

NORSKE ARKITEKTKONKURRANSER

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Moss kommune

NR.
559
2025



Ill.: Kanalen, A-lab

Parallelloppdrag

MOSS ROCK CITY

FRA TOLLBODEN I NORD - PÅ BEGGE SIDER AV KANALEN - TIL KLEBERGET I SØR



Norske arkitekters
landsforbund

FORORD

Denne mulighetsstudien forsøker å vise mulighetene i det mest kompliserte området av Moss. Et trafikalt knutepunkt, et utbyggingsområde, en intermodal havn, næring, bolig og rekreasjon – alt langs sjøen og i sentrum av Moss. Svarene vi får er kanskje ikke av typen man kan sette to streker under, men som tvert imot peker på alle de utfordringene som må løses for å få utnyttet området bedre. Samtidig kan de ulike svarene vise oss ulike alternative virkeligheter, til inspirasjon og motivasjon i arbeidet vårt videre.

Studien ble bestilt ut fra et ønske og behov for å få noen blikk utenfra på et område der diskusjonene har vart så lenge og problemene er så kjente, at friske øyne har vært nyttige for å få til noen nye diskusjoner. Det fikk vi til gjennom all den medvirkningen som har vært, og gjennom de produktene som ble levert. Alt engasjement underveis har vist at mossingene virkelig er lidenskapelig opptatt av byen sin.

Det gjenstår nå et stort arbeid for oss alle. Jeg håper vi tar med oss mulighetsstudien som et grunnlag for videre diskusjoner, mens vi jobber videre med alle de store hindringene for videre utvikling. Kompleksiteten i området består også av at det er mange aktører vi ikke kan bestemme over, slik at utfordringsbildet må vi bære med oss også i årene som kommer.

Jeg forventer også at vi bruker denne mulighetsstudien til å starte med de grepene vi kan gjøre allerede nå. Det pekes på flere mindre tiltak som vi kan sette på dagsorden og jobbe videre med allerede nå, ved siden av arbeidet med de store prosjektene. Det vil bidra til å gi mossingene en større følelse av medeierskap og optimisme rundt utviklingen av denne delvis utilgjengelige delen av byen.

Med en tydelig visjon for hvordan området skal bli, ønsker for en byutvikling som kommer alle mossinger til gode, og tro på at vi skal få det til, så gir det oss de beste sjansene for å lykkes. Dette bør virke motiverende for fremtidig innsats, når vi nå ser flere mulige bilder av hva dette området kan bli. Jeg håper det jobbes godt videre med det som mulighetsstudien har gitt oss, og ønsker oss alle sammen masse lykke til!

Keep on rockin' in the free world!

Simen Nord
Ordfører
Moss kommune



Ordfører Simen Nord. Foto: Lotte Olsen Jessa.

OPPSUMMERING

Kommunestyret vedtok 12. desember 2023 å igangsette en mulighetsstudie for havneområdet i Moss, fra Tollboden i nord til Kleberget i sør, med fokus på byutvikling og alternativ bruk av området.

Studien ble gjennomført som et parallelloppdrag med tre konsulentgrupper, og hadde som mål å se området i et helhetlig, strategisk og langsiktig perspektiv. Konsulentgruppene leverte visjonære forslag med strategier for trinnvis implementering over tid, kobling til nærområder og fremtidig byliv. De tre teamenes leveranser og rådene i denne sluttrapporten kan bli et viktig kunnskapsgrunnlag for videre politisk og administrativt arbeid med området framover.

Hovedvekten i rapporten er lagt på rådene for videre utvikling, og ikke på å presentere konsulentgruppens presentasjoner underveis og endelige forslag. Forslagene i sin helhet kan sees på kommunens hjemmeside sammen med presentasjonene til midtveisseminaret og en oppsummering av medvirkningen til oppstartsseminaret:

[Mulighetsstudie: Tollboden til Kleberget - Hovedportal](#)

Til sammen har flere hundre innbyggere vært involvert i prosessen sammen med næringsliv, foreninger og kommunens politikere. Vi vil takke alle og enhver som har deltatt i prosessen og som har kommet med innspill. Vi håper prosessen vil inspirere til en god utvikling av området fra Tollboden i nord – på begge sider av Kanalen – til Kleberget i sør.

TEAM

UTVALGTE ARKITEKTTEAM

TEAM SCENARIO 1

- A-lab
- Multiconsult
- Oslo Economics

TEAM SCENARIO 2

- Haptic Architects
- Bogl Norge
- Rambøll Norge

TEAM SCENARIO 3

- Enkime
- Halogen
- Lala Tøyen
- Beta Mobility Consulting

Utgitt av Norske arkitekters landsforbund på oppdrag av Moss kommune.



Moss
kommune

BYLIV
SENTERET



Norske arkitekters
landsforbund

VURDERINGSKOMITEEN

Teamene sine forslag fra parallelloppdraget er gjennomgått av en vurderingsgruppe med følgende sammensetting:

Bård Sødal Grasbæk

Leder for vurderingskomiteen,
Bylivsenteret, Norske arkitekters
landsforbund (NAL)

Philip Dixon Sandberg

Prosjektleder parallelloppdrag
Enhet samfunnsutvikling,
Moss kommune

Pernille Hild Berger

Medvirkningsrådet for ungdom

Jørn Roar Wille

Representant fra posisjonen (H)

Tonje Holm

Statens Vegvesen

Markus Dvergastein

Kultursjef,
Moss kommune

Irene Landgren

Representant fra opposisjonen (Ap)

Ellen Haug

Bane NOR eiendom

Medvirkende til vurderingskomiteen:

Vibeke Rosenlund

Enhet samfunnsutvikling,
Moss kommune

Vibeke Arnesen

Enhet samfunnsutvikling,
Moss kommune

Mariann Dalseth

Enhet samfunnsutvikling,
Moss kommune

Annette Mjelde

Gruppeleder for ny kurs

Rannveig Hägg Berge

arkitekt MNAL, fagrådgiver
Norske arkitekters landsforbund (NAL)

VURDERINGSKOMITEENS BETRAKTNINGER

I det følgende kapittelet er det vurderingskomiteens felles vurderinger som står beskrevet.

Muligheten for konkretisering av råd er avhengig både av oppdragets utforming i form av spørsmålsstilling, omfang i form av areal og kompleksitet, og graden av uavklarte faktorer. Samtidig spiller økonomi, avhengigheter, tilgjengelig tid og ressurser en vesentlig rolle. Vurderingskomiteens medlemmer har samlet sett stor kunnskap og erfaring med området gjennom sine ulike roller og arbeidsgivere. Anbefalingene er basert på dette og den tilgjengelige tiden til evalueringsarbeidet.

Teamene har svart godt på hvordan området overordnet, på sine stedegne premisser, over tid, kan utvikles til en helhetlig bystruktur og som et levende byområde. Dette har de vist gjennom flere tydelige plangrep og en plausibel rekkefølge på diverse tiltak styrt av de forutsetningene de ble tildelt for sitt scenario. De tre leveransene viser flere interessante ideer og løsninger, og flere plangrep går til dels igjen i de tre senarioene. De viser flere tema det er viktig at aktørene i området jobber videre med, i samspill og hver for seg.

Disse parallelloppdragene har hatt en stor kompleksitet, gjennom arealets størrelse og sammensatte struktur, i tillegg til mange uavklarte og konstant bevegelige faktorer. Dette er til dels forsøkt løst gjennom å gi de engasjerte teamene ulike forutsetninger og oppdrag. Likevel, mye av kompleksiteten ligger i relasjonene mellom de ulike infrastrukturene som planlegges og de ulike forholdene som må hensyntas. Disse relasjonene ligger delvis åpent og delvis skjult og har gjort det utfordrende for teamene å gå detaljert inn i de mest sammenvevde og komplekse problemstillingene.

Eksempelvis har teamene ikke hatt tid og kapasitet til å gå inn i områdets til dels usikre og svært vanskelige grunnforhold, og dermed heller ikke gått langt i å si noe om hvordan dette vil kunne påvirke utviklingen eller hvordan det bør og kan håndteres.

På grunn av flere og bevegelige faktorer på ulike nivåer har det vært utfordrende å trekke fram konkrete anbefalinger vurderingskomiteen kan stille seg samlet bak.

Vurderingskomiteen har derfor konkludert med at den ønsker å trekke frem noen tema mulighetsstudien viser er viktige å jobbe videre med når pågående planer i området skal vurderes og gjennom ulike prosesser og tiltak i lang tid framover.

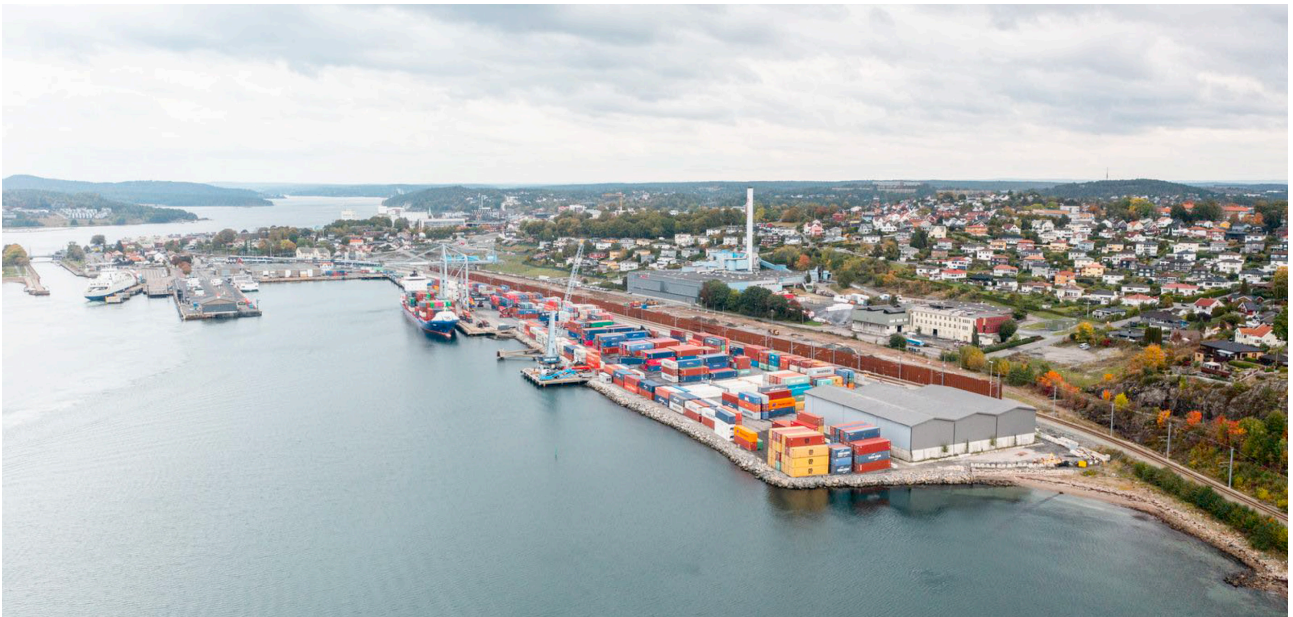
De ni rådene dekker flere typer grep på ulike nivåer:

- Fysiske grep (mobilitet, byrom og gjenbruk)
- Prosessuelle grep (visjon, bydelsverksted og medvirkning)
- Tematiske grep (klimarobusthet, flerfunksjonalitet og identitet)

Rådene svarer ut konkurransegrunnlagets krav om en helhetlig, strategisk og visjonær tilnærming til den framtidige byutviklingen av området. De gir både politisk og faglig retning for videre arbeid og gode muligheter for oppfølging av parallelloppdraget.



Vurderingskomiteen og medarbeidere, fra venstre: Jørn Roald Wille, Tonje Holm, Bård Sødal Grasbekk, Rannveig Hägg Berge, Vibeke Rosenlund, Anette Mjælde, Vibeke Arnesen, Markus Dvergastein, Mariann Dalseth, Irene Landgren og Ellen Haug. Foto: Lotte Olsen Jessa
Ikke til stede: Philip Dixon Sandberg og Pernille Hild Berger



Værlebukta med Værlebrygga og Gernerkaia. Foto: Moss Havn



Kartutsnitt sentralområde og influensområde, Norgeskart.

VURDERINGSKOMITEENS NI RÅD FOR UTVIKLING

Basert på konsulentgruppens forslag legger vurderingskomiteen frem ni råd for videre arbeid. Disse er også basert på tilbakemeldinger på innspillene fra innbyggerne gjennom medvirkningsprosessen. Dette er råd på et overordnet nivå som peker ut en langsiktig retning.

1. Etablere og forankre en felles visjon for tiltak i området.
2. Finne en løsning på rv.19 som ivaretar hensynet til byutvikling på lang sikt.
3. Etablere bydelsverksted for helhetlig utvikling og medvirkning.
4. Start med tiltak for aktivisering av byrom og bygningsmasse nå.
5. Gjenbruke og videreføre eksisterende bygninger og anlegg som identitetsskapende elementer i den nye bybebyggelsen.
6. Etablere et nettverk av byrom som reduserer opplevde avstander og tilrettelegger for flerfunksjonell aktivitet og variert bruk gjennom året.
7. Realisere mobilitetstiltak for gående og syklende.
8. Satse på en flerfunksjonell bydel med høy utnyttelse rundt knutepunktet.
9. Skape en klimarobust bydel med tydelig innslag av vegetasjon og naturbaserte løsninger.

Videre i rapporten er utfyllende tekst om rådene samt innspill og forslag til kortsiktige og langsiktige tiltak. *Kortsiktig* innebærer at dette er tiltak som en kan komme i gang med raskt dersom en finner samarbeidspartnere, skaffer finansiell støtte eller det kan gjøres av private eller på dugnad. Det kan også være midlertidige tiltak som skal vare for en kortere periode, som et prøveprosjekt før en setter i gang med langsiktige tiltak. *Langsiktig* innebærer at dette krever lengre prosesser, som f.eks. politiske prosesser og vedtak, regulering, ekstern finansiering o.l. Illustrasjonene er ikke ferdige løsninger, men visualisering av mulige løsninger eller prinsipper.

BESKRIVELSE AV VURDERINGSKOMITEENS NI RÅD

1. ETABLERE OG FORANKRE EN FELLES VISJON FOR TILTAK I OMRÅDET

Utviklingen av havneområdet vil skje gjennom en dynamisk prosess over flere tiår. I en slik utvikling er det mange fordeler ved å følge en visjon framfor en plan som «låser» utviklingen i og fra en bestemt «tidslomme» som ser kort inn i framtiden fra det tidspunktet man sto ved da planen ble vedtatt. En visjon og en strategisk tidsplan kan gi tydelig retning samtidig som den er fleksibel innenfor de overordnede rammene. Slik står en sterkere rustet til å jobbe med kompleksitet på tvers med aktørene på ulike nivåer over tid.

Visjonen kan handle om å skape verdier for hele byen og Mossregionen og gjøre området til et reisemål for byens innbyggere, næringsliv og tilreisende. Havneområdet har alle forutsetninger til å bli en regional inkubator for kulturelle arrangementer, fjordbaserte aktiviteter, virksomheter med svært forskjellige næringskoder og andre med behov for utradisjonelle rammer og et ønske om å skape en mangfoldig bydel.

En del av oppgaven teamene fikk var å skape attraktivitet. Helt konkret viser teamene at dette kan gjøres gjennom å jobbe med områdeidentiteter som eksempelvis kanalbyen, stasjonsbyen, fjordbyen osv. Det er også eksempler på potensielle visjoner som kan bidra til å skape en tydelig identitet og et særpreg på tiltakene som kommer, med fokus på byliv og destinasjonsutvikling.

