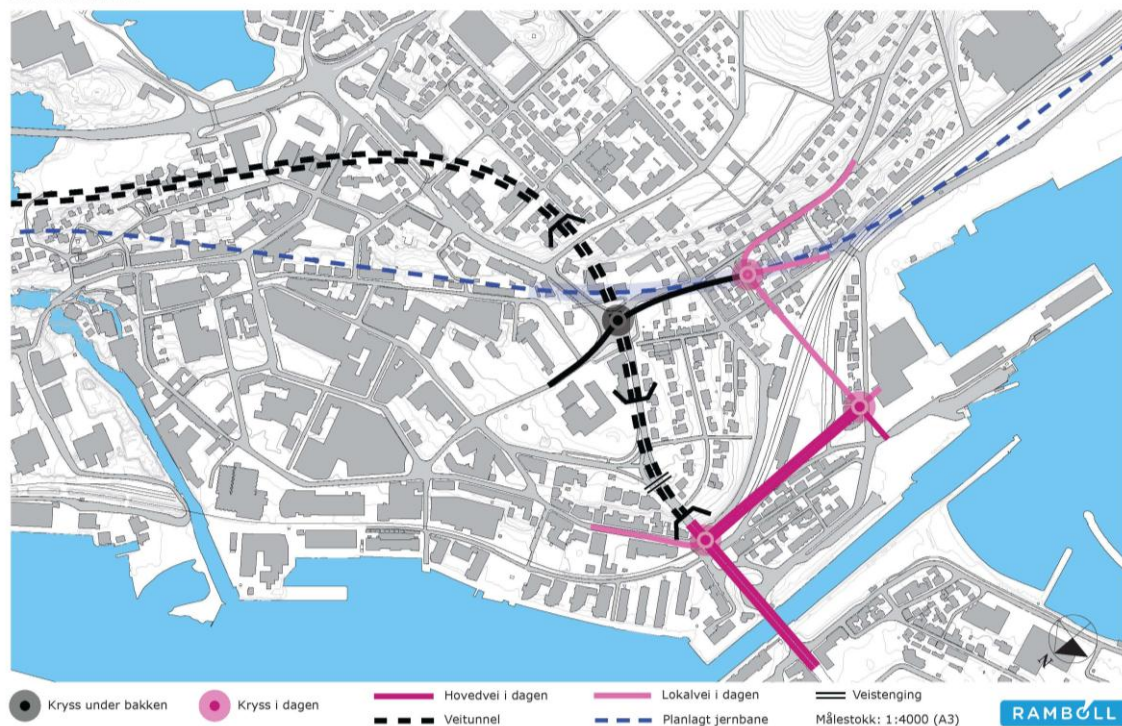
Kommunedelplan for Rv. 19, Moss kommune

Kommunedelplanen for Rv. 19 er initiert av Moss kommune. Bakgrunnen er store avviklingsproblemer knyttet opp mot fergeankomstene, høy andel tunge kjøretøy og en trafikkbelastning som i perioder ligger nær kapasitetsgrensen. Det er utredet flere alternative traseer for ny Rv. 19, se figur nedenfor. Videre planarbeid avventer ferdigbehandling av «KVU for vegsystemet i Moss og Rygge» (kfr. avsnittet over).

