

Møte: **Referat fra møtet i styringsgruppen 5. mars 2021**

Til stede:

1. Olav Skinnes, Viken fylkeskommune
2. Hanne Tollerud, Moss kommune
3. Bjørn Egede-Nissen stilte for Benedicte Bruun-Lie, Jernbanedirektoratet
4. Ina Abrahamsen for Fred Anton Mykland, Statens vegvesen
5. Bettina Sandvin, BaneNOR
6. Benedicte Lund, Moss kommune
7. Arild Svenson, Moss kommune
10. Jørn Wille, Moss kommune

Fra administrasjonen:

1. Elisabeth Bechmann; Viken fylkeskommune
2. Hans Reidar Ness, Moss kommune
3. Vibeke Rosenlund, Moss kommune
4. Terje Pettersen, Moss kommune.no
5. Anne- Lise Stokmo, Moss kommune
6. Torunn Årseth, Moss kommune
7. Steffensen Birger, BaneNOR
8. Robert Moan, BaneNOR
9. Geir Elgvin,
10. Peter Hovda, Moss kommune

Referent:

Helene Øvrelid

Dato:

09.10.2020

Beskrivelse

1. Merknader til innkallingen.

Følgende tilleggssaker ble satt opp på sakslisten:

- BaneNOR orienterer om arbeidet med tiltak i forbindelse med stenging av Fjordveien.
- Geir Elgvin var invitert for å presentere tanker om bedre tilrettelegging for sykkel og gange langs strandpromenaden.

2. Referat fra møtet 4. desember 2020 til godkjenning.

Det var ingen merknader til referatet.

Konklusjon: Referatet fra møte 4. desember godkjennes.

2. Godkjenning av årsrapporten for 2020

Beskrivelse

Helene Øvrelid gjennomgikk innholdet i årsrapporten. Se presentasjon her: [Tiltak LAT-gruppen \(xn--miljlfetmoss-enbb.no\)](#)

Konklusjon: Årsrapporten for 2020 godkjennes.

3. Orientering fra BaneNOR om arbeidet med å utarbeide avbøtende tiltak i forbindelse med stenging av Fjordveien.

Prosjektleder Birger Steffensen informerte om arbeidet med kartlegging av grunnforholdene og områdestabilisering ved Kransen og kvalitetssikring av disse. Det vil komme ytterligere informasjon om dette. Det skal gjennomføres en rekke fysiske tiltak for å stabilisere grunnforholdene. Sikkerhet må prioriteres, prosjektet er derfor stoppet for å vurdere tiltak.

Prosjektleder Robert Moan orienterte om arbeidet med avbøtende tiltak. Det er ønske om god og bred involvering. Det er viktig å få på plass et grunnlag for vurdering konsekvenser og anbefalinger som skal sendes over til Viken fylkeskommune som er veieier. Det er nedsatt en styringsgruppe fra veieiere og BaneNOR. I tillegg er det nedsatt en faglig arbeidsgruppe. Det skal gjennomføres en ROS-analyse. Det blir viktig med informasjon og involvering i dette arbeidet. Ferdigstille bakgrunnsmateriale til mars/april.

Hensetting i Moss.

Planprogrammet ble i midten av feb. fastsatt – Gon, Rygge ble valgt som området. Oppstart av planprogram starter våren 2021. Offentlig ettersyn gjennomføres høsten 2021. Sluttbehandling og vedtak av reguleringsplan forventes i 2021/2022.

Se presentasjonen her: [Ny kunnskap om grunnforhold i Moss \(xn--miljlfetmoss-enbb.no\)](#).

Innspill fra styringsgruppen:

Medlemmene av styringsgruppen presiserte behovet for god informasjon mot innbyggerne.

Spm. om trafiksikkerhet i omkringliggende områder – BaneNOR ønsker å følge opp trafiksikkerhet for de myke trafikantene.

Konklusjon: Saken tas til informasjon.

4. Geir Elgvin var invitert til å komme med innspill byutvikling og tiltak i Moss

Geri Elgvin, fra NSW, arkitektur kom med forslag til byutvikling med spesielt fokus på utvikling og tilrettelegging for myke trafikanter langs strandpromenaden.