Tiden har vist at det er vanskelig å planlegge den perfekte løsningen for området som helhet. I stedet for å vente på at brikkene skal falle på plass av seg selv eller at utviklingen av denne særs viktige bydelen følger hvert prosjekts mål og avgrensinger, kan man jobbe etter en felles helhetlig visjon. En visjon som sikrer en felles retning, eierskap til et felles mål og at hvert lille eller store steg er en forbedring på flere områder samtidig.



Ill: Moss Byleksikon

HAVNA SOM EN DEL AV BYEN



III: Team Scenario 1



III: Moss Byleksikon

2. FINNE EN LØSNING PÅ RV. 19 SOM IVARETAR HENSYNET TIL BYUTVIKLING PÅ LANG SIKT.

Riksvei 19 er en joker for den videre utviklingen av byens omdømme, attraktivitet, sentrumskjernen, kanalen og dagens havne- og logistikkarealer i Moss havn. Vurdering av muligheter og konsekvensene av et infrastrukturtiltak isolert vil åpenbart ikke gi et helhetlig beslutningsgrunnlag for valg.

Fergeforbindelsen mellom Horten og Moss gir et særegent potensial for de to byene som kontaktpunkt mellom Østfold og Vestfold, og muliggjør i særlig grad et integrert bo- og arbeidsmarked i de to byene på tvers av fjorden. I dette er to forhold som er viktige å ivareta. Tetthet på sentrum for å underbygge byrelasjonen, og et integrert bo- og arbeidsmarked for å underbygge aktiv mobilitet og grønne transportformer. Trafikk som skal videre nord og syd er grunnlaget for riksveibehovet til fergeleiet. Trafikken utgjør en belastning for sentrum og er grunnlaget for ønsket om en annen trase for Rv. 19.

Moss potensiale for en fantastisk utvikling av sentrum,

kanalen og områdene som i dag er beslaglagt av bane, havn og ferge, er sterkt knyttet til forestående beslutninger knyttet til etablering og relokalisering av infrastruktur. Alternativene for riksveien som innebærer nåværende infrastruktur ser ikke ut til å løse verken trafikkutfordringene eller bli et gode for sentrum, og vil opprettholde og forsterke veien som en barriere i byen. Det er avgjørende at den endelige løsningen for Riksvei 19 løser dette.

Teamene peker på flere mulige løsninger for Rv. 19, der de beste alternativene for byen er vurdert å være løsninger som flytter trafikken sørover og skiller fergetrafikken fra bytrafikken, slik to av konsulentgruppene foreslår. Felles for studiene er behovet for å sikre en reduksjon av veier som barrierer i bybildet, fremme grønn mobilitet, redusert hastighet og utforming av hovedveisystem som bygater gjennom sentrumsområdene.

Vurderingskomiteen anbefaler å jobbe videre med å finne løsninger som skaper best mulig vilkår for Moss by, bylivet og en spennende byutvikling de neste 50-100 årene.



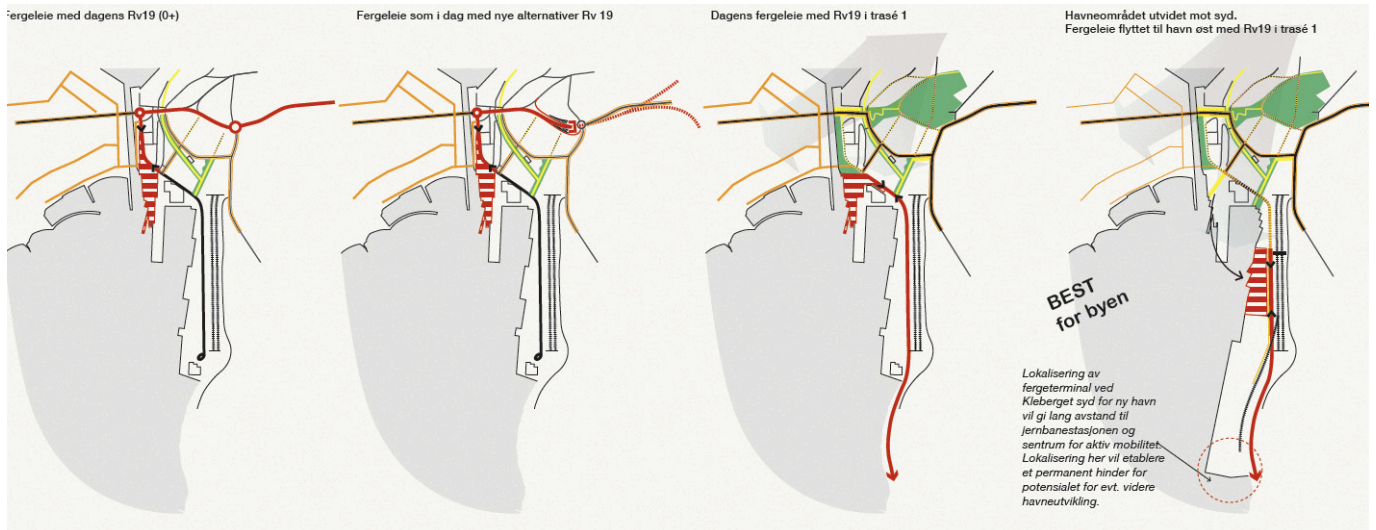
1. Korridor 4 - tunnel (Anbefalt løsning)



2. Vei på gamletogspor
Larkonveien, Ryggeveien og FV118



3. Værlegata + R19 i dag



Ill: Team Scenario 3

MULIGHETSROMMET



“Nåværende infrastruktur”



“Trasé 1 med nåværende fergeplassering”



“Trasé 1 og omlegging av ferge”

Ill: Team Scenario 3

INFRASTRUKTUREN ER NØKKELEN



III: Team Scenario 3



III: Team Scenario 2

3. ETABLERE BYDELSVERKSTED FOR HELHETLIG UTVIKLING OG MEDVIRKNING.

Alle teamene adresserte på ulikt hvis hvor krevende det er å styre utviklingen av et så stort og komplekst område i dag og over tid. De problematiserte blant annet hvor lite vi i utgangspunktet vet om fremtiden. Spesielt med de store uavklarte prosjektene som fortsatt løper og er i stadig endring innenfor områdets avgrensning.

Et bydelsverksted lokalisert i et gunstig lokale i området, med mandat til å jobbe helhetlig med utviklingen av bydelen, i samspill med aktørene ut fra en felles visjon (1. anbefaling) åpner for samhandling og nedbryting av siloer. Det gir også muligheter for å jobbe på flere nivåer samtidig, med blant annet strategisk byutvikling, eksperimentering og forskning for å nevne noe.

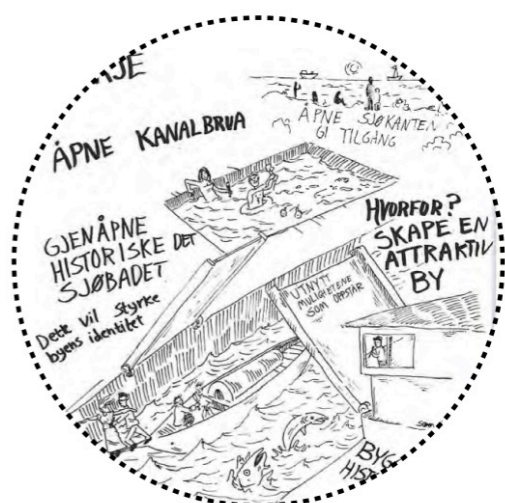
Fokuset og arbeidet til et slik bydelsverksted må selvsagt vedtas politisk og knyttes til målbare resultatmål. Kommunen bør lede bydelsverkstedet og ha ansvar for internt samarbeid mellom aktørene. Det kan eksempelvis bety at kommunen får et overordnet ansvar for involvering og medvirkning, en helhetlig og systematisk tilnærming til utviklingen av området, koordinering av prosjekter/prosesser i området og tilrettelegging av ulike aktiviteter på kort og lang sikt.

Hovedoppgavene til et bydelsverksted må avklares før etablering. Dette kan være å bygge ut infrastruktur i takt med utviklingen, forvalte midler til bylivsprosjekter eller midlertidige aktiviteter som kurateres, tillates, og

koordineres. Bidra til regenerativ næringsutvikling og kunnskap knyttet til lokale og bioregionale potensialer, verdikjeder og relasjoner. Ansvarer kan også innebære å trekke verden til Moss gjennom å søke EU-midler for innovative prosjekter og/eller samarbeid i et regionalt arbeids- og kunnskapsmarked, med en kombinasjon av langsiktige visjoner og umiddelbare tiltak. Oppgavene bør sees i sammenheng med blant annet finansiering, ansvar og roller.

Et mål bør være at det planlegges "så lite som mulig og så mye som nødvendig". Det er en fleksibel tilnærming til planleggingen og utviklingen av havneområdet, som fortløpende kan tilpasses og formes ut fra dialogen med aktørene i samarbeidet. Sentrale aktører i samarbeidet utenom kommunen kan eksempelvis være, næringslivet, idretten, kulturlivet, frivilligheten, de statlige involverte aktørene, forskningsinstitusjoner, Byliv Moss eller lignende. Men, akkurat hvordan verkstedet skal organiseres, finansieres og evalueres må eventuelt konkretiseres i et videre arbeid.

Teamene trekker frem badebyen Moss, tilgjengeligheten til fjorden og Kanalen på begge sider som et sentralt by- og aktivitetsområde. Hvordan kan området tilgjengeliggjøres og videreutvikles samtidig som historien bevares? Det pekes på aktivisering av kanalens østside, nye krysningspunkt, mulighet for å nå fjorden gjennom et nytt stasjonstorg og på lang sikt også piren. Disse temaene er eksempler på noe av det et bydelsverksted kan ta tak i sammen med byens innbyggere.



4. START MED TILTAK FOR AKTIVISERING AV BYROM OG BYGNINGSMASSE NÅ.

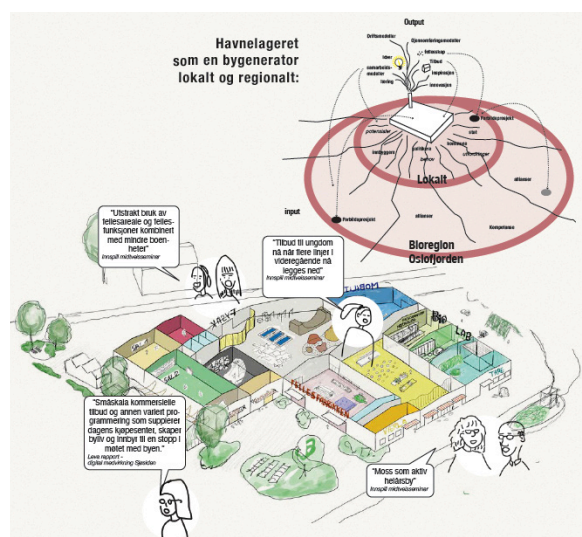
Det er fortsatt mange år til den nye jernbanestasjonen flyttes og tas i bruk. Det er først når dette store plangrepet endelig er på plass at resten av området så smått kan starte med realiseringen av sine ulike planer og prosjekter. I påvente av det som kommer kan man allerede nå begynne med enkelte tiltak for å aktivisere og åpne opp området for byliv og bybevegelser.

Tiltak for aktivisering av byrom og bygningsmasse allerede nå kan være store eller små, midlertidige eller mer permanente. Strakstiltak som med lite midler kan etableres, som for eksempel en badstue, kan vokse over tid til å bli en badepark og/eller et kurbad med spahotell til glede for regionen. Et annet eksempel på tiltak kan være å etablere mindre bygg på østsiden av kanalen, som skjermer for støy og vind og tilfører aktiviteter som fasiliteter for gjestehavna, utleie av kajaker, iskiosk eller lignende. Det bør vurderes om hele eller deler av det store havnelageret på havna kan tas i bruk enten midlertidig eller permanent til aktiviteter som tilgjengeliggjør sjøfronten og åpner deler av havneområdet for publikum. I et område som i dag og i mange tiår har vært lukket for byens innbyggere.

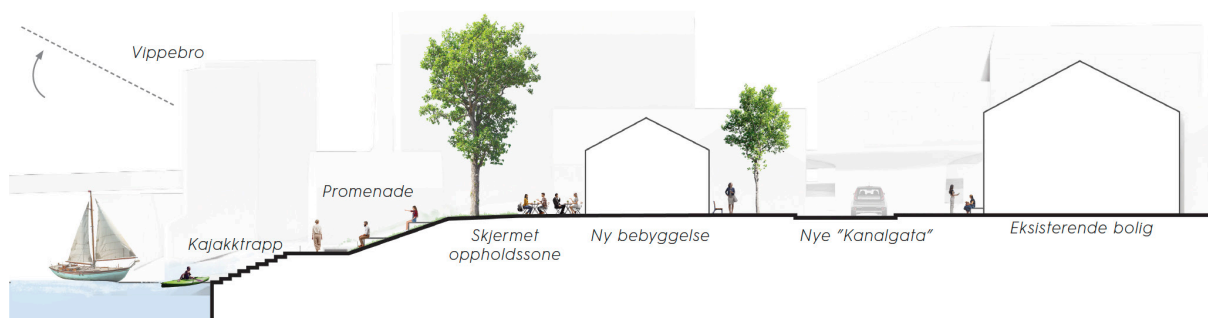
Alle teamene tok tak i dagens havnelager som en strategisk og viktig brikke for den tidlige fasen av områdeutviklingen. Konstruksjonen er fleksibel og kan romme ulike funksjoner. Hallen kan være et rom hvor frivilligheten og lokale initiativ kan gro frem, et sted hvor man kan planlegge for det uplanlagte. For eksempel er

det et stort behov for aktivitetsarenaer for ungdom som vil drive uorganisert idrett, som streetbasket, skatehall, buldring og parkour. Ungdom trenger hengesteder og steder de er velkomne, også om vinteren. Dette kan for eksempel kombineres med streetfood-marked, arealer for kunst og kultur, eventer og festivaler. Konsulentgruppene antar at bygget kan tas i bruk med relativt lave kostnader, men det må eventuelt undersøkes nærmere da det er mye vi ikke vet om bygget i dag.

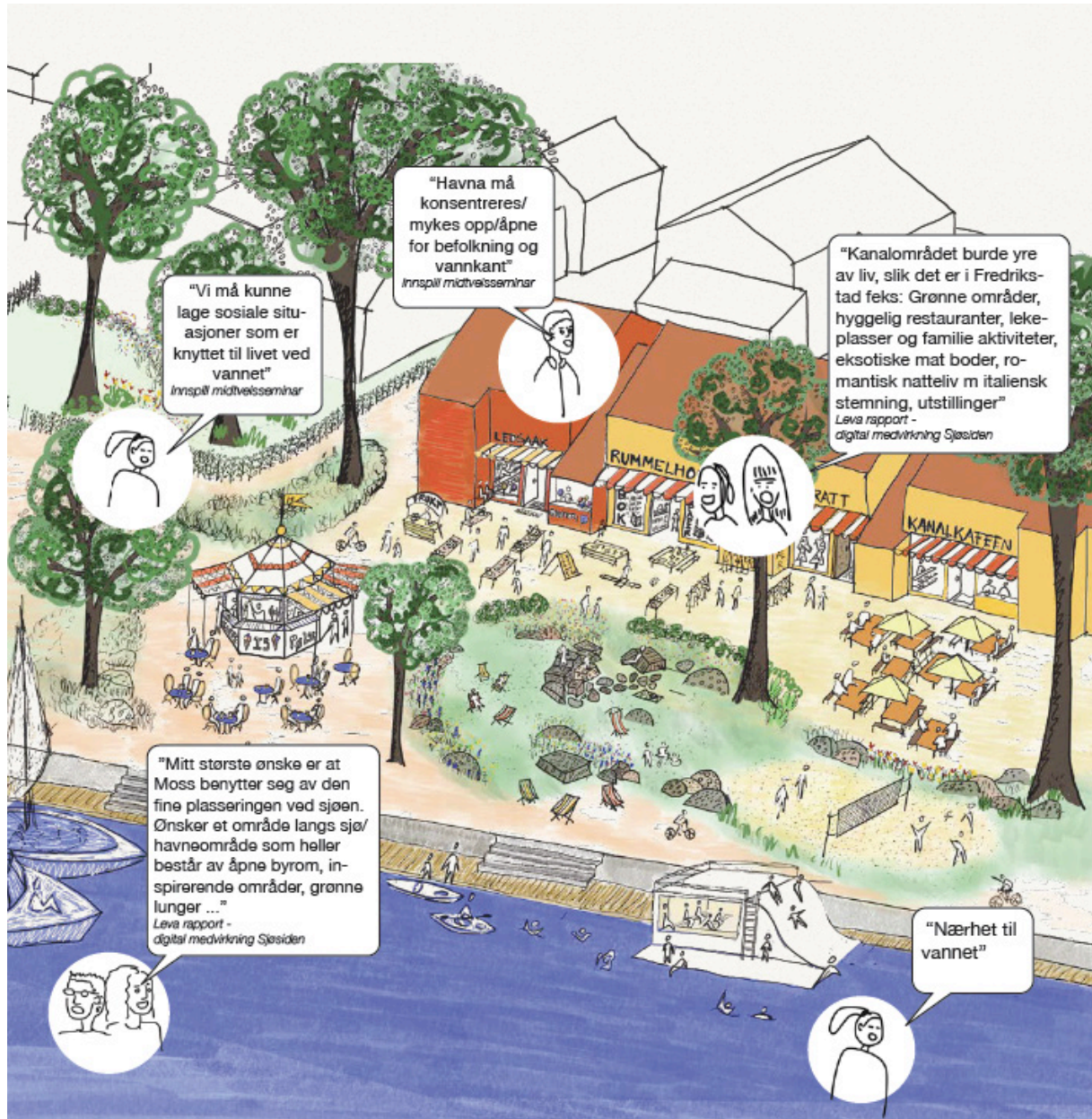
Gjennom befolkningens egne initiativ kan stedet formes over tid, og endringen kan begynne allerede nå. Tiltakene kan utvikles med sterk medvirkning fra og i samarbeid med interessenter i området, fra barn- og unge, pensjonister, foreninger, til entreprenører og grunneiere. En intensjon med tiltakene bør være å videreføre vellykkede tiltak i mer permanente tiltak som kan gjennomføres i området når utviklingen og markedskreftene virkelig setter i gang.



Ill: Team Scenario 2



Ill: Team Scenario 1



Ill: Team Scenario 3

5. GJENBRUKE OG VIDEREFØRE EKSISTERENDE BYGNINGER OG ANLEGG SOM IDENTITETSSKAPENDE ELEMENTER I DEN NYE BYBEYGGELSEN.

Alle teamene trekker frem den positive effekten av å ivareta historiske elementer som identitetsskapere ved transformasjon og utvikling av områder. Kulturminner og kulturmiljøer er ressurser som gir særpreg i et område, bidrar til å lette orientering, gir en følelse av hvor man er, kontinuitet og stedstilhørighet.

De eldre boligområdene i og rundt området utgjør viktige kulturmiljøer, som og understøttes av hager og større trær langs gatene. Disse er elementer fra utviklingen av Moss som by, og gir historisk dybde. Det er i utgangspunktet viktig å ivareta og bruke disse i utviklingen av området. Bebyggelsen på Værlesanden er bevaringsverdig og skal bevares. For bebyggelsen langs Strandgata bør det gjøres en helhetlig vurdering av utviklingsmulighetene og bebyggelsens rolle i dette, samt bebyggelsens tekniske standard som grunnlag for valg av utviklingsstrategi.

I tillegg peker teamene på enkeltbygg som bør bevares, men også gis et innhold/program som bidrar til utvikling og til å skape gode miljøer. Her pekes det på muligheten av å bruke «havnelageret» som en kreativ motor, samt å benytte dagens stasjon som bydelshus. Kan disse byggene bli et hjerte i den nye bydelen? Om ikke permanent så hvert fall midlertidig.

Kanalen er et selvsagt historisk element, som både bør refores og videreutvikles. I tillegg fremstår den gamle piren som et historisk element hvor ulike løsningsforslag er presentert, det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til mulig bruk, og flere av teamene har vært inne på at dette er et område/element som kanskje bør vente, hvor framtidige generasjoner bør få være med å avgjøre. Kanskje kan den være et areal som gir befolkningen tilgang til fjorden.

Bevaring og gjenbruk er viktige grep i en klimavennlig byutvikling. De tre leveransene peker på potensialet som ligger i gjenbruk av bygningsmasse til kulturetableringer, kreative møteplasser og næringer.

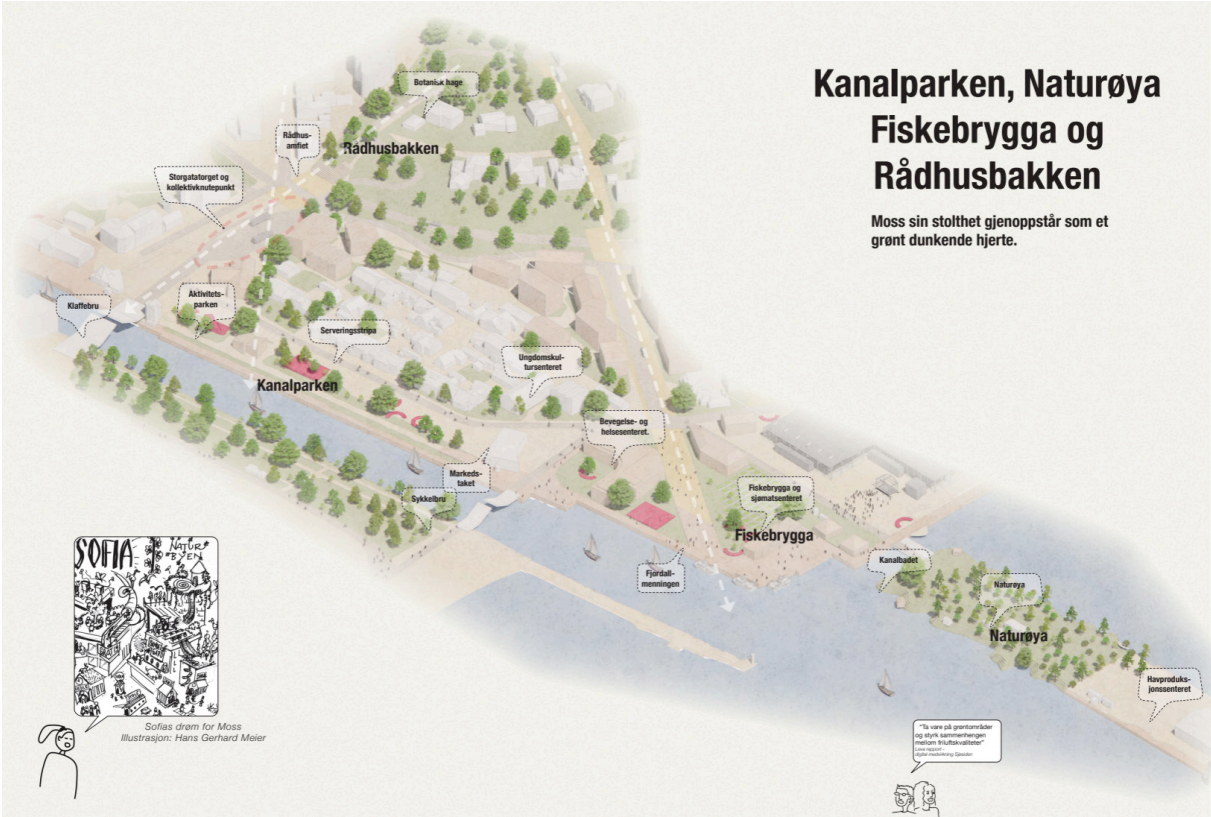


Ill: Team Scenario 1



Ill:Team Scenario 1

DYRKE MOSS SIN EKSISTERENDE IDENTITET
Bevare særegne bygg og landskapselementer for å styrke steds identitet og tidsdybde.



Ill:Team Scenario 3

6. ETABLERE ET NETTVERK AV BYROM SOM REDUSERER OPPLEVDE AVSTANDER OG TILRETTELEGGER FOR FLERFUNKSJONELL AKTIVITET OG VARIERT BRUK GJENNOM ÅRET.

Det er et stort behov for et helhetlig fokus på mellomrommene og sammenhengene i hele området for mulighetsstudien. Fordi det utenfor detaljplanenes avgrensing får mindre eller ingen oppmerksomhet. Nå som stasjonsbygget ser ut til å flyttes lenger sør enn det som var utgangspunktet da teamene jobbet med sine leveranser, og stasjonstorget fjernes helt, er det særlig viktig at det jobbes grundig med å skape gode alternativer som gjør det like attraktivt, om ikke enda mer attraktivt å bevege og oppholde seg i og gjennom området.

Det indre havneområdet og kanalen er selve indrefiletet i Moss med stor betydning for Mossingene i dag, og med et stort potensiale for Moss og Mossingene i fremtiden. På

grunn av den sentrale beliggenheten og nærheten til herlighetsverdiene ved sjøen er området en ressurs for alle i Moss og bør utvikles som en ressurs som byen, dens innbyggere og besøkende har stor glede og nytte av.

Et sammenhengende og variert nettverk av byrom er avgjørende for å skape en levende, inkluderende og attraktiv bydel. Byrommene er limet mellom bygningene – det som gir rom for hverdagsliv, opplevelser, fellesskap og bevegelse. I et område preget av store infrastrukturelle inngrep og lange avstander, er det særlig viktig å planlegge for byrom som reduserer opplevd avstand og styrker forbindelsen mellom sentrum, Jeløy, fjorden og den nye bydelen.

Byrommene bør utformes med fleksibilitet og årstidsvariasjon i tankene – slik at de kan brukes til ulike aktiviteter gjennom året. Eksempler kan være en plass som fungerer som skøytebane om vinteren og basketbane om sommeren, eller en utescene som også gir ly og oppholdsmuligheter i hverdagen. Det bør etableres et hierarki av byrom – fra små møteplasser til større torg – som gir rom for både det spontane og det organiserte.

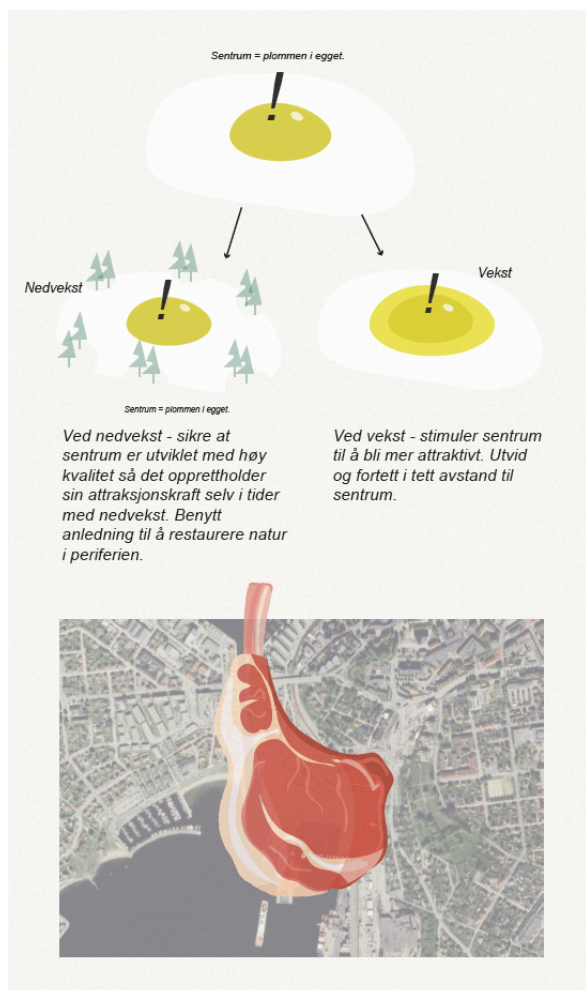
Det er viktig at byrommene:

- Knytter seg til eksisterende og planlagte strukturer som Kanalparken, mobilitetstorg og nye boligområder (Sjøsiden, over jernbanekulverten og Værftsgata).
- Utnytter landskap, siktlinjer og solforhold.
- Er universelt utformet og tilgjengelige for alle.
- Tilrettelegger for midlertidige og eksperimentelle aktiviteter, som kan teste ut nye bruksformer og skape engasjement.

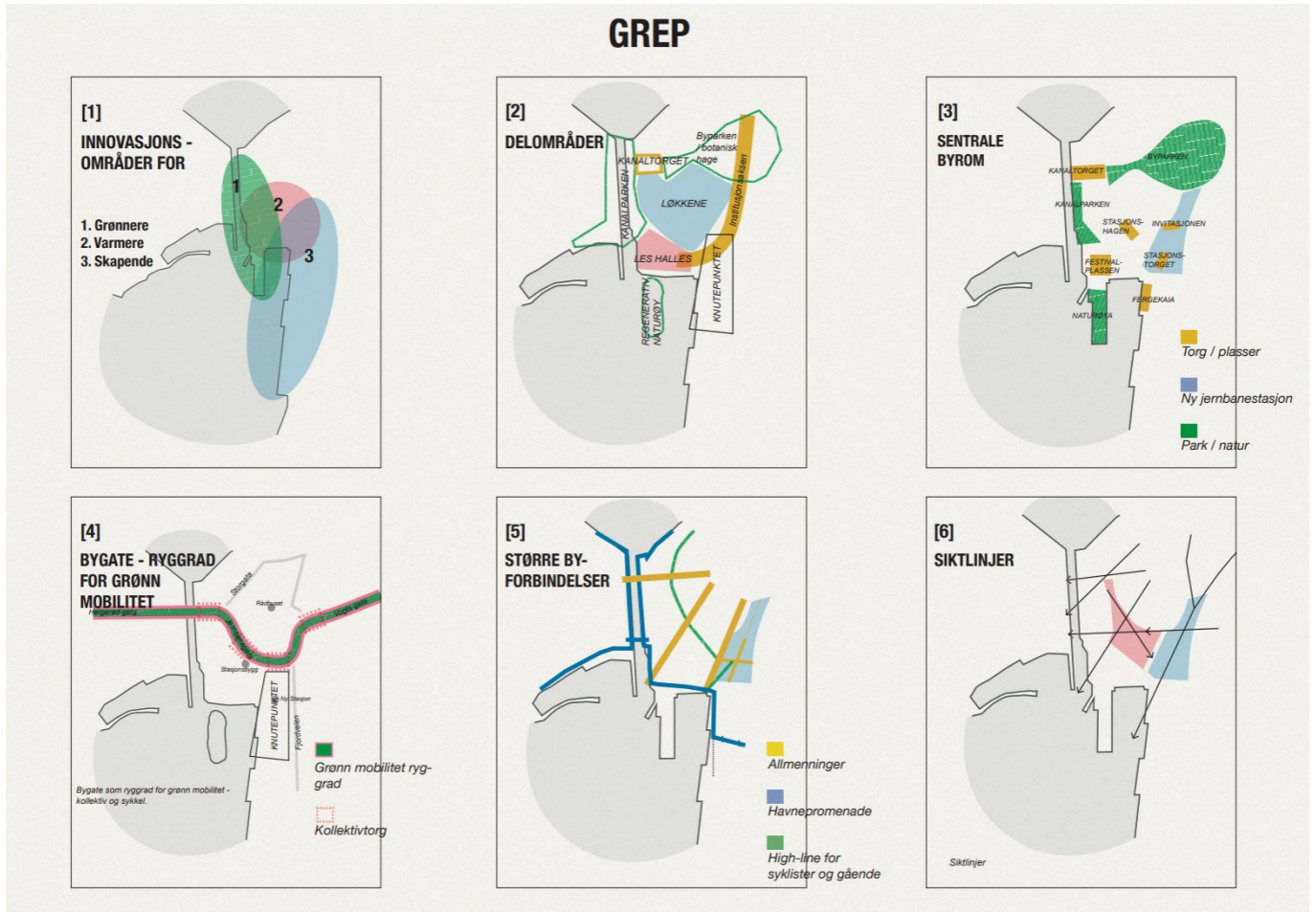
Ved å planlegge og utvikle byrommene parallelt med øvrige tiltak, kan man sikre at området utvikles som en helhetlig og menneskevennlig bydel – i tråd med visjonen om et skapende, varmere og grønnere Moss.

Grep må tas på kort sikt for å ivareta kvaliteter på lang sikt. Akser og siktlinjer må hensyntas i planer for området. Vegetasjon langs gater og i parker kan gi kontinuitet og sammenheng.

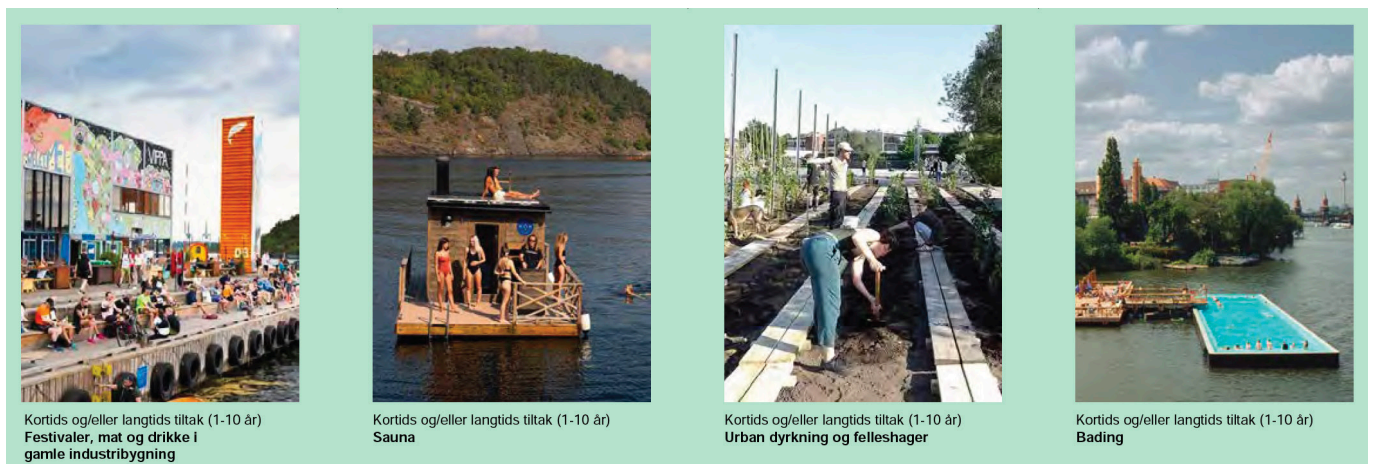
Alle de tre teamene viser konkrete forslag til hvordan ulike byrom kan åpne byen mot sjøen, med akser, gode lokalklimatiske forhold og de gode solforholdene. Et av områdene alle peker på er Østre Kanalpark, der man med små grep gradvis kan styrke sosiale, kulturelle og økonomiske relasjoner på Kanalens solside.



III: Team Scenario 3



Ill: Team Scenario 3



Ill: Team Scenario 2

7. REALISERE MOBILITETSTILTAK FOR GÅENDE OG SYKLENDE.

Det forventes videre vekst i innbyggertallet i Moss. For å møte fremtidens mobilitetsbehov og samtidig sikre en raus og inkluderende byutvikling, må det legges til rette for attraktive, trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende. Det er avgjørende for å skape en levende og flerfunksjonell bydel som er tilgjengelig for alle – uavhengig av alder, funksjonsevne eller transportmiddel.

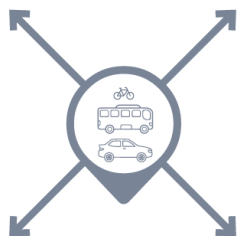
Ved å etablere et sammenhengende nettverk av gang- og sykkelforbindelser – inkludert nye bruer over kanalen og gjenbruk av jernbanetraséen – kan man koble sentrum på flere omkringliggende bydeler på en måte som styrker både bylivet og tilgjengeligheten i kommunen. Dette vil bidra til å gjøre området mer attraktivt for barnefamilier, eldre og besøkende, og redusere behovet for bilbruk i sentrum. Erfaringer fra byer som Fredrikstad, Drammen og København viser at investeringer i sykkelinfrastruktur gir økt bruk, bedre

luftkvalitet og mer attraktive byrom for folk flest.

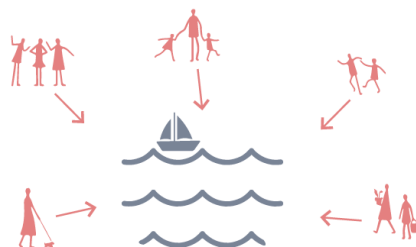
I parallelloppdraget har konsulentgruppene foreslått en rekke tiltak som bør vurderes videre:

- Gang- og sykkelbruer over Kanalen, som kobler Jeløya og sentrum tettere sammen.
- Forbindelser og snarveier langs hele sjøfronten, fra Tollboden til Kleberget.
- Gjenbruk av dagens jernbanetrasé som gang- og sykkelvei, nordover og sørover fra ny stasjon.
- Mobilitetstorg ved jernbanestasjonen, der kollektiv transport, sykkel og gange møtes.
- Mobilitetshub med tjenester som elsykkelutleie, verksted, parkering og delingsløsninger.

Disse tiltakene vil ikke bare forbedre fremkommeligheten, men også bidra til å åpne byen mot fjorden, styrke forbindelsene mellom bydelene rundt og skape nye møteplasser. Ved å prioritere myke trafikanter i utformingen av gater og byrom, kan man skape en tryggere, mer inkluderende og mer klimavennlig bydel – i tråd med visjonen om et skapende, varmere og grønnere Moss.



TILRETTELEGGE FOR GRØNN MOBILITET
ENDRE VANER



BRINGE FOLK NED TIL VANNET

Ill: Team Scenario 1



Ill: Team Scenario 2

8. SATSE PÅ EN FLERFUNKSJONELL BYDEL MED HØY UTNYTTELSE RUNDT KNOTEPUNKTET.

En bærekraftig og varig by er en flerfunksjonell by, som holder over tid. Moss skal være en skapende og produktiv by som skaper arbeidsplasser, gode bomiljøer, aktivitet, attraktivitet, byliv og bybevegelser. Det å satse på den flerfunksjonelle og produktive bydelen nært på knutepunktet, med et næringsliv påkoblet tog-, buss- og fergetransport gjør Moss tilgjengelig og fleksibel for et bredt spekter av aktører på ulike nivåer over tid. Det gir gode vekstvilkår for positive synergier og uforutsette effekter.

Når byen åpnes mot sjøen gir det området et potensial for en bedre integrering av opplevelsesnæringer, servicenæringer og maritime næringer i en flerfunksjonell bydel. Med 30 min reisevei til Oslo S kan Moss hente arbeidskraft fra hele Østlandsregionen. Området rundt ny jernbanestasjon er ideelt for utvikling av kontorarbeidsplasser og besøksintensiv næring.

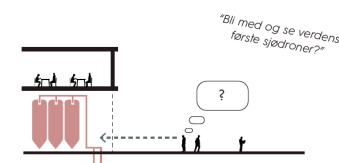
Næringsutvikling innenfor planområdet må vurderes videre i videre planlegging. I dag domineres området av logistikkfunksjoner. Det er potensial for å utvikle logistikkfunksjonen på nye og innovative måter. Samtidig er ambisjonene for byområdet byutvikling med et levende by- og bomiljø. Dette er i tråd med blant annet kommunens planer og Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Hvordan næringsutviklingen i byområdet kan bli, vil i stor grad være avhengig av fremtidige løsninger for Rv 19 og plassering av fergeterminalen. I tillegg er området stort og kan romme mye. I fremtidig planlegging bør det legges en strategi for næringsutvikling hvor det settes ambisjoner for

næringsutviklingen, ulike næringsfunksjoner og kombinasjon av næringstyper sammen med utvikling av et flerfunksjonelt byområde. Samtidig bør en slik strategi også drøfte potensielle konflikter mellom ulike funksjoner og hvordan dette kan løses. En næringsstrategi for området bør også rettes mot gjennomførbarhet og tilrettelegges for samspill mellom utviklere, brukere og kunnskapsmiljøer.

Antall eldre i Norge og i Moss, vil øke betydelig de neste årene. Om kort tid har Moss flere innbyggere over 67 år enn under 19 år. Med aldringen følger også flere enslige og flere par uten hjemmевærende barn. Det utløser et behov for boligmasse med en større andel enkle og tilgjengelige boliger og universelt utformede områder nær handel, møteplasser og tjenester. Det er boliger som kan kombineres godt med et kollektivknutepunkt med høy andel næring og kontor.

Området er egnet for å teste ut nye konsepter og nye former for samarbeid. Nye boformer, som bofelleskap, studenthybler, fleksible leiligheter som enkelt kan utvides, eller reduseres ved at det etableres utleiedel. Eksempelvis ved å kunne tilby ulike løsninger for eie til leie og deleie, miks av sameier og borettslag, legge til rette for ikke-kommersielle borettslag og sameier (eks. stiftelse). Høyt fokus på deleløsninger i mellomrommene, byggene og av plasskrevende elementer i husholdet, som bil, felles vaskerom, verksted etc.

En av de store usikkerhetene ved denne anbefalingen er grunnforholdene og riksveien. Inntil ny jernbanestasjon er ferdig og i drift er det også vanskelig å spå hva, hvor og hvordan man faktisk kan utvikle området videre.



FORSTÅELSE GJENNOM ÅPENHET
Transparens, åpenhet og deltagelse skaper en større forståelse for støyens opphav og funksjon. Støilthet og innsikt i det som skjer på havna gjør ulempene lettere å tåle.



GRØNNE BUFFERONER
Bufferonene mellom funksjonene tilrettelegges som grønne buffere med positivt innhold som f.eks. rekreasjon og aktivitetsarealer, og vil kunne være gode møteplasser



GRØNNE TRANSPORTØRER
Årer med tungtransport utformes med trær og rause, grønne soner, for å skape grønne gater som skjærer belastningen av de store kjøretøyene på næringsområdet



LOGISTIKK KONTROLL
Tungtrafikk er ikke forenelig med et menneskevennlig bygulv. Derfor må tungtrafikken planlegges utenom de viktigste travleste tidpunktene og viktigste byrommene.

9. SKAPE EN KLIMAROBUST BYDEL MED TYDELIG INNSLAG AV VEGETASJON OG NATURBASERTE LØSNINGER.

Store deler av området preges i dag av infrastruktur (vei, jernbane og havn) i form av mye harde og grå flater. Området har utfordrende grunnforhold, vil være utsatt for havnivåstigning og stormflo, og er utsatt for overvann. Det er vist tre flomveier gjennom området, to store i nord og sør og en mindre i midten.

Med bakgrunn i oppgaven som ble gitt, om å skape den regenerative byen, har alle tre teamene vektlagt holdbarhet og det å få inn mer natur i bydelen, over og under vannoverflaten.

Ved en transformasjon og utvikling av området er det viktig å se på hvordan området kan tilby blågrønne tjenester for by og fjord, som kan bidra til å skape en trygg bydel lokalt, men også bidra positivt til livet i Oslofjorden. Denne anbefalingen er også knyttet til konkrete risikoer som følge av klimaendringer i Moss: flom, havnivåstigning og kvikkleire. Naturbaserte løsninger er

ført og fremst tiltak som reduserer risiko og kostnader, men de skaper også økt trygghet og bidrar til bedre folkehelse.

Det må ses på hvordan utviklingen kan inkludere økosystemtjenester og økt biodiversitet. Dette kan bidra til bedre luftkvalitet, og bedre vannkvalitet som kan ivareta og styrke det biologiske mangfoldet i fjorden. En robust lokal overvannshåndtering kan bidra til å gjøre Moss bedre rustet for klimaendringer.

Det bør sees på hvordan blågrønne forbindelser kan etableres mellom eksisterende og nye grøntområder, parker og sjøen, herunder kyststi videre sørover. Hvordan grå areal kan erstattes av bynatur, og hvordan det jobbes med naturrestaurering i sjø og strandsonen. Hvordan kan grønne arealer forsterke estetisk kvalitet, øke trivselsfaktor for folkehelsen og bygge opp under den sirkulære byen. Nærhet til natur og naturelementer har positiv virkning på trivsel og folkehelse, samt at det gir opplevelsesverdier og tilrettelegger for en destinasjon på solsiden av Oslofjorden.

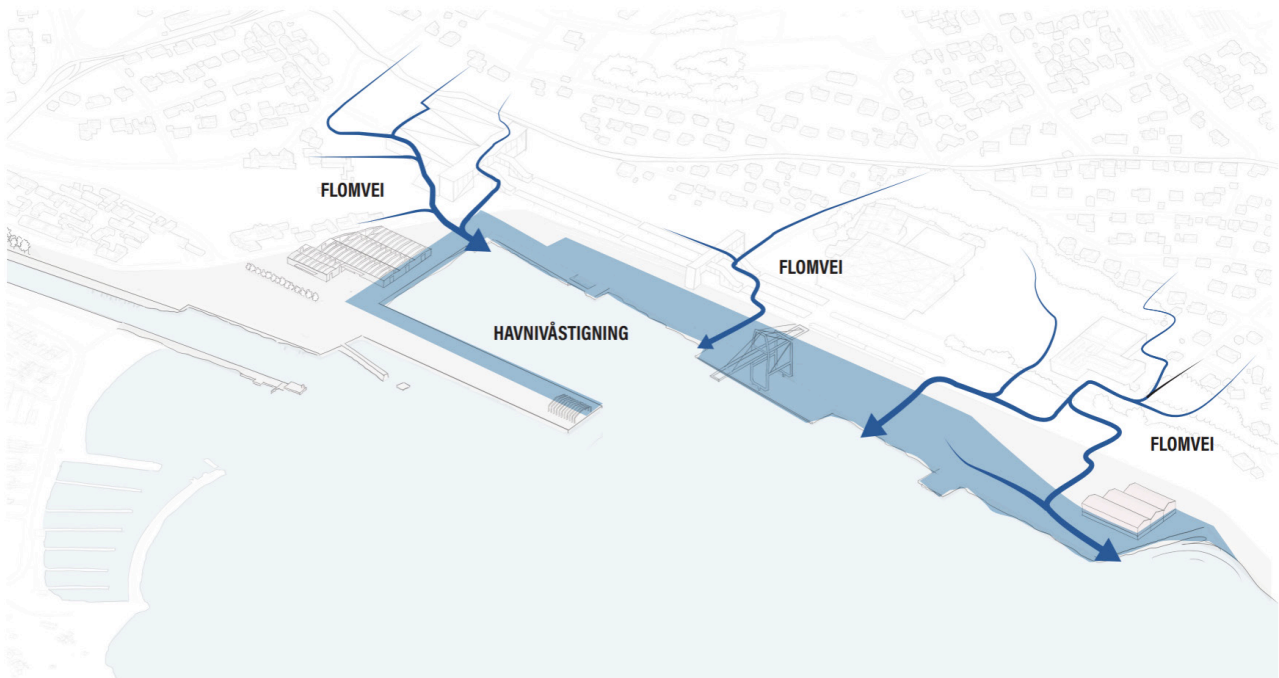


Ill: Team Scenario 2

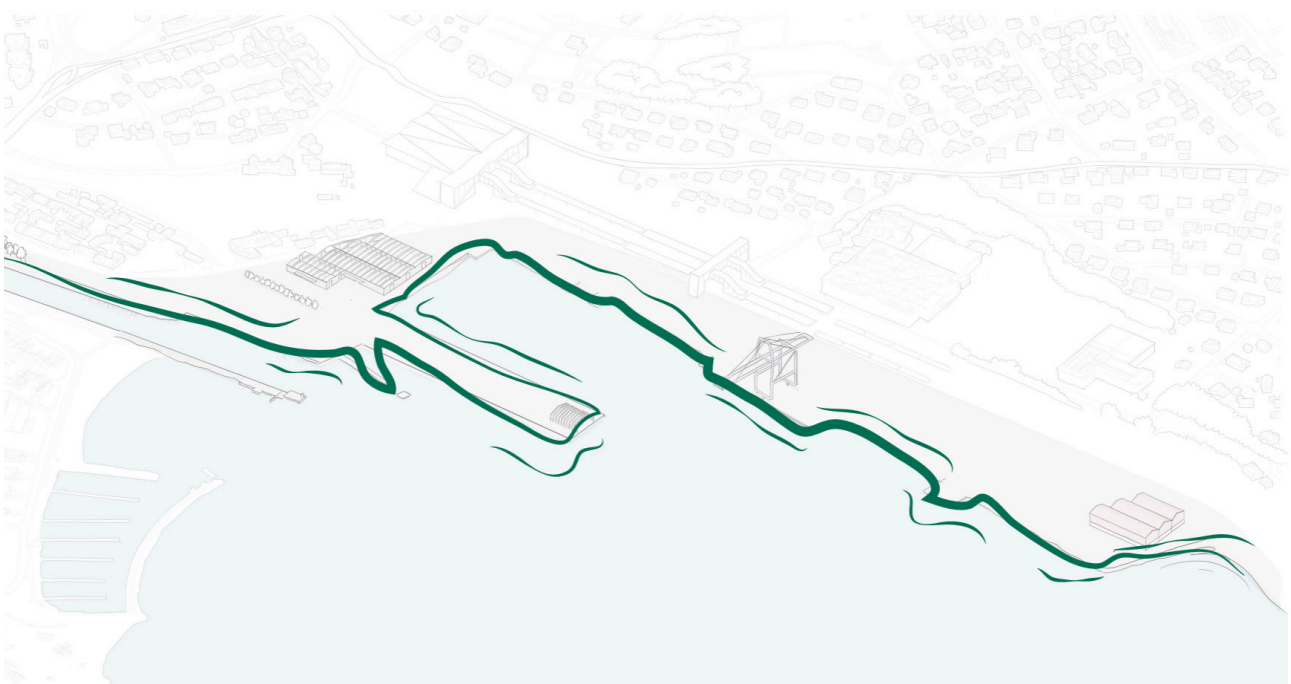


Ill: Team Scenario 3

OVERVANN OG FLOMRISIKO

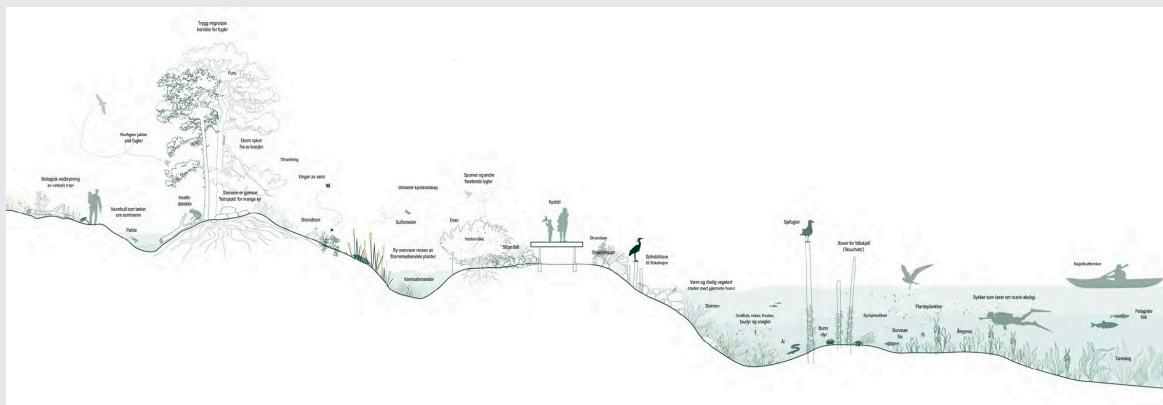


BIOLOGISK MANGFOLD OG ØKOLOGI

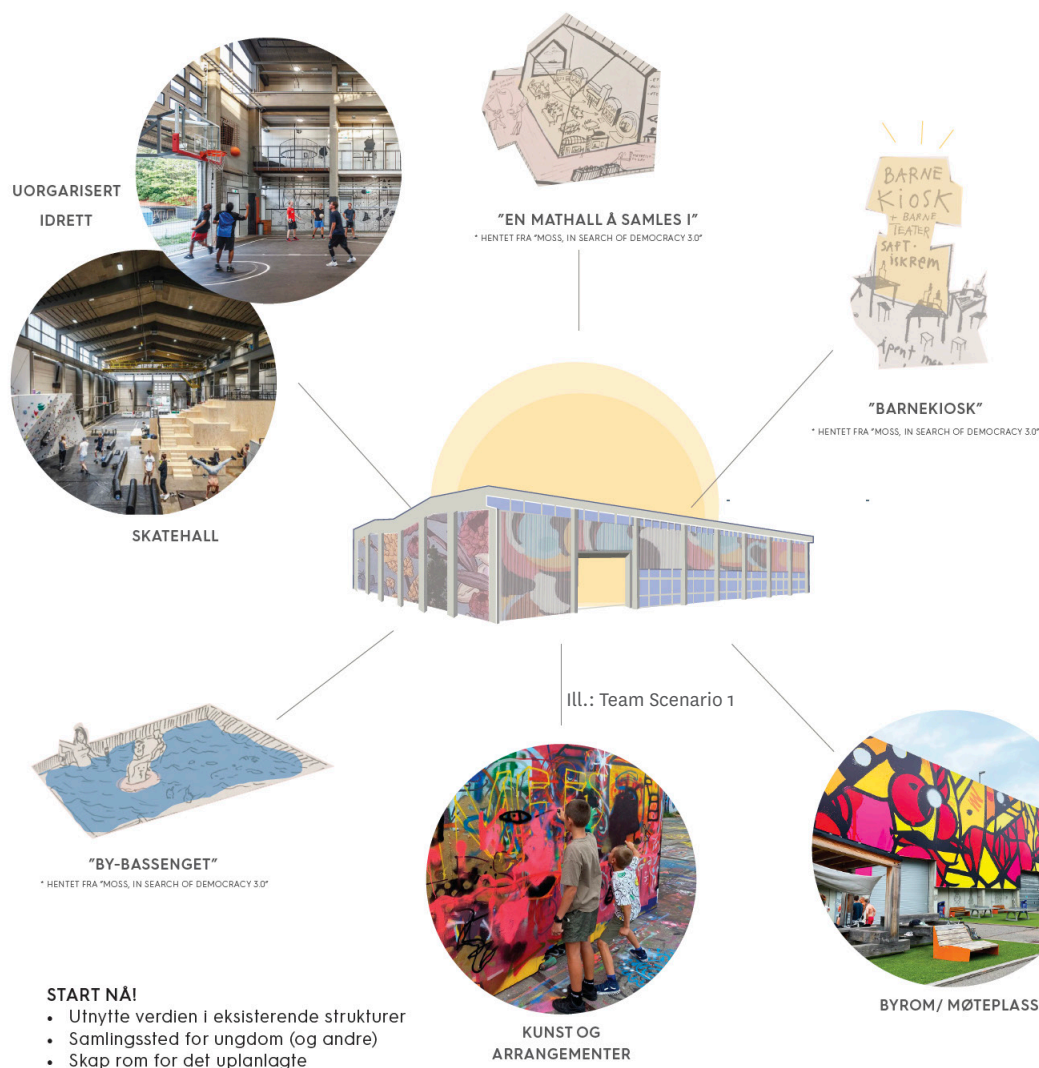


Ill: Team Scenario 2

OPPSUMMERING AV BIDRAGENE FRA TEAMENE



Ill.: Team Scenario 2

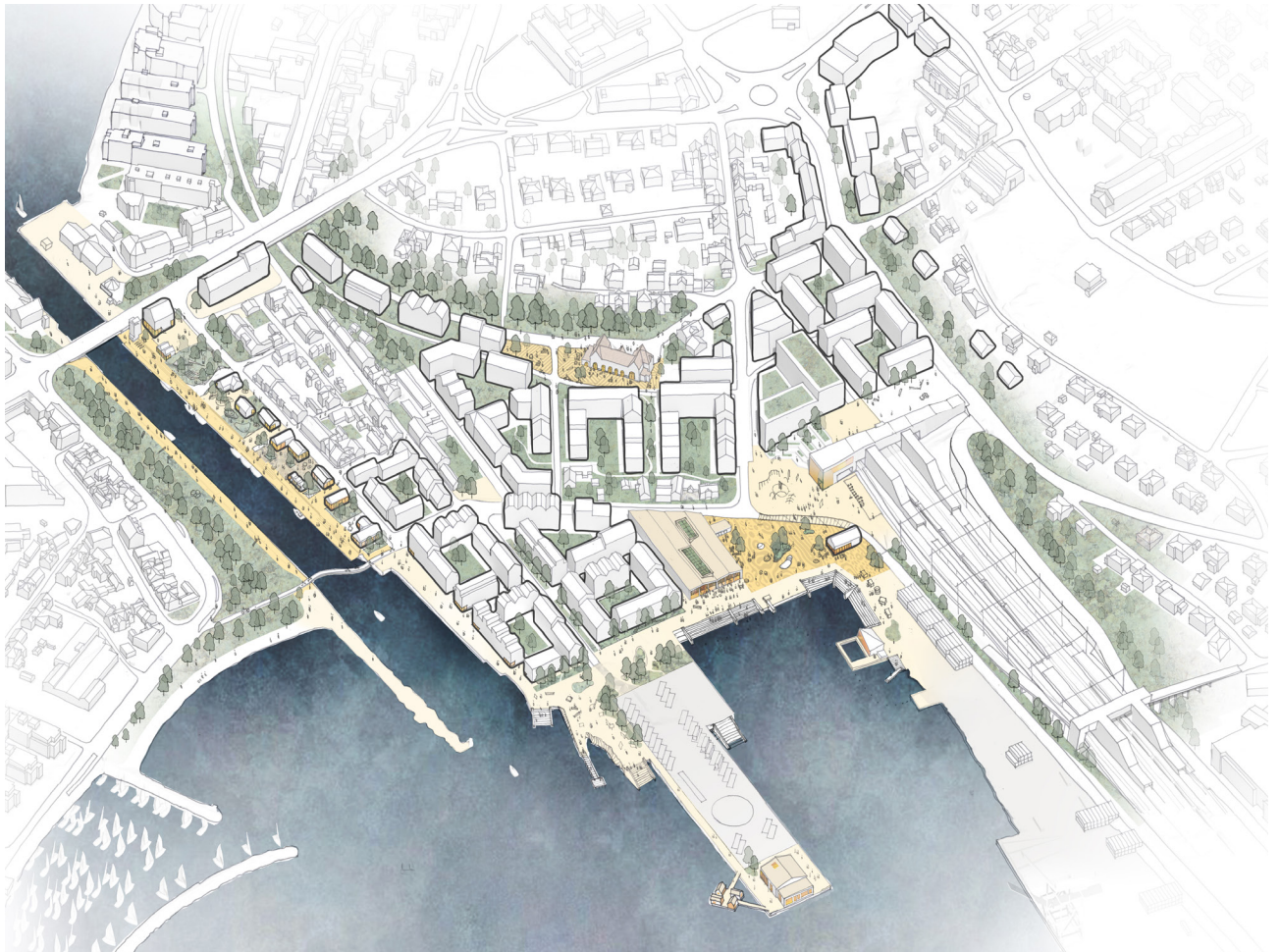


Ill.: Team Scenario 1

START NÅ!

- Utnytte verdien i eksisterende strukturer
- Samlingssted for ungdom (og andre)
- Skap rom for det uplanlagte

Oppsummering av teamets forslag. Se hele forslaget på kommunens hjemmeside.



"PÅ SPORET"

SCENARIO 1 - HAVNA SOM DEL AV BYEN

TEAM

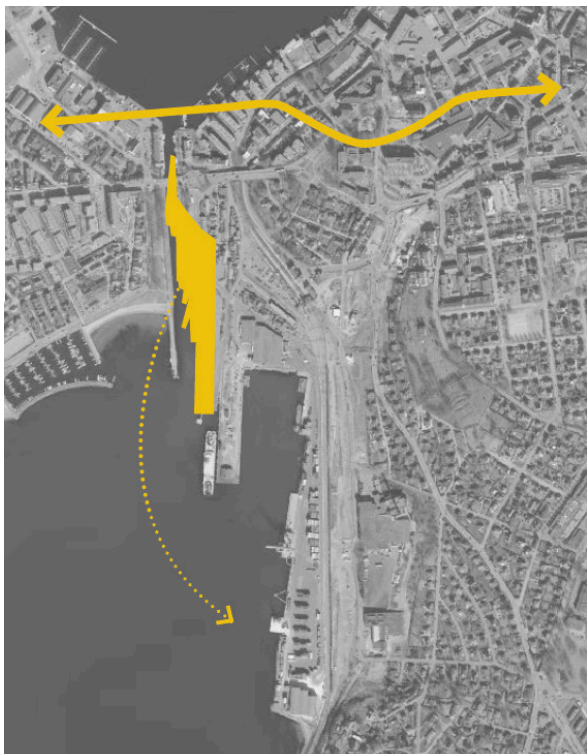
TEAM SCENARIO 1

- A-lab
- Multiconsult
- Oslo Economics

INNLEDNING

Forutsetninger: Moss havn består, riksvei 19 og fergeleiet flyttes til Kleberget.

Hva er potensialet for bydelen når fergeleiet og riksveien flyttes? Hvordan kan bydelen utvikles med en opprettholdelse av havna? Dette scenarioet skal inkludere en oppdatert vurdering av havnas bidrag til lokalt/regionalt næringsliv. Dette scenarioet skal ikke gjøre vurderinger av nytt fergeleie og ny riksvei 19 men forutsette en plassering i sør. Utvikling av havna og innlandshavna på byens premisser. Hva er havnas bidrag og synergieffekter til næringslivet i Moss og Mosseregionen? Hvor er havnas potensiale for utvikling? Hvordan bygger havna opp under behovet for et variert



næringsliv, næringsattraktivitet og satsingen på gods- og logistikk i Mossregionen? Hva vil det eventuelt kunne ha av konsekvenser for byen og kommunen å avvikle havna? Hvordan kan havna bygge opp under behovet for arbeidsplasser rundt ny jernbanestasjon.

HOVEDGREP

Det meste av industrien er i dag lagt ned, og Moss er inne i en brytningstid, tidligere grunnstener er borte og en ny identitet skal gro fram. Teamets leveranse utforsker hvilken rolle området kan spille i det nye Moss, samt hvordan havna bedre kan sameksistere med byen for øvrig.

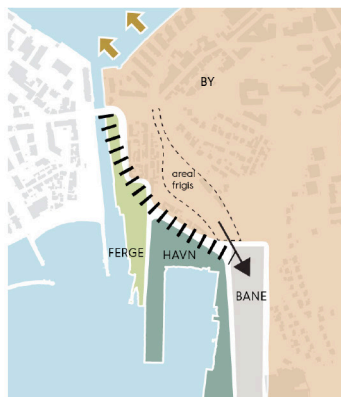
Teamet har et tydelig fokus på vannet. De viser til at vannet alltid har vært en viktig del av Moss sin historie, identitet og næringsgrunnlag. Og at det er en arena for rekreasjon, en kvalitet i bybildet og en sosial arena.

Teamets ambisjon er å bringe folk ned til vannet, løfte Kanalen ved å gi den ny relevans, gjenopprette Moss som rekreasjonssted og destinasjon, skape trygge rammer for et levende nabolag, tilrettelegge for grønn mobilitet og vekke stolthet til stedet Kanalen – Havna og byen.

Fergeleiet og Rv. 19 flyttes ut av området



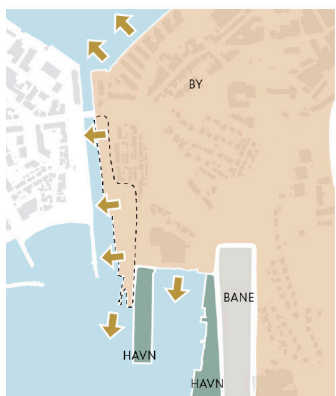
2025
Byen er avskåret fra sjøen mot sør



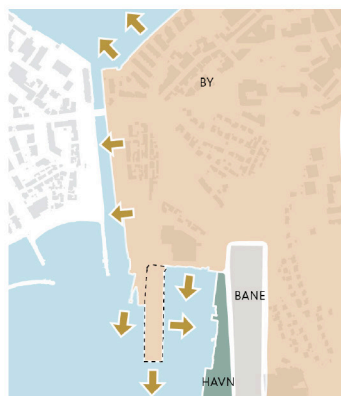
2030
Jernbanestasjonen flyttes
- byen vokser mot sjøen



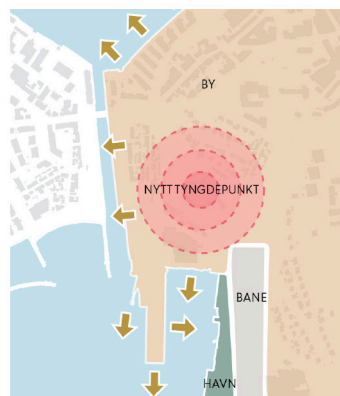
2030
Havnen omorganiseres
- byen får kontakt med vannkanten



2050+?
Fergeleiet flyttes
- byen får kontakt med kanalen



2050+?
Dronehavnen kan relokaliseres
- byen får tilgang til piren



Nytt tyngdepunkt i Moss
- med god kontakt til sjøen



Disse ambisjonene er tenkt oppnådd gjennom følgende overordnede grep over tid:

- 2025 Byen er avskåret fra sjøen mot sør
- 2030 Jernbanestasjonen flyttes - byen vokser mot sjøen
- 2030 Havnen omorganiseres - byen får kontakt med vannkanten
- 2050+? Fergeleiet flyttes - byen får kontakt med kanalen
- 2050+? Dronehavnen kan relokaliseres - byen får tilgang til piren
- Nytt tyngdepunkt i Moss - med god kontakt til sjøen

Plangrepene som foreslås er følgende:

- Bringe byen til vannet (tilgjengeliggjør sjøfronten med et finmasket byvev som bygger videre på dagens gatestruktur)
- Fra grått til grønt (gjenetablere den tosidige parken langs kanalen og la landskapet binde de nye nabolagene sammen)
- Dyrke Moss sin eksisterende identitet (bevare særegne bygg og landskapselementer for å styrke stedets identitet og tidsdybde)
- Småhus ved Kanalen (videreføre den lille skalaen langs kanalen og fyller nye bygg med offentlige tilbud, liv og attraksjoner)
- Bykvartal rundt den nye stasjonen (utvide sentrumsaksens bebyggelsesstruktur ned mot den gamle Stasjonen i en forlengelse av Storgata)
- Funksjonsmiks langs Fjordveien (styrke knutepunktet rundt den nye stasjonen med fremtidsrettede næringsbygg og boliger)

**BRINGE BYEN TIL VANNET**

Tilgjengeliggjør sjøfronten med et finmasket byvev som bygger videre på dagens gatestruktur

**FRA GRÅTT TIL GRØNT**

Gjenetablere den tosidige parken langs kanalen og la landskapet binde de nye nabolagene sammen.

**DYRKE MOSS SIN EKSISTERENDE IDENTITET**

Bevare særegne bygg og landskapselementer for å styrke stedets identitet og tidsdybde.

**SMÅHUS VED KANALEN**

Videreføre den lille skalaen langs kanalen og fyller nye bygg med offentlige tilbud, liv og attraksjoner

**BYKVARTAL RUNDT DEN GAMLE STASJONEN**

Utvide sentrumsaksen bebyggelsestruktur ned mot den gamle Stasjonen i en forlengelse av Storgata

**FUNKSJONSMIKS LANGS FJORDVEIEN**

Styrke knutepunktet rundt den nye stasjonen med fremtidsrettede næringsbygg og boliger.

SCENARIOET

Området blir en komplett bydel. Kanalen får tilbake sin tosidighet, og "solsiden" langs kanalen har fått nytt liv. Byen strekker seg innover mot stasjonen. Bydelen har fått nye (bolig)kvartaler som tilpasser seg de bevaringsverdige delene, og det er integrert ulike byrom for ulike bruk. Rundt ny stasjon er det attraktive næringslokaler. Moss Havn har fått bestå og miljøet rundt havna og dronehavna har vært en nøkkelfaktor i utviklingen av et nytt kraftsenter for bærekraftig logistikk i regionen, som sammen med bransjen og næringslivet utvikler løsninger for morgendagens logistikk.

Havnen har fått lov til å bli værende på piren helt fram til nå. Kanskje har teknologien kommet så langt at havnevirksomheten kan foregå tett på nabolaget. Eller kanskje byens befolkning har ideer for piren, som har vokst frem over de siste 30 årene? Pirens fremtid får stå åpen som et rom for det uplanlagte, som lokal drivkraft kan fylle, enten det er havna, befolkningen eller begge deler sammen? Havnelageret derimot er tatt i bruk tidlig i prosessen, som en fleksibel utviklingsarena med mulighet for mange ulike funksjoner. Aktivitetene som fungerte godt er der fortsatt, integrert i den nye byen.

Det er lagt vekt på å få til en sameksistens mellom by og havn, en flerfunksjonell by. Historisk har byen og havna

vært tett sammenflettet og produksjon og støyende aktivitet har vært en naturlig del av byen. I dag er havna isolert fra byen. Havna har vært viktig for Moss utvikling, og havna er fortsatt en viktig del av næringslivet. For at den flerfunksjonelle byen skal kunne fungere må noen av møtene mellom ulike funksjoner kurteres litt ekstra. Det foreslås å jobbe med åpenhet, og mer kjennskap til og kunnskap om hva som foregår på havna. Det kan gi folk økt eierskap og større toleranse for ulempene, og kanskje bygge stolthet.

To viktige perspektiver ved 100års perspektivet trekkes frem:

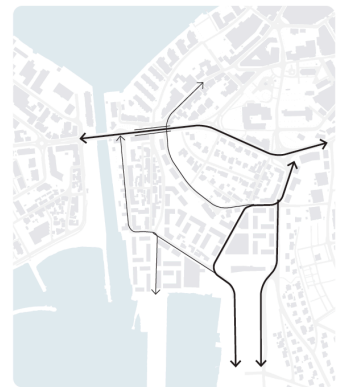
- hvor mye som har skjedd på 100år og den store usikkerheten som ligger i å se så langt frem – ikke planlegge/låse alt nå, men la noe være opp til fremtidige generasjoner.
- Holdbarhet – det vi bygger skal/vil stå her også om hundre år



NYE SYKKELFORBINDELSER



BUSSFORBINDELSER



KJØREVEIER

Mobilitet

Ser på hvordan mobilitetsmønsteret kan endres for trafikantgruppene. Vektlegger endrede vaner.

Møtet med vannet

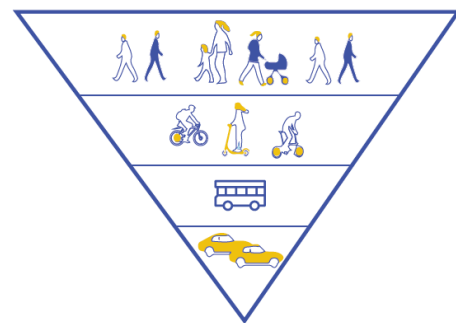
Foreslår aktivisering av sjøfronten, møte med vannet, en ny bruk av sjøen, og styrking av det biologiske mangfoldet i fjorden.

En bærekraftig og varig by

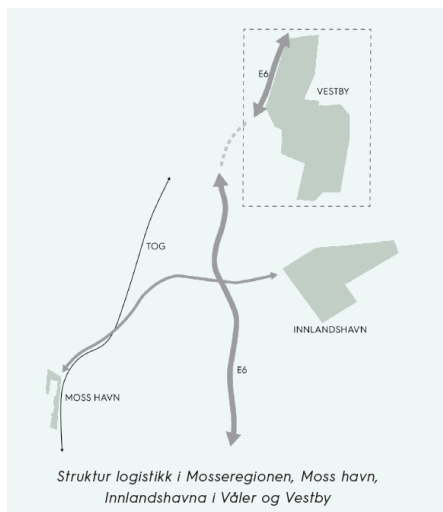
Går inn på hva som skaper gode nabolag, som holder over tid.

Bruk av eksisterende bygg og strukturer

Stasjonsbygget, Havnelageret



NY PRIORITERING AV TRAFIKANTER



Struktur logistikk i Mossregionen, Moss havn, Innlandshavn i Våler og Vestby

DRONEHAVNA

Nullutslippshavn etablert i Moss havn i 2018, med verdens første helelektriske autonome sjødroner, som frakter gods for ASKO utslippsfritt på tvers av Oslofjorden. Et visjonært prosjekt som kan gi Moss havn ny relevans fremover.

GODS PÅ BANE

Ny jernbanestasjon gjør det mulig å få mer gods over på bane i fremtiden. Moss Havn har lite tilgjengelig arealer for utvikling lokalt, men har mulighet for å etablere en omlastningssentral på Vestby.



NÆRINGS LIV OG HAVNAS ROLLE

Dette scenarioet skulle inkludere en oppdatert vurdering av havnas bidrag til lokalt/regionalt næringsliv. Denne delen av oppdraget ble gjort av Oslo Economics. Kort oppsummert vurderes det at havna bidrar til næringsattraktivitet og effektiv logistikk.

Det fremgår i notatet at det er tidligere rapporter om Moss havn samt andre studier om synergivirkninger mellom havn og lokalt næringsliv som er lagt til grunn.

Oslo Economics mener at det er dokumentert at Moss Havn bygger opp under næringsliv, næringsattraktivitet og satsingen på gods og logistikk. Havna gir, under gitte forutsetninger, mulighet for effektiv varetransport og reduserte transportkostnader. De antar at nærheten til havn er et element for mange bedrifter når de vurderer hvor og hva de skal investere i, men viktigheten vil variere fra bedrift til bedrift.

Oslo Economics skriver at å avvikle havna vil ha betydelige konsekvenser på sikt. Næringslivet vil få en annen utvikling der mange bedrifter på sikt vil etablere seg andre steder. De tror at antall lokale arbeidsplasser vil synke slik at Mosseregionen vil få mer utpendling. En slik omstilling vil ta tid, men for enkelte bedrifter vil det antakelig være dramatisk og bety avvikling.

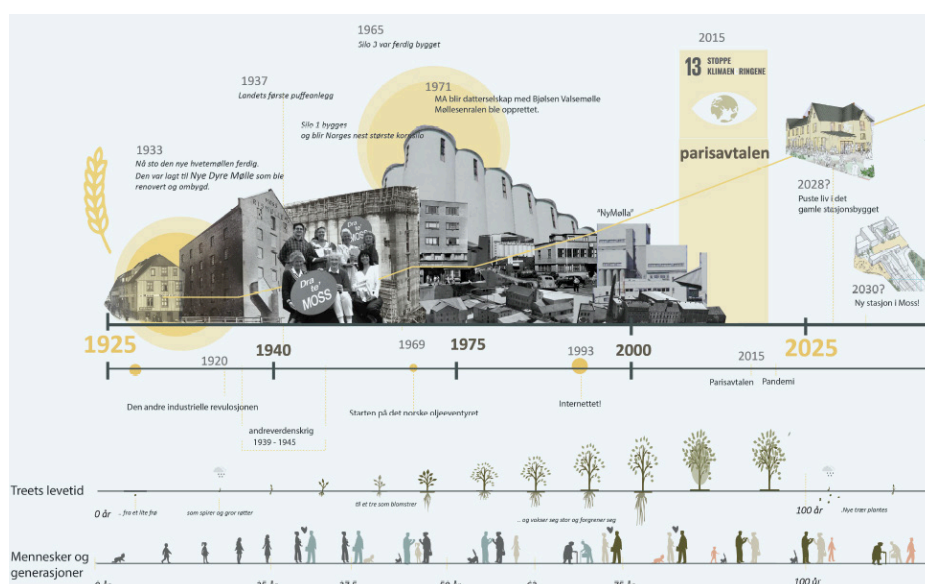
Oslo Economics skriver at de tror havna over tid vil gjøre Mosseregionen mer attraktiv for en rekke bedrifter og påvirke nærings sammensetningen. Dette vil også påvirke arbeidsplassene, og noen av disse vil sannsynligvis ligge i nærheten av ny stasjon.

VURDERINGSKOMITEENS VURDERING

For scenario 1 var forutsetningene at Moss havn skulle bestå, mens riksvei 19 og fergeleiet flyttes til Kleberget.

Vurderingskomiteen mener teamet har svart på oppdraget og sett på hva som er potensialet for bydelen når fergeleiet og riksveien flyttes. Samtidig har de gjort vurderinger knyttet til Moss havn, hvordan denne kan bestå og hvordan den kan «innlemmes» i byen. Løsningsforslaget gir flere interessant innspill til hvordan bydelen kan utvikle seg over tid, og bli en bydel med god tilknytning til kanalen og fjorden. Videre gir forslaget gode innspill til hvordan havna kan kobles bedre på byen, og viktigheten av at innbyggerne har kjennskap til og forståelse av, og kanskje også stolthet til havnas arbeid.

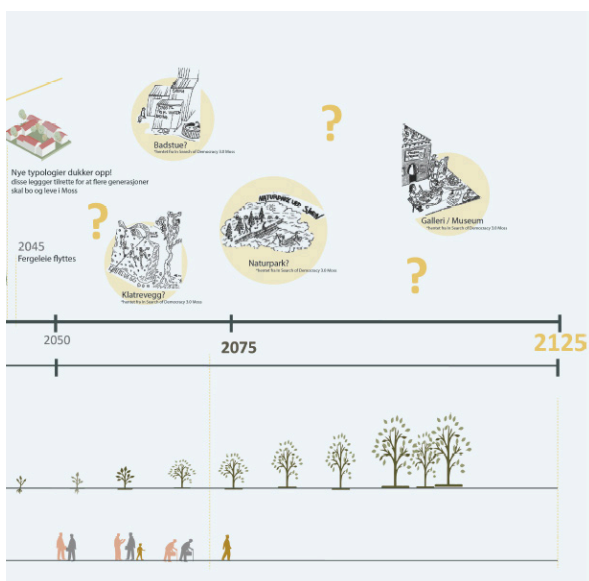
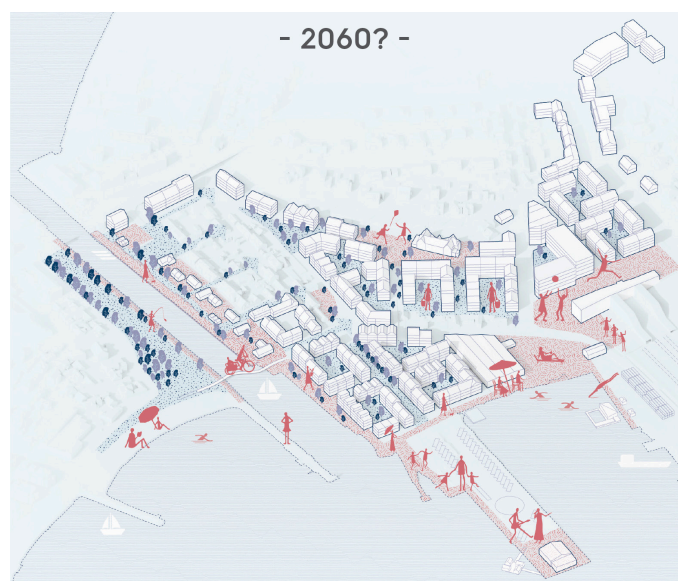
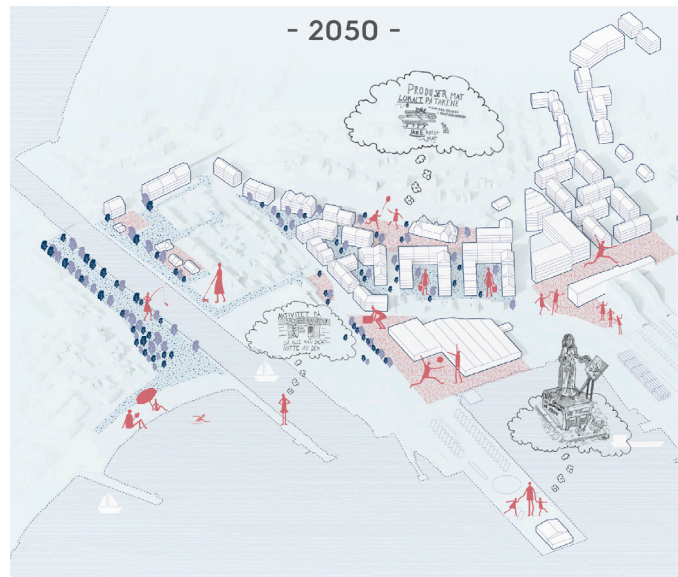
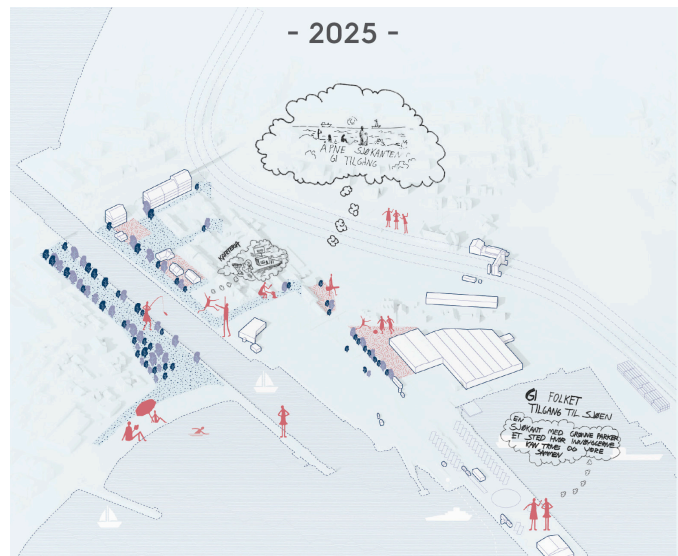
Vurderingsnotatet for Moss Havn synes imidlertid ikke å gi vesentlig ny informasjon om havnas bidrag til lokalt/regionalt næringsliv, og vurderingskomiteen mener den ikke gir et godt nok grunnlag for å vurdere hvorvidt Moss havn bør opprettholdes eller ikke.



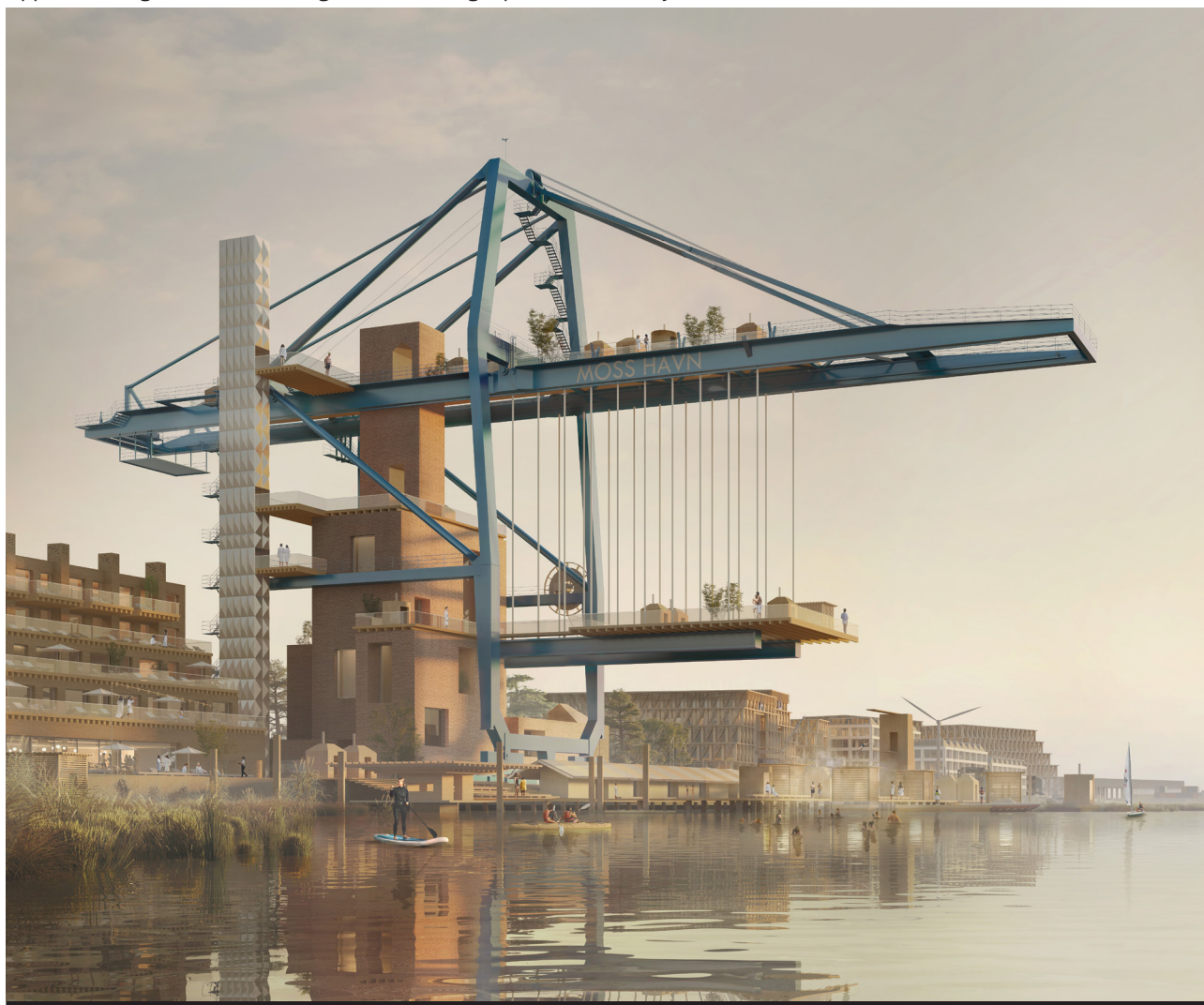
Løsningsforslaget har foreslått å ta i bruk deler av dagens havnearealer til byutvikling. Fortrinnsvis på lenger sikt, men å i et kortere perspektiv gjennom å ta i bruk Havelageret.

Komiteen ser at dette kan gi fine muligheter for bedre å koble byen på fjorden, i et langt perspektiv, men ser at hverken dette eller de andre to scenarioene har kommet langt nok i å vurdere om det særlig i et kortere perspektiv er mulig å ta i bruk deler av havnearealene. Det er ikke sett på hvordan dette vil påvirke havneaktivitetene og havnas drift.

Scenarioet skulle ikke gjøre vurderinger av nytt fergeleie og ny riksvei 19. Det betyr at løsningsforslaget heller ikke gir noe svar på hva dette kan ha av betydning for andre deler av byen eller kommunen. I komiteen har det derfor og vært en diskusjon om hvor tydelig det er riktig å være i anbefalingene, når det er vanskelig å forutsi de samlede konsekvensene for kommunen og innbyggerne.



Oppsummering av teamets forslag. Se hele forslaget på kommunens hjemmeside.



"MOSS ROCK CITY"

SCENARIO 2 - MOBILITET, IDENTITET OG TILGJENGELIGHET

TEAM

TEAM SCENARIO 2

- Haptic Architects
- Bogl Norge
- Rambøll Norge

INNLEDNING

Forutsetninger: Moss havn avvikles, riksvei 19 og fergeleiet flyttes til Kleberget.

Hvilke muligheter oppstår i vakuumet av Moss havn og på arealene til dagens fergeleie? Hva er potensialet for bydelen? Dette scenarioet skal også se på løsninger og konsekvenser for flytting av fergeleie og etableringen av en ny riksvei 19. Kobling mellom trafikksystemene må vurderes nøye. Hvilke muligheter er det for riksvei 19 fra Kleberget, i fjell og/eller åpent terreng. Det er flere utforskede alternativer for å oppnå en god kobling av og mellom infrastrukturprosjektene i området. Dette inkluderer investeringer i grønn mobilitet, offentlig transport, etablering av sykkel- og gangstier og utforming



SYNERGIBYEN

EN KUNTEPUNKT AV BOLIG, TJENESTER, NATUR, REKREASJON, INNOVASJON OG PRODUKSJON

av blågrønne områder som fremmer identitet og folkehelse. Alternativene må adressere de trafikale utfordringene samtidig som de skaper gode vilkår for byutviklingen.

HOVEDGREP

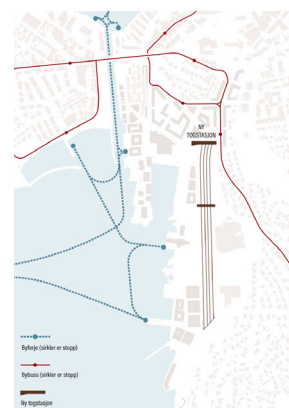
Forutsetningen i dette scenarioet er at Moss havn avvikles, og at riksvei 19 og fergeleiet flyttes til Kleberget. Teamets leveranse utforsker hvordan frigjorte arealer kan transformeres til en ny bydel, og hvordan infrastrukturprosjektene kan kobles sammen for å skape gode rammer for byutvikling. Visjonen er å etablere et nytt økonomisk og sosialt knutepunkt for Moss – Synergibyen – der bolig, tjenester, natur, rekreasjon, innovasjon og produksjon møtes.

De overordnede grepene inkluderer:

- Ny riksvei 19: Korridor 4 (rosa) vurderes som beste løsning, med tilkobling til E6 ved Årvollkrysset.
- Flytende ferjeleie sør for dagens havneareal.
- Autonome byferger som binder sammen Jeløya, sentrum og nye bydeler.
- Fjordbyen: Utvikling av sjøfronten med nye byrom, kulturarenaer og rekreasjonsområder.
- Natur og badeby: Store grønne områder med bading, kajakk, sykkelstier og tiltak for biologisk mangfold og restaurering av Oslofjorden.
- Den produktive byen: Arealer for logistikk, småskala produksjon, kunst- og kunnskapsmiljøer, samt utdanning innen marinteknikk, energi og teknologi.

Teamet foreslår også etablering av en Havnelab for å kartlegge lokale behov og samle aktører i utviklingsprosessen. I denne havnelaben foreslås det at sentrale aktører fra bydelsforeningene, kommunens sekretariat, foreningene i Moss, næringslivet, kunnskapssentrene og kulturlivet deltar.

Hovedoppgavene tiltenkt Havnelaben er å bygge ut infrastruktur i takt med utviklingen, forvalte midler til kultur og bylivsprosjekter, ha ansvar for internt samarbeid mellom aktører, og i samarbeid med eierne ha overordnet ansvar for byutvikling og eiendomsutvikling i området.



Fellestransport



Sykkel og grønne forbindelser

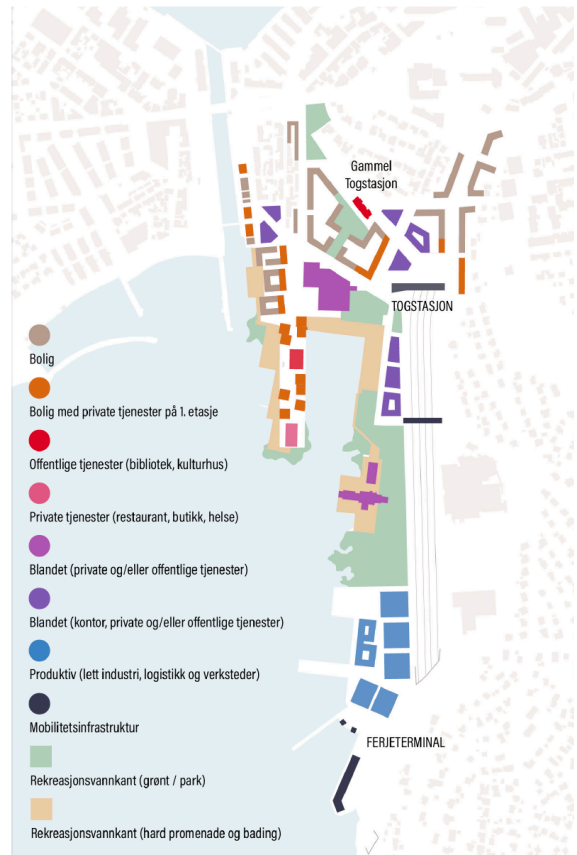




Urbane forbindelser



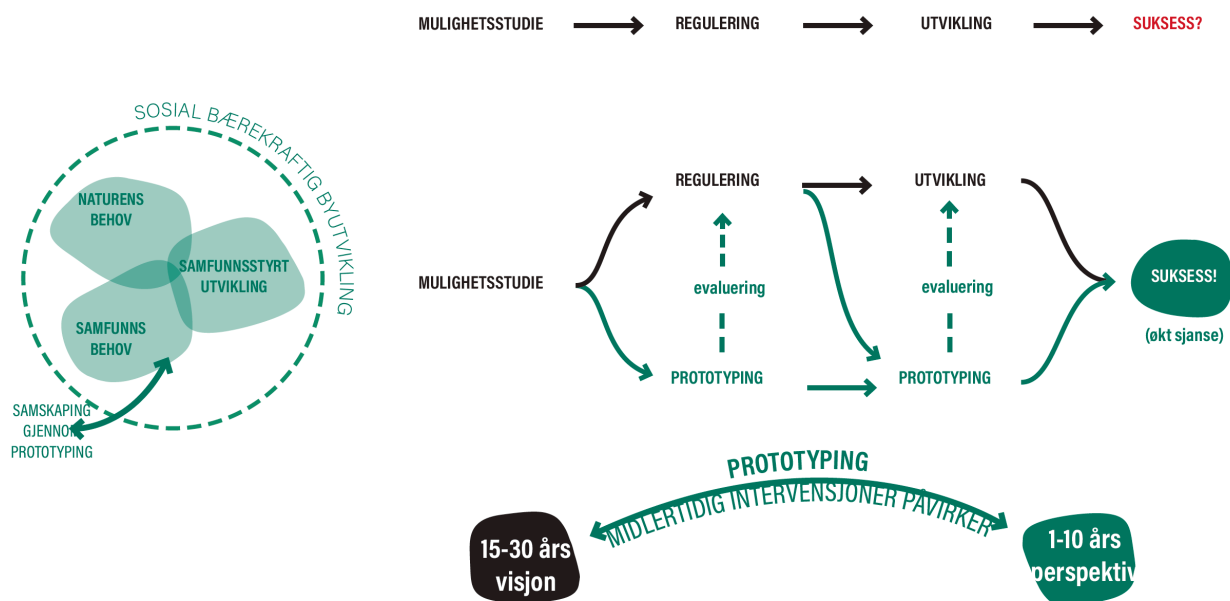
Kystnaturrestaurering



Programmer



Overvann og havflom



På grunn av områdets størrelse har teamet valgt en metode de kaller tilbakemeldingsbasert byutvikling. Når havnen flytter ut (i dette scenarioet) frigjøres over 110 mål fra stasjonsområdet til Kleberget. Til sammenligning rommer det Sørenga i Oslo, store deler av Bjørvika og området rundt operaen.

Hovedgrepene består av en blanding av kortsiktige og langsiktige tiltak, og kan oppsummeres slik:

- Slow urbanism – å planlegge for ‘det usikre’
- Umiddelbare tiltak – samle synergier og oppfordre til investeringer
- Plan for de usikre – tenk, test, juster, gjenta
- Langsiktig visjon – et nytt økonomisk og sosialt knutepunkt i Moss
- Synergiby – fra monofunksjonell overflate til diversifisert og robust by

Visjonen er å skape verdier for hele byen og regionen i form av nye virksomheter, gode boliger, inspirerende parkområder og kulturelle attraksjoner. Kort sagt gjøre området til en destinasjon. Dette er tenkt styrt gjennom en dynamisk prosess, hvor man følger en visjon mer enn en masterplan som ‘låser’ utviklingen i et bestemt spor. Det satses på et samarbeid med folk fra kultur- og næringslivet, eiendomsutviklere, kommunen og alle som

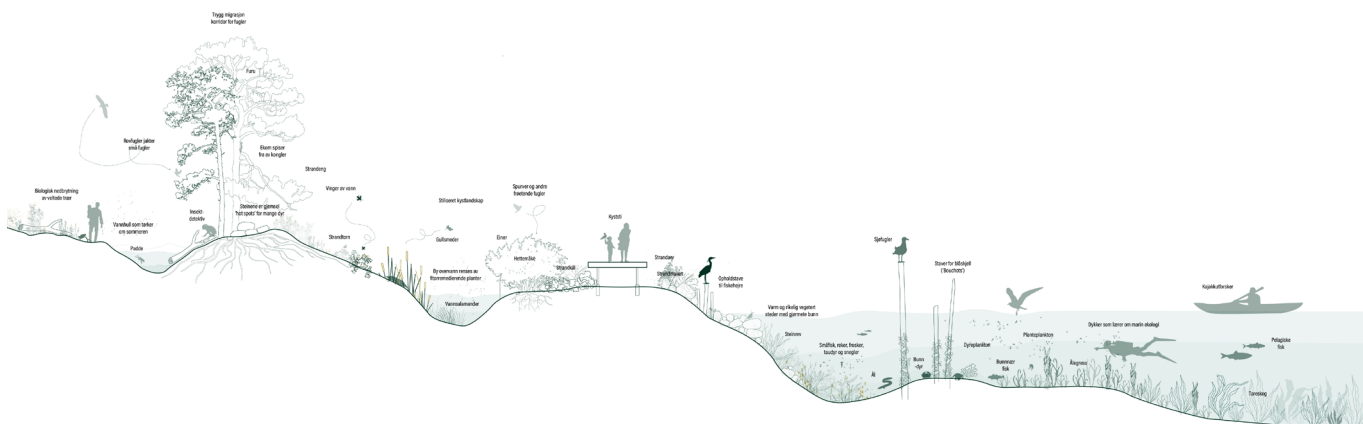
ønsker å bidra til å skape en mangfoldig bydel. Det er en fleksibel tilnærming til planlegging, som fortløpende tilpasses og formes ut fra dialogen i samarbeidet.

SCENARIOET

Forslaget viser en transformasjon fra tungt næringsområde til en flerfunksjonell bydel med kultur, rekreasjon og næring. Det legges vekt på å kombinere urbane kvaliteter med store grønne områder og tiltak for fjordens økosystem.

Den historiske trehusbebyggelsen kan fortettes med familieboliger. Piren kan utvikles til kulturarena og gjestehavn (forutsatt at pirens fundamenter forsterkes og utvikles over tid), mens kanalen åpnes for lystbåter og får en ny promenade som binder byen sammen fra nord til sør. Stasjonsområdet foreslås utviklet med kontor, handel og boliger for å styrke sentrum. Havnelageret kan tas i bruk til messer, konserter og kulturskole. Dette vil bidra til flere arbeidsplasser og et levende sentrum også etter kontortid.

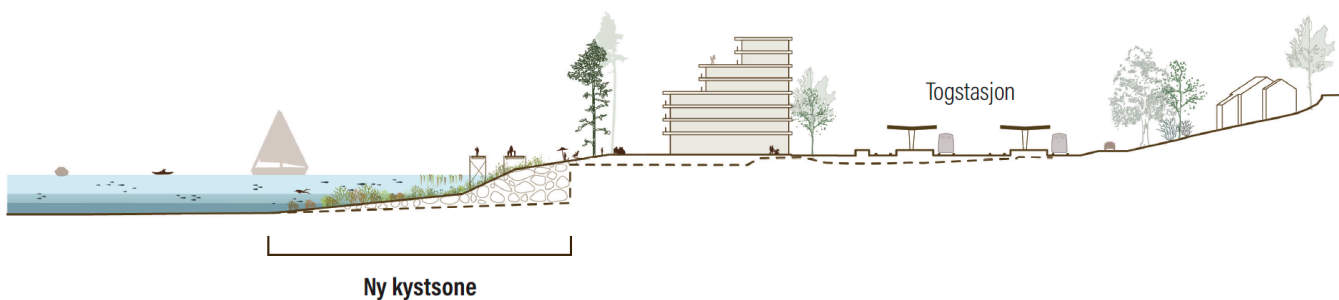
Gjennom prosessen, fra oppstartsseminar – via midtveisseminar – til sluttseminaret utviklet teamet tre prototyper de også testet på midtveisseminaret, for å få tilbakemeldinger fra innbyggere, politikere og næringsliv.



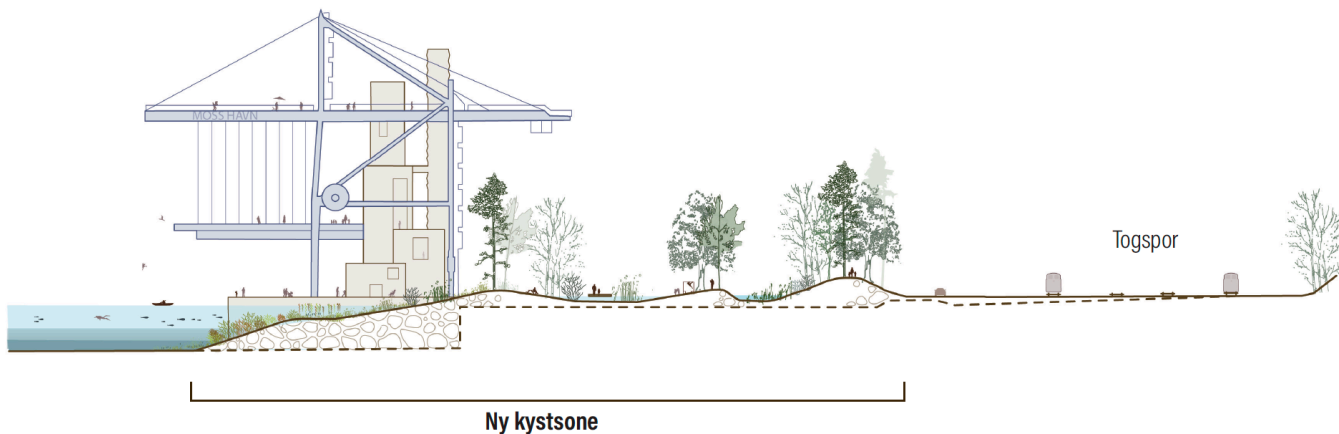
De tre prototypene var 'Fjordbyen' med fokus på bolig og tjenester, 'Den grønne badebyen' med fokus på rekreasjon og natur og 'Produktivbyen' med fokus på produksjon og innovasjon. Etter tilbakemeldingene landet de på 'Synergibyen - et knutepunkt av bolig, tjenester, natur, rekreasjon, innovasjon og produksjon, som er en sammenstilling av det de tre prototypene etter tilbakemeldinger om hva folk likte eller ikke likte på midtveispresentasjonen. 'Synergibyen' fungerer på den måten også som et eksempel på tilbakemeldingsbasert utvikling.

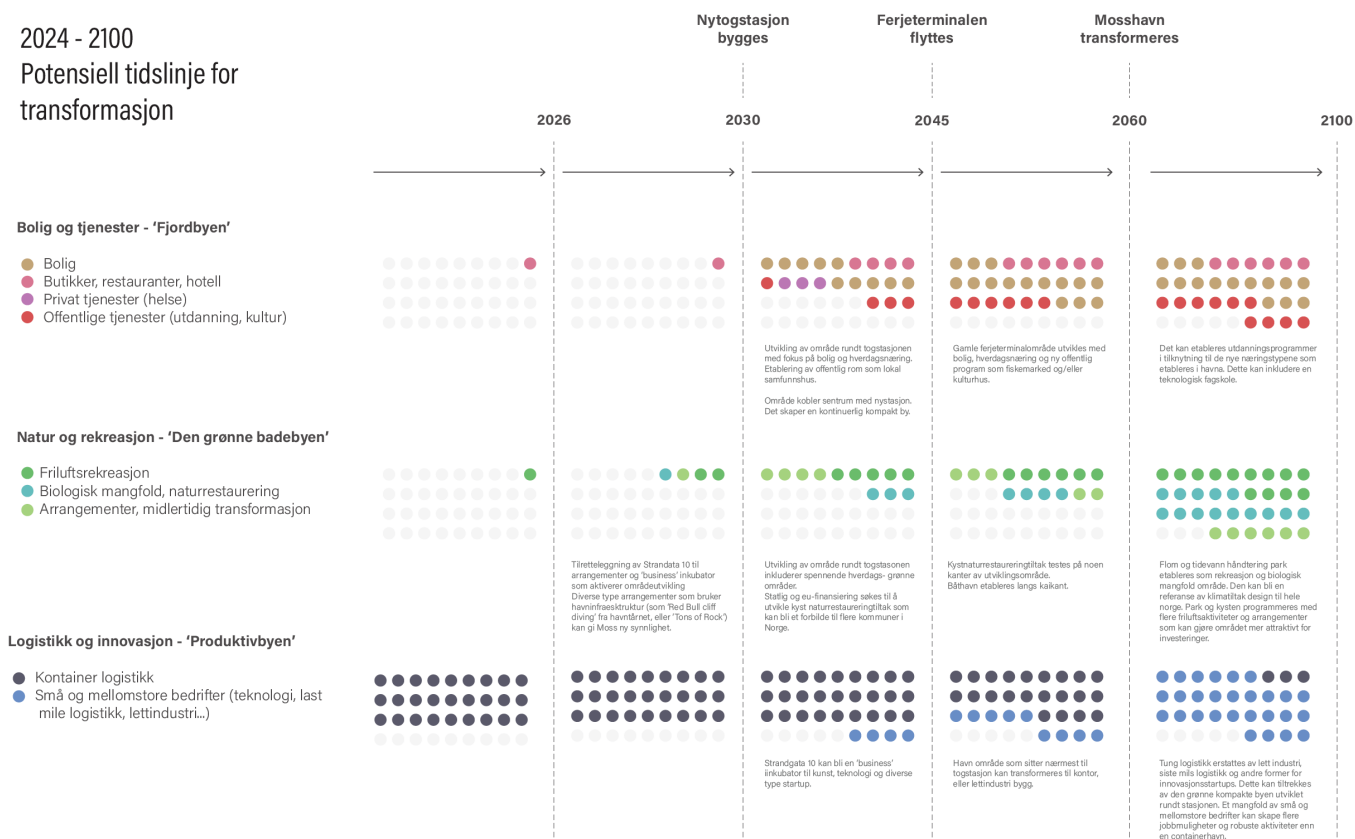
I sin leveranse viser teamet en potensiell tidslinje for transformasjon. Den viser en mulig tidslinje for transformasjon fra containerhavn og logistikk til utvikling av fjordbyen, badebyen og den produktive byen. Den tar utgangspunkt i at ny togstasjon står ferdig i 2030, at fergeterminalen flyttes i 2045 og at Moss havn transformeres rundt 2060.

Forslag ved Fjordby



Forslag ved Havparken



2024 - 2100
Potensiell tidslinje for transformasjon

VURDERINGSKOMITEENS VURDERING

For scenario 2 var forutsetningen at Moss havn skal utvikles og at riksvei 19 og fergeleiet skal flyttes til Kleberget. Scenarioet skulle i tillegg se på utforskede alternativer for å oppnå en god kobling av og mellom infrastrukturprosjektene i området, samt løsninger og konsekvenser for flytting av fergeleie og etableringen av en ny riksvei 19.

Komiteen mener teamet har svart på oppdraget ved å vise ulike retninger for utviklingen. Det er interessant å se deres tilnærming til en potensiell utvikling av et stort, komplekst område over tid som handler mye om en dynamisk, tilbakemeldingsbasert og utforskende prosess styrt gjennom visjoner, kortsiktige tiltak og langsiktige prosesser. Forslaget utfordrer ideen om maksimal

utbygging og gir interessante innspill til hvordan næringsområder kan transformeres til natur- og rekreasjonsområder som bidrar til forbedring av Oslofjordens tilstand. Teamet tar også overvanns- og stormfloproblematikken på alvor. Evalueringsgruppa er samlet sett imidlertid ikke sikre på om dette er riktig utnyttelse av et så sentralt areal i knutepunktet og Moss by, sett i en areal- og transport-messig sammenheng.

Samtidig peker komