

Parallelloppdrag Moss

I samarbeid med ROM Eiendom har JBV finansiert et parallelloppdrag med tema by- og knutepunktutvikling rundt nye Moss stasjon. To uavhengige rådgiverteam har i en idéfase sett på hvilke utviklingsmuligheter som åpner seg på «Sjøsiden» når dagens jernbanetrasè legges om og det bygges ny stasjon i Nyquistbyen.

Hensikten med oppdraget er i å gi innspill til Jernbaneverkets planarbeid og til reguleringsplaner som senere skal gjennomføres som egne planprosesser etter plan- og bygningsloven.

De to rådgiverteamene og deres mulighetsstudie er :

- 1) Ghilardi og Hellsten Arkitekter AS/Karres og Brands/Tyrèns : «Knutepunktutvikling Moss»
- 2) C.F. Møller/Dronninga landskap/Rejlers: «Fjordtorvet»

Hva viser parallelloppdragene?

De to forslagene har ulike byplanfaglige og analytiske tilnærminger til oppgaven:

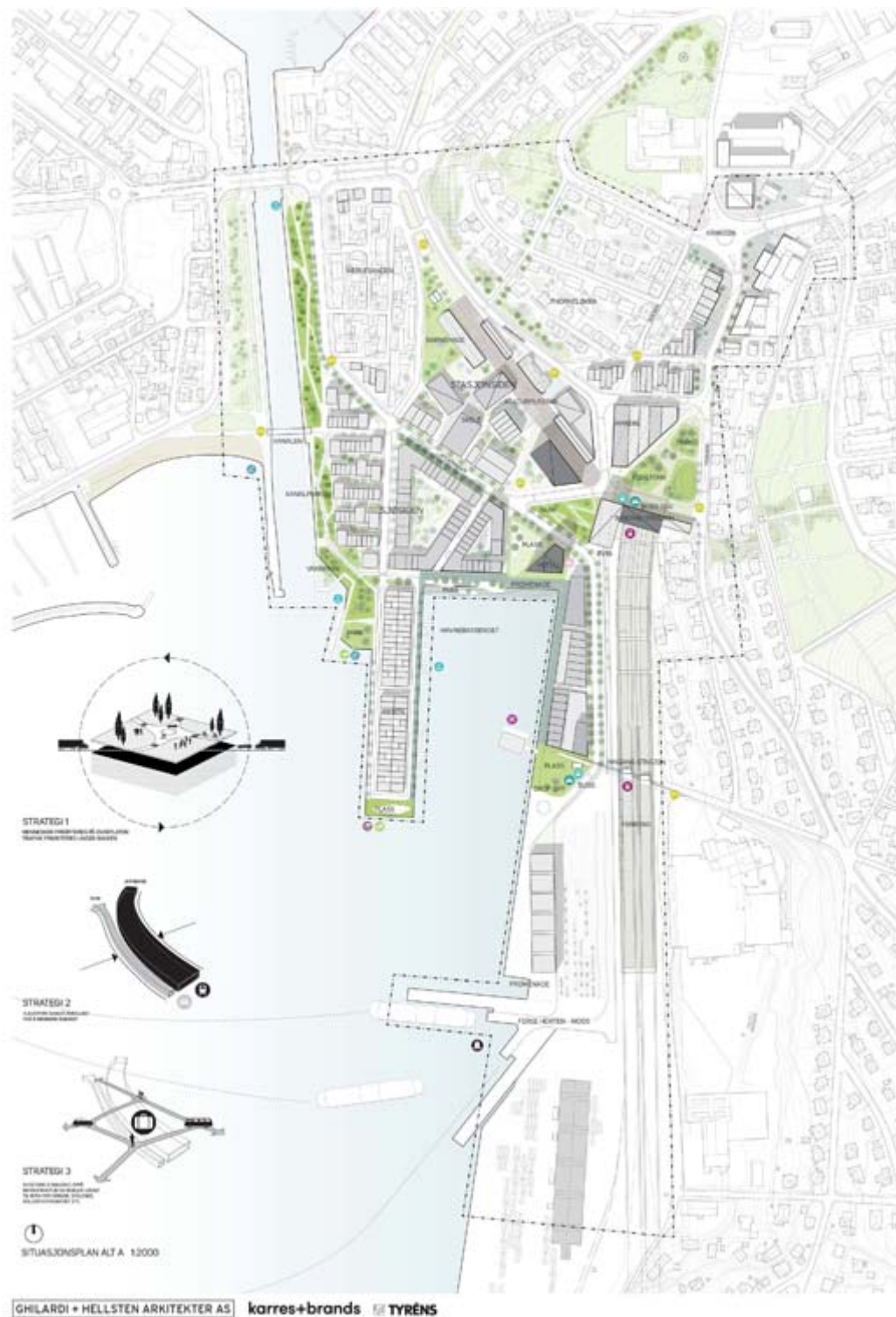


Illustrasjonsplan Fjordtorvet.

«**Fjordtorvet**» beskriver en «vifteplan» med fjordsikt som vil sikre allmennheten åpenhet og tilgjengelighet til fjorden. Byaksen fra Dronningens gate og videre forbi rådhuset forlenges helt ned til Værlebukta, og «Fjordtorvet» etableres ved den nye jernbanestasjonen. Byaksen får dermed et målpunkt ved Oslofjorden – «byen til fjorden». Fjordtorvet er foreslått med bussforbindelser og taxiholdplass som en viktig del av kollektivknutepunktet, og det er her de som går av toget får sitt første møte med byen og de som skal på toget møter stasjonen. Stasjonen er designet med en undergang for å gi kortest mulig avstand mellom plattformene og byaksen.

Forslaget tar utgangspunkt i hvilke bymiljøkvaliteter knutepunktet og den nye bydelen Sjøsidan bør utvikles med. Forfatterne begrunner dette med vektlegging av miljøvennlig transport og «paradigmeskiftet» i det statlige målet om at veksten i persontransport i byområder skal tas med gange, sykling og kollektivtransport. Dette krever at bymiljøet får gode kvaliteter, slik at folk velger å bo sentralt og reise miljøvennlig.

«**Knutepunktutvikling Moss**» beskriver en ny forbindelse nord-sør som består av en rekke ulike plasser og rom med ulike opplevelser både funksjonelt og romlig. Forbindelsen mellom sentrum, Kransen og stasjonen er også en forbindelse til fjorden. Forbindelsen har ikke karakter av en akse, og det er varierte opplevelser og god tilgjengelighet på gateplan heller enn visuelle siktlinjer som skaper en sammenheng mellom dagens sentrum og den nye bydelen og stasjonen.



Illustrasjonsplan Knutepunktutvikling Moss.

Forslaget tar utgangspunkt i å løse infrastrukturutfordringene, dvs omlegging av RV 19 og knutepunktutvikling rundt ny stasjon, samtidig som det etableres et sammenhengende bymiljø hvor byliv, myke trafikanter og lokaltrafikk prioriteres på gatenivå. Forfatterne har synliggjort utfordringene og oppgavens kompleksitet knyttet til hovedveisystemet, jernbanen og byutvikling, og foreslår at dette løses ved et plangrep med et felles lokk over jernbane og Rv19. Forslaget viser et reisetorg på lokk som betjener kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk til stasjonen. Reisetorget har forbindelser til flere kanter og adkomst for reisende ned til plattformene.

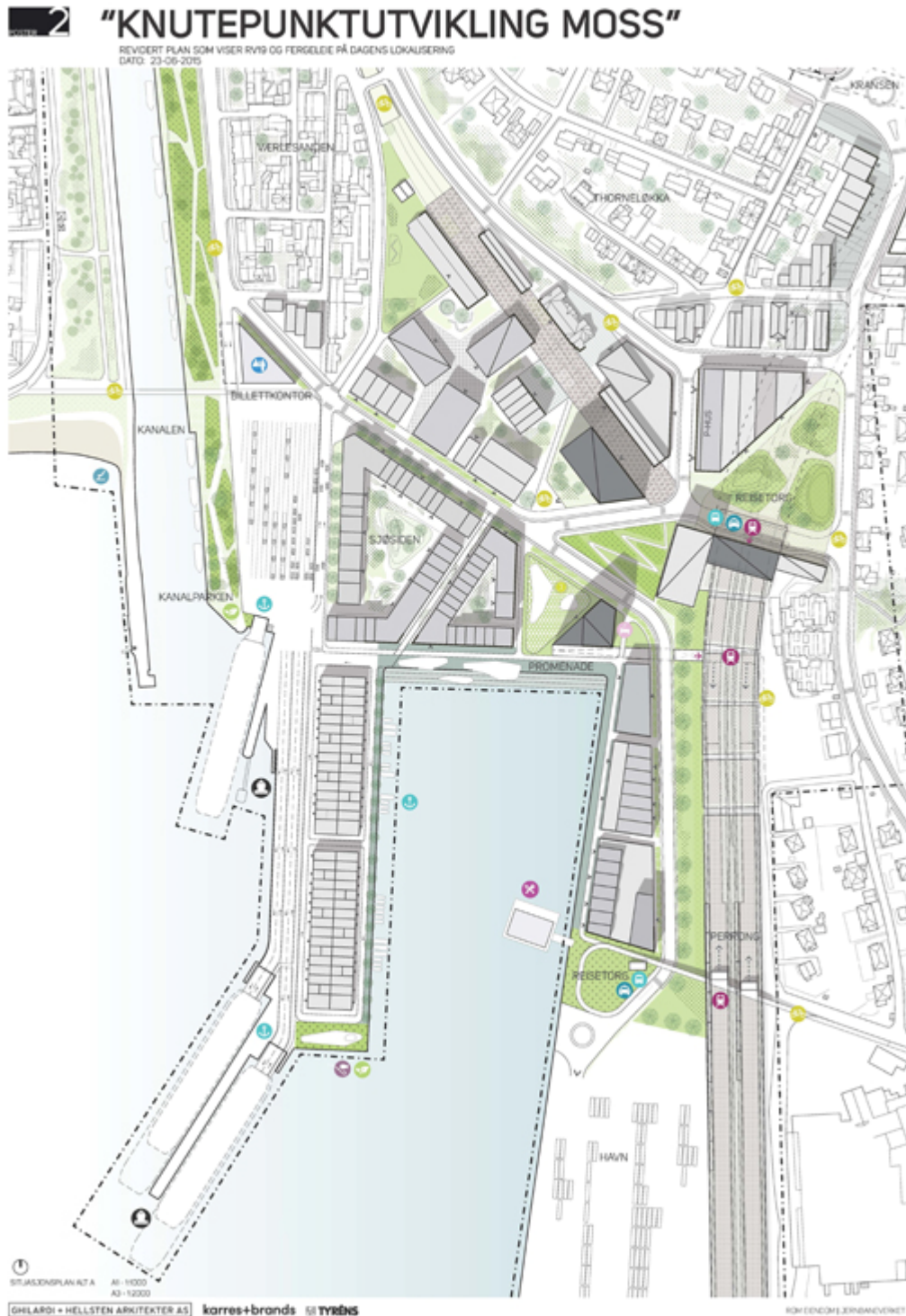
I begge forslagene ble det lagt til grunn at ferja flyttes sydover. Begge rådgiverteamene foreslår to veitunneler – en som går inn ved Blinken og tar trafikken fra Jeløya og en som går parallelt med jernbanekulverten og tar trafikken fra ferje og havn. Det er et grep som forutsetter kryss i tunell, noe som ikke er i tråd med dagens regelverk. Ingen av teamene anbefaler at RV 19 krysser under jernbanen ved ny stasjon. Forfatterne av Fjordtorvet stiller også spørsmålstegn ved om tunneller for vei er det riktige og mest framtidsrettede grepet for å nå de overordnede målene for området.

Evalueringsgruppa, med representanter fra Rom Eiendom, Jernbaneverket, Statens Vegvesen, Østfold Fylkeskommune og Moss kommuneer svært fornøyd med kvaliteten på det innleverte materialet og at de to besvarelsene er ulike, og mener de supplerer hverandre i innfallsvinkel og byplanfaglig tilnærming.

Begge team er i etterkant bedt om å vise plangrepet med dagens fergeplassering.



Illustrasjonsplan Fjordtorvet med dagens ferge.



Illustrasjonsplan Knutepunktutvikling Moss med dagens ferge.

Hvordan skal de brukes videre?

Evalueringsgruppa vil i første omgang vurdere hvilke elementer fra de to løsningsforslagene som bør undersøkes videre i Jernbaneverkets detaljplan-arbeid. På grunn av denne reguleringsplanens stramme framdrift vil disse anbefalingene foreligge 1. juli 2015.

Parallelløppdragene viser at det er mange avhengigheter, og at godt og framtidsrettet byplangrep for den nye boligbydelen på Sjøsiden betinger at disse avhengighetene og deres påvirkning på ulike løsningsmuligheter avklares. Evalueringsgruppa vil derfor jobbe videre med innspill til

Statens Vegvesens arbeid med bypakke Moss og planarbeid for RV 19, samt gi innspill til arbeidet med områdereguleringer for havna og Sjøsidan. Sistnevnte vil være spesielt knyttet til flytting av havnedriften og flytting av fergen. Disse anbefalingene vil ikke foreligge før 1. september 2015.

Parallelloppdragene stilles ut på Bylab i Moss fra medio juli 2015.

Publisert av: Hilde Lillejord 24.06.2015