Konklusjon: Saken tas til orientering

5. Orientering om mobilitetsanalyse i Olav Kyrresgate

Peter Hovda, leder i mobilitetsgruppen orienterte om mobilitetsanalyse med nye tekniske løsninger. Det er satt opp en sensor for å kartlegge trafikken i Olav Kyrresgate. Denne sensoren bruker magnetisme for å registrere, viser biltype og årsmodell. Sensoren kan registrere kjøretøyslengde og skille ut drivstofftype. Sensoren kan også registrere syklist. Målingene viste at det var 29% 0-utslipp kjøretøy i gaten i prøveperioden.

Se presentasjon her; <https://miljøløftetmoss.no/wp-content/uploads/2021/03/Presentasjon-mobilitetsanalyse-i-Olav-K-gate.pptx>

Konklusjon: Saken tas til orientering

Beskrivelse

6. Orientering om sykkelprosjektet på Melløs og hvordan det kobles til det øvrige sykkelveinettet

Ina Abrahamsen fra Statens vegvesen orienterte om sykkelprosjektet ved Melløs og hvordan prosjektet kobles på det overordnede sykkelveinettet. Statens vegvesen har sett på en ny løsning for sykkelprosjektet ved Melløs. Dette er drøftet med partene i Miljøløftet Moss. Det var enighet om ny løsning. Sammenhengen med det øvrige sykkelveien ble presentert. Se presentasjon; <https://xn--miljoftetmoss-enbb.no/wp-content/uploads/2021/03/sykkeltiltak-fv-119-Mell%C3%B8s-i-samspill-med-andre-planer.pdf>

Spm. fra styringsgruppen:

Hvordan er prosjektet koblet sammen med sykkelprosjektet fra Tigerplassen/Noreløkka. Kobling fra innfartsveien ned til rv.19 lå i det gamle forslaget. Det er ønskelig å få informasjon om dette i neste møtet.

Konklusjon: Orienteringen tas til informasjon. Det er ønske om at det i neste møte blir informert om koblingen fra sykkelveien på Melløs og ned til sentrum mot Noreløkka og Tigerplassen.

7. Orientering fra partene

BaneNOR, Bettina Sandvin:

- Det arbeides med et hensettingsanlegg i Ski. Det er bestemt at dette skal være en statlig plan. 2026 åpning.
- I forrige møte i styringsgruppen ble det stilt spm. om gods på bane gjennom Moss. Svaret ligger under.

Spm fra styringsgruppen om snuplass for buss ved stasjonsområde. Hva er status? Sandvin svarer på dette til neste møte.

SVV, Ina Abrahamsen:

- Moss kommune ønsker informasjon om det er mulig å benytte Nye veiers metoder for utbygging forbindelse med arbeidet med rv.19? Dette er vurderinger som tas i forbindelse med reguleringsplan. Det er derfor ikke naturlig å vurdere dette på dette tidspunktet.
- Statens vegvesen har nedsatt en intern arbeidsgruppe som skal vurdere hvilken betydning stenging av Fjordveien får for statens vegvesens prosjekter i Moss. I tillegg er staten vegvesen i felles samarbeidsgruppe om avbøtende tiltak.
- Trafikkanalyse i forbindelse med sykkelprosjekt fra Noreløkka til Tigerplassen. Resultater; viser at bygging av sykkelprosjekt ikke vil skape store problemer på det overordnede veinettet.
- Statens vegvesen har ikke fått nye signaler om status for rv.19.

Viken fylkeskommune, Elisabeth Bechmann:

- Orientering om arbeidet med forprosjekt Kanalbrua/Helgerødgate
- Det er satt ned en tverrfaglig gruppe som skal jobbe med et forprosjekt. Dette kan være et grunnlag for en reguleringsplan. Prosjektet skal vurdere tiltak for bedre framkommelighet i Helgerødgate og valg av løsning for sykkel og buss. Det skal også ses på skisseprosjekt for hvordan myke trafikanter kan krysse Kanalbrua. Kanalbrua tåler ikke flere belastninger. Konklusjonen er at det er behov for en ny bru.
- Ferdigstilling av forarbeid sommer 2021, vedtak av reguleringsplan 2023. Framdriften krever raske prosesser.

Spm fra styringsgruppen:

- Spm om finansiering av selve brua, ligge ikke inne i kommende HP? Det gjør den ikke. Det er viktig at kommunene spiller dette inn i HP.



Beskrivelse

- Spm. om bidrag fra Viken til utbedring av rundkjøring ved Tigerplassen? Viken fylkeskommune mener utbyggere evt. kommunen må bidra med å videreutvikle arealene.
- Når vil en ny Kanalbru være på plass? Mulig ferdigstilling, dersom det settes av midler, kan være høst 2027. Dette er et optimistisk anslag.

Moss kommune, ordfører Hanne Tollerud;

Hanne Tollerud refererte fra møte med samferdselsministeren, Arild Hareide.

Gruppelederne i Moss hadde møte med samferdselsministeren. Det viktigste signalet fra Hareide var at sikkerhet må prioriteres i forbindelse med utbygging av jernbaneprosjektet i Moss. Det var tydelige signaler om at den valgte plasseringen og stasjonsområdet gjennomføres som planlagt. Det var også viktig å påpeke behovet for midler for avbøtendetiltak.

Halverte Ferjepriser ble også tatt opp. Det ble fra kommunens side påpekt at det ikke er ønskelig med mer red. priser som kan føre til større trafikk på hovedveisystemet.

Hanne Tollerud oppfordret Viken fylkeskommune til å bidra til spleiselaget for avbøtende tiltak i Moss.

Olav Skinnes svarte at Viken ønsker å bidra i arbeidet. Det forutsetter at det er utbygger som har ansvar for avbøtende tiltak. Viken fylkeskommune ønsker å bidra med de midler de har til rådighet.

Jernbanedirektoratet, Benedikte Bruun-Lie

- Det er sendt ut konkurransegrunnlag for trafikkpakke 4. Den inneholder bla. trafikken på Østfoldbanen. Fristen for å komme med tilbud er satt til 31. august. Trafikkstart er 2023. Det jobbes med å få på plass en kvalitetsforbedring for kunder og tilrettelegging for sømløse reiser i samarbeid med andre kollektivselskap er viktig her.
- Saken orienteres om i styringsgruppemøte 9. april.

Olav Skinnes orienterte om arbeidet med å få på plass avtaler mellom Viken fylkeskommune, Oslo, Jernbanedirektoratet om sømløs billettering. Målet er å få samme tilbud i hele Viken. Enklere og billigere reiser. Viken fylkeskommune orienterer om dette arbeidet på neste møte i styringsgruppen 9. april.

Konklusjon: Jernbanedirektoratet og Viken fylkeskommune vil i neste møte informere om arbeidet med henholdsvis trafikkpakke 4 og arbeidet med felles pris og billettsystem i Viken.

8. Orientering av Miljøløftet Moss

- Til neste møte i styringsgruppen vil utkast til Parkeringsstrategi for Moss kommune legges fram.
- Reisevaneundersøkelse for 208/2019 presenteres av Urbanet analyse på møtet 9. april.

Konklusjon: Informasjonen tas til orientering.

Eventuelt:

Ingen saker ble fremmet.

Svar fra BaneNOR på spørsmål stilt i møte i styringsgruppen 4. desember 2020.

De europeiske retningslinjene knyttet til gods er hensyntatt i vårt tekniske regelverk (2016). Det åpnes for å fravike fra disse dersom det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt.



Beskrivelse

Østfoldbanen ligger inne som en del av en internasjonal godslinje1 fra Gøteborg til Oslo. Dette utløser et krav om dimensjonering som åpner for fremtidig godstrafikk med aksellast på opptil 33 tonn (mot 25). Konkret medfører dette strengere krav til dimensjoneringen av underbygningen på Østfoldbanen. Dette ivaretas ved bygging av ny jernbane. Eksisterende konstruksjoner er ikke dimensjonert i tråd med nye krav. Det er rimelig å anta at flere av dagens konstruksjoner ikke er dimensjonert for økt aksellast, da kravet kun gjelder ved etablering av nye tiltak. Dersom kravet skal overføres til eksisterende infrastruktur, må hver konstruksjon vurderes i hvert enkelt tilfelle.

I NTP forslaget er persontogtrafikken og da spesielt pendlertrafikken på Østfoldbanen prioritert foran godstrafikk.

Hilsen Bettina Sandvin, Prosjektdirektør Utbygging Øst

Med hilsen

Helene Øvrelid
prosjektleder til 976 27 729