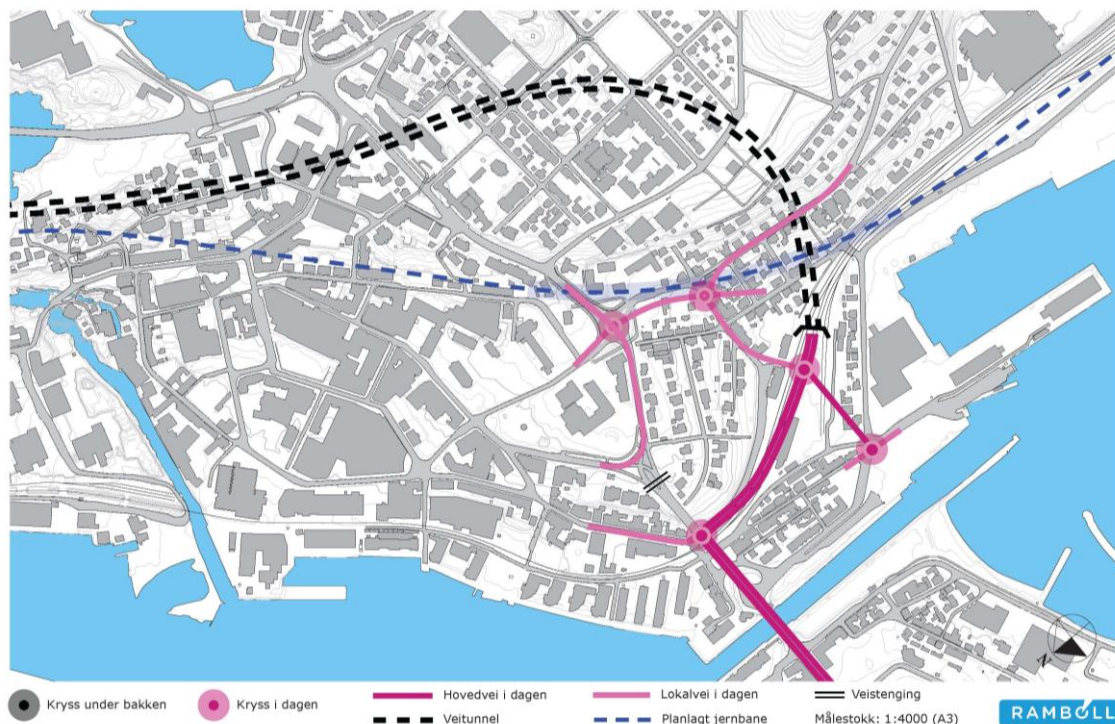
Alternativ 1a



Alternativ 1b



Alternativ 2c



7. UTREDNINGSLTERNATIVER

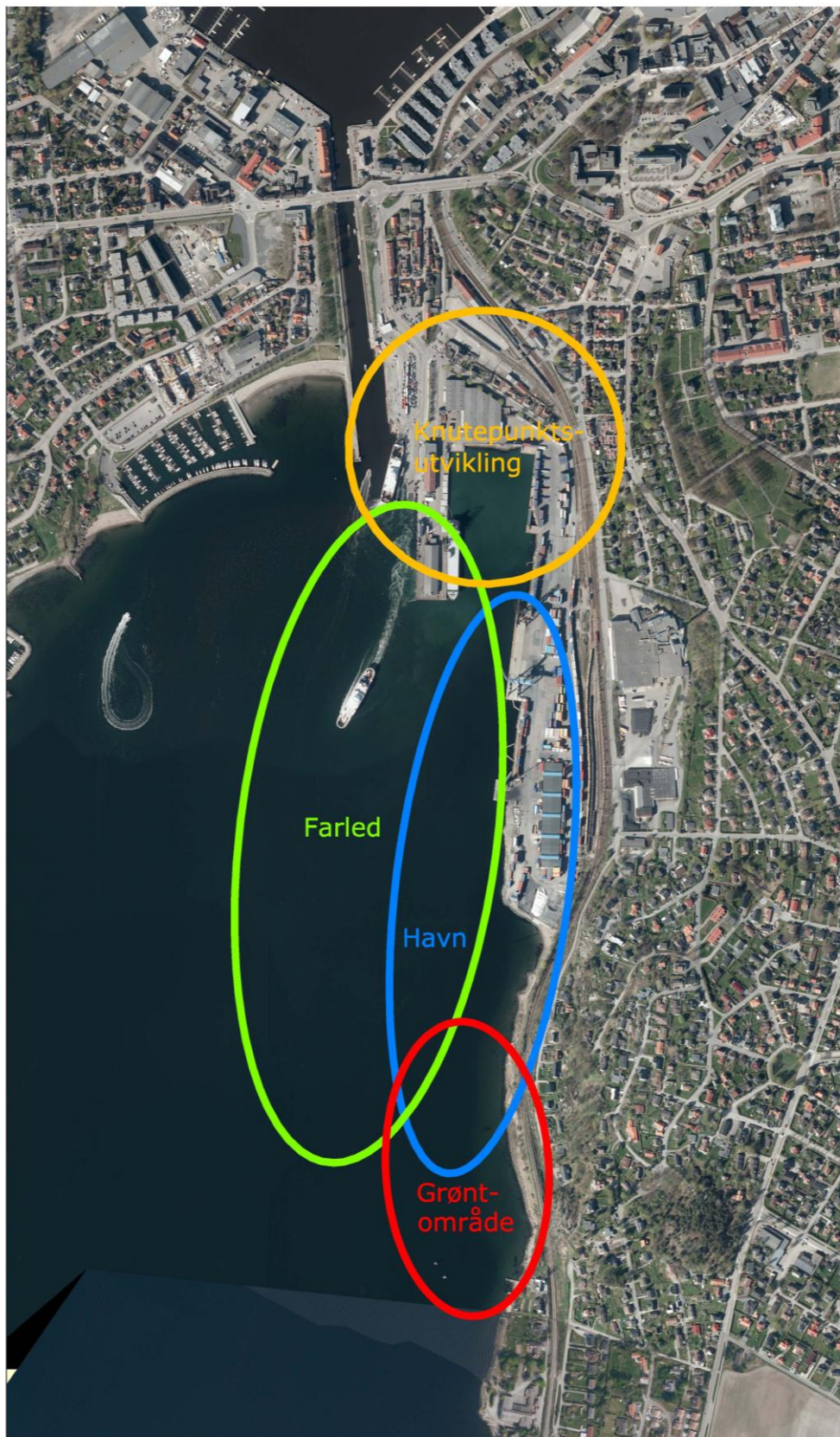
7.1 0-alternativet: Referansealternativet

0-alternativet innebærer at dagens situasjon videreføres. 0-alternativet skal utredes for å synliggjøre konsekvensene ved at dagens situasjon videreføres. Et 0-alternativ vil inneholde tiltak som inngår som naturlig utvikling av havnevirksomheten. 0-alternativet innebærer en ulempe for dagens drift da Moss havn blir nødt til å avstå arealer til deler av sentrumsutviklingen, opp til 50 mål, og gjeldende reguleringsplan kun gir utvidelsesmuligheter opp til ca. 30 mål.

7.2 Alternativ 1: Utvidelse av dagens havn

Alternativet medfører at deler av dagens havnedrift flyttes lenger sør og at terminalen utvides med omlag 100 mål langs Kleberget og ut i sjø. I sørenden av utvidet havneområdet etableres et grøntområde/badestrand for offentlig bruk og rekreasjon. Denne vil erstatte og utvide dagens grøntområde/badestrand lenger nord som går tapt på grunn foreslått utvidelse av havna. Dagens grøntområde har dårlig tilgjengelighet og har liten registrert bruk i dag.

Det påregnes ikke vesentlig større skip enn dagens konteinerbåter som anløper i dag. Utviklingen går i retning av mer effektive og miljøvennlige fartøy, og særlig høyere kapasitet enn i dag kan ikke påregnes de kommende år. Det legges til grunn at havneterminalen kan betjene flere skip og høyere omlastning på terminalen, samt at terminale sporadisk kan ta imot andre fartøy slik som cruiseskip.



Markerte områder viser cirka plassering av de ulike planlagte tiltakene

8. UTREDNINGSMETODE

8.1 Bakgrunn/kilder og metode for utredningene

Planprogrammet skiller mellom *metoden* for utredningen og *bakgrunnen/kilder*.

Metodene som skal benyttes er:

- Beskrivelse (dvs. en tekstlig oppsummering/vurdering av grunnlaget evt. med illustrasjoner)
- Beregning (dvs. beregning av et gitt tema, ofte ved hjelp av egnet programvare)

Bakgrunn/kilder for utredningen er enten:

- Eksisterende data som innhentes
- Nyregistrering/kartlegging av tema

Konsekvensene for utbyggingsalternativet vurderes opp mot dagens situasjon (referansealternativet) og sammenstilles.

9. UTREDNINGSTEMAER

9.1 Geotekniske forhold

Det er utført forberedende grunnundersøkelser for utfyllingsområdet («Utfylling i Værlebukta, Geoteknisk vurdering», Norconsult 10-10-2013). Grunnforholdene er homogene og området under sjøbunnen består av 5-15 m bløt leire over fastere leire og moreneleire. Tykkelsen på bløt leire er størst nord i tiltaksområdet.

I forbindelse med planlagt utfylling må det gjennomføres supplerende grunnundersøkelser og geotekniske analyser, da utførte grunnundersøkelser er gjort i et grovt rutenett og med stor avstand mellom boreprøvene. Grunnprøver sees i sammenheng med tilstøtende grunnanalyser for jernbane og veisystem, samt ROS analyse i kommunalt planverk. Geotekniske vurderinger vil basere seg på gjennomførte analyser av grunnforholdene. Fagområdene vei-jernbane og grunnforhold må sees i sammenheng.

De geotekniske utfordringer ved utfyllingen er i hovedsak knyttet til stabilitet ved utfylling og i randsonene av ferdig fylling, store og langvarige setninger på utfylt område samt fundamentering av kaier og bygninger.

Kilder

Nyregistrering/grunnundersøkelser

Metode

Analyse og beskrivelse

9.2 Landskapsbilde/bybilde

Planforslaget må gjøre rede for de visuelle konsekvensene av utvidelse av havneanlegg i forhold til landskapsbilde. Dette omfatter nær- og fjernvirkninger av anlegget.

Utredningen må gjøre rede for hvilke landskapskonsekvenser utvidelsen av havna medfører. Tema som skal vurderes er havnas utforming, arealbruk/disponering av bebyggelse og stabling

av containere. Det skal forutsettes en maksimal konteinerhøyde på 4-5 containere gitt konteinervirksomhet på området. Det skal utredes hvordan løsning best mulig kan tilpasses bylandskapet.

Kilder

Fotografier av planområdet og kartgrunnlag.

Metode

De landskapsmessige konsekvensene beskrives og illustreres. Det skal utarbeides perspektiv fra 3 sentrale standpunkt.

9.3 Nærmiljø og friluftsliv

Helt sør i planområdet skal det etableres et nytt grøntområde med muligheter for rekreasjon, bading og annen fritidsaktivitet som kan innpasses her. Området er tenkt å fungere som en bystrand. Utforming av dette området må beskrives og visualiseres og konsekvenser ved etablering av en bystrand i dette området må utredes. Dette gjelder blant annet vannkvalitet. Områdets tilgjengelighet for gående, syklende må beskrives på et overordnet nivå. Eventuelle konsekvenser og potensielle konflikter mellom nærmiljø/brukere av bystranden og havnevirksomheten må synliggjøres. Barrierer for ferdsel og forbindelsen mellom Moss og Rygge ut i landskapsvernområdet må sees i sammenheng.

Kilder

Utforming og bruk av eksisterende badestrand

Metode

Beskrivelse og illustrasjoner

9.4 Trafikkforhold og samferdsel

En utvikling og konsolidering av havnevirksomheten sør for eksisterende terminal vil åpne for mer lasttransport mellom sjø og bane. En slik integrasjon mellom båt/bane vil gi mindre tungtransport på vei. Planlagt havneutviklingen vil basere seg på å flytte mere gods fra vei til sjø, og dermed øke godsvolumer i havna på sikt.

Det skal gjennomføres en trafikkanalyse for å belyse planforslagets trafikale virkninger. Dagens og framtidig trafikk fra planområdet anslås. Standardverdier og/eller lokale vurderinger for tilsvarende aktivitet benyttes. Eksisterende veisystem og planområdets tilknytning til hovedveinett og jernbane beskrives. Nytt sidespor til havna vil bli utredet av Jernbaneverket i forbindelse med detaljreguleringsplan for ny Moss stasjon.

Utredningen må også si noe om parkeringsbehov. Dette gjelder både for bil og sykkel. Behov for tiltak vil evalueres og eventuelt beskrives kort.

Havna skal planlegges for intermodalitet/interaksjon mellom båt, bil og bane. Dette må utredes.

Mulighetene og konsekvensene for en eventuell framtidig plassering av nytt anløp for fergesambandet Moss-Horten innenfor planområdet skal kort beskrives. En mer omfattende utredning av framtidig lokalisering av fergesambandet Moss-Horten vil bli gjort i forbindelse med sentrumsplanen.

9.5 Maritime analyser

Det må gjøres maritim analyse som omfatter trafikale forhold i farleder, trafikkavvikling i havna og konsekvenser for havnetrafikken ved endringer i fergetrafikk. Skipsbevegelser, framkommelighet, størrelse på fartøy, forholdet til lystbåter og sikkerheten på sjø og i havna skal utredes.

Kilder

Eksisterende regelverk (Havne- og farvannsloven, Sjøtrafikkforskrift, Losforskrift), trafikkdata fra havnas data og AIS.

Metode

Beskrivelse og skisser. Bistand fra fagmiljø og kystverkets lostjeneste og VTS tjeneste
Strøm og bølgeanalyse i prosjektet FjordOs.

9.6 Støy og lokal luftforurensning

Det må gjennomføres støyberegninger etter retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012)". Det skal gjennomføres beregninger i forbindelse med driften av området, avbøtende tiltak for å redusere støy i anleggsperioden må beskrives. Støyanalysen skal tilpasses plannivået.

Kartleggingen skal vise støy ut fra dagens situasjon og fremtidig prognosesituasjon. Det skal således utarbeides kart som beskriver røde og gule støysoner for aktuelle situasjoner. Dette brukes som grunnlag for vurdering av behovet for avbøtende tiltak.

Det må gjennomføres støyberegning med støykilde fra vei, jernbane og havn. Sum-støy fra kildene beskrevet over vurderes samlet. Støy fra fritidsbåter medtas ikke i støyberegningen. Støy i anleggsperioden må beskrives, avbøtende tiltak for reduksjon av støy i anleggsperioden må fremgå av støyrapporten.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520 skal også legges til grunn for behandling av luftkvalitet i planforslaget. Behovet for gjennomføring av spredningssimulering av lokal luftforurensning skal vurderes. Samspillseffekten mellom støy og luftforurensningen skal utredes i planforslaget.

Kilder

Grunnlagsmateriale/kart

Metode

Støyberegninger gjennomføres i beregningsprogram og på grunnlag av kartgrunnlag med høydedata.

9.7 Kulturmiljø

Norsk Maritim Museum har i forbindelse med «Sentrumsplanen» gjennomført en arkeologisk registrering i sjøområdene i Værlebukta. Området som er undersøkt er den sørøstlige delen av Moss havn, langs Kleberget og ned til kommunegrensen med Rygge. Det ble ikke gjort funn vernet etter kulturminneloven.

Det ansees derfor ikke nødvendig å gjøre ytterligere registreringer og konsekvensene for kulturminner er ferdig utredet.

9.8 Naturmiljø (Naturverdier og biologisk mangfold)

Når det gjelder naturmangfoldet generelt så skal tiltaket vurderes opp mot naturmangfoldlovens §§ 8-12.

Dette betyr at:

- Det stilles krav til kunnskapsgrunnlaget
- Ved mangelfullt kunnskapsgrunnlag skal føre-var-prinsippet legges til grunn for beslutninger
- Omfanget av påvirkning på naturmangfoldet skal vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet er eller vil bli utsatt for.
- Kostnader ved å hindre eller begrense skader på naturmangfoldet skal bæres av tiltakshaver.
- Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder skal benyttes.

Punktene ovenfor skal utredes og besvares. I tillegg skal tiltaket vurderes etter vannforskriften.

I Moss havn er det registrert verdifulle naturtyper som strandeng og strandsump, ålegrasenger og bløtbunnsområder i standsonen. Ved sørenden av Moss stasjon er det et område med strandeng og strandsump (områder på løs bunn i fjæresonen). I slike områder pakkes ofte fuktig finmateriale tett sammen og danner fin grobunn for plante- og dyreliv. Ålegrassamfunn er registrert både i planlagt utfyllingsområde, sør for eksisterende kai og på vestsiden av Værlebukta. Lokalitetene på østsiden er definert som lokalt viktig (verdikode C), mens den på vestsiden er større og definert som svært viktig (verdikode A). På vestsiden er det også registrert en del områder med bløtbunn i strandsonen, den største definert som viktig (verdikode B) og de andre som lokalt viktig (verdikode C).

I henhold til Naturmangfoldloven må artsomfanget i tiltaksområdet identifiseres nærmere og virkninger av tiltaket i anleggs- og driftsperiode må beskrives og kvantifiseres.

Det skal bygges opp en undersjøisk motfylling for å stabilisere oppfylt landareal. Utfyllingen vil gå ut til kote -20 m. Fyllingen vil endre bunnssubstratet og gi en annen faunasammensetning og biodiversitet enn dagens bunn. Det er behov for å utrede dette nærmere, herunder detaljere hvilken sammensetning bunnssubstratet på motfyllingen bør ha for å skape et attraktivt område for fisk og andre organismer etter utfylling.

Kilder

Eksisterende data og kartlegging/nyregistrering

Metode

Utredning og beskrivelse

9.9 Oppvirvling og spredning av forurensede bunnsedimenter - strøm, vannstand og hydrografi

I utfyllingsperioden vil steinmasser som tippes i sjøen eller losses fra lekter kunne medføre oppvirvling av forurensningselementer i eksisterende bunnsedimenter. Disse kan bli ført ut i fjorden eller langs land av eventuelle strømninger. Potensial for forurensningsspredning fra sedimenter må avklares og konkrete tiltak for å motvirke oppvirvling og spredning skal beskrives.

Tillatelse til utfylling i Moss havn /Værlebukta skal omsøkes etter forurensningsforskriften. Det er utført miljøundersøkelser for å kartlegge om bunnsedimentene i området er forurensset (kfr. rapport Moss havn, sedimentundersøkelser, Biologge 2010 og Multiconsult 19.08.2013). Det foregår et forskningsprosjekt som utvikling en modell for varslings av strøm, vannstand og hydrografi i Oslofjorden (www.fjordos.no). Moss havn er en av bidragsyterne og det arbeides med studier av strømforholdene i havna (Staalstrøm & Hjelmervik 2013).

Sedimentene i utfyllingsområdet er fra moderat til meget sterkt forurensset av tjærestoffer (PAH) og TBT (tributyltinn). Miljøgiftene er gjerne knyttet til de fineste partiklene i sedimentene og har derved størst risiko for spredning hvis sedimentene forstyrres, som ved en utfylling. Andel finstoff i sedimentene øker mot dypet. Grad av oppvirvling av sedimentene ved utfylling vil være avhengig av hvordan utfyllingen foretas. Metode for utfylling må derfor utredes.

Ved å starte utfyllingen ytterst og bevege seg innover vil oppvirvlede sedimenter delvis forhindres i å spres ut i havna som følge av den fysiske barrieren som etter hvert bygges opp. Utfylling med fine masser i starten vil fungere som et godt dekkmateriale for utlekking av miljøgifter fra sedimentene og samtidig dempe videre utfylling med grove masser. Ved å hindre oppvirvlede sedimenter å nå overflatevannmassene reduseres muligheten for spredning i sin helhet, og særlig til naturtypene på grunt vann, ålegrasenger og grunne bløtbunnsstrender. Hvordan spredningen av partikler vil foregå må utredes og ses i sammenheng med utfyllingsmetoder.

Kilder

Eksisterende data: Miljøundersøkelser – sedimentundersøkelser og studier av strømningsforhold

Metode

Utredning og beskrivelse

9.10 Forurensningsspredning fra utfyllingsmaterialet

Bergarter/sprengstein som skal dumpes må undersøkes ved kjemisk analyse samt ved måling av eventuelt innhold av radon og alunskifer. Det må også gjennomføres utlekkingstest med tilhørende miljørisikovurdering for massene som skal dumpes. Risiko for spredning og virkninger av spredning av partikler og sprengstoffrester fra sprengstein må vurderes. Ved etablering av bystrand må det gjøre rede for badevannskvaliteten.

Krav til vurderinger:

- Kjemisk innhold i sprengstein
- Rester av sprengstoff

Kilder

Sammenlignbare tiltak

Metode

Beskrivelse av metode for vurderinger og målinger av forurensningsgrad i sprengstein samt beskrivelse av tiltak mot forurensningsspredning.

9.11 Flom og skred

Området øst for nordlig del av planområdet, på oversiden av jernbanen og Værelegata, har dårlig og ustabil grunn. Utvidelse av havna kan være med på å stabilisere skråningen. Dette må beskrives.

Utfyllingsområdet med nytt kaianlegg ligger blir liggende på ca. kote +2,5. Situasjoner med kombinasjon av springflo, mye nedbør og vind vil kunne medføre oversvømmelser i området. Begrensninger i framtidig arealbruk pga. flom må utredes.

Kilder

Eksisterende grunnlag og eventuelle beregninger.

Metode

Beskrivelse

9.12 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse) for å oppfylle lovkravet i Plan- og bygningsloven § 4-3. ROS- analysen skal utarbeides i henhold til veileder fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og Beredskap, samt veileder for utarbeidelse av reguleringsplaner (Miljøverndepartementet). ROS- analysen skal identifisere uønskede hendelser og farer, vurdere sannsynlighet og konsekvens, synliggjøre risiko og foreslå avbøtende tiltak for

Kilder

Grunnlagsmateriale - databaser - forslag til områderegulering

Metode

ROS-analyse

9.13 Estetisk veileder

Som en del av områdereguleringsplanen skal det utarbeides en estetisk veileder som angir overordnede fysiske rammer for framtidig utvikling av Moss havn. Den estetiske veilederen skal se på prinsipper for organisering av havna og omfatte havnetekniske detaljer. Framtidig(e) detaljreguleringer vil avklare de konkrete rammene for videre utvikling, men hovedprinsipper skal fremkomme av veilederen. Dette omfatter også eksempler på hvordan eksisterende bebyggelse i tilknytning til planområdet kan skjermes.

Formålet med veilederen er å gi retningslinjer for videre utvikling av Moss havn. Det skal legges til grunn at estetikken skal forankres i logistikken, havnevirksomheten skal eksponeres for byens befolkning og ikke skjules, og at byens befolkning generelt synes at havnas virksomhet med sin dynamikk er spennende.

9.14 Energi og klima

Planforslaget skal utredes i forhold til gode løsninger for energiforsyning til fastlandsinstallasjoner og bebyggelse på havnen, samt skip som ligger for kai, arealbruk og transport. Utredning av energi og klima må sees i sammenheng med areal og transportplanlegging generelt, og i forhold til kommunens vedtak i MTS-utvalget om energi og klima.

10. PLANPROSESS, FRAMDRIFT OG MEDVIRKNING

10.1 Planprosess og organisering

Når planprogram er vedtatt, vil forslagsstiller og konsulent utarbeide forslag til områdereguleringsplan med beskrivelse, bestemmelser, plankart og utredninger, og oversende planforslaget til Moss kommune som fatter vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn.

Prosjektlederansvaret ivaretas av Moss havn. Som støtte til planarbeidet innhentes det ekstern konsulentbistand.

10.2 Framdriftsplan

Det arbeides etter følgende framdriftsplan:

- Høring av planprogram og varsling av oppstart av planarbeid mars 2014
- Innsending av planprogram til Moss kommune april 2014
- Fastsetting av planprogram juni 2014
- Utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning mars til september 2014
- Offentlig ettersyn av planforslag med utredninger oktober 2014 – november 2014
- Vedtak områdereguleringsplan i første kvartal 2015

10.3 Medvirkning

Planfremmer vil følge prosessreglene i Plan- og bygningsloven i forhold til krav til medvirkning opp mot berørte grunneiere og andre aktører. Dette innebærer at berørte parter vil ha mulighet til å gi innspill til prosessen ved varsel om oppstart av områderegulering og høring av planprogram og offentlig ettersyn. I samråd med oppdragsgiver og kommune vil det vurderes om det er behov for å gjennomføre informasjonsmøte i forbindelse med plansaken.

10.4 Parallelle planprosesser

Planforslaget skal avstemmes med de pågående planprosessene i Moss sentrum. Dette gjelder særlig koordinering med Kommunedelplan for Moss sentrum (Sentrumsplanen), Jernbaneverkets pågående detaljregulering for dobbeltsporet Sandbukta - Moss - Såstad og kommuneplan for Rv.19. I forhold til detaljregulering for dobbeltsporet Sandbukta - Moss - Såstad må det avklares direkte med Jernbaneverket da planene får direkte innvirkning på hverandre i forhold til bant annet planavgrensning og avlastningsspor for gods fra Moss Havn til jernbane. Det samme gjelder for kommunedelplanen for Moss sentrum og Vegvesenets planer for etablering av nytt fergeleie for Rv. 19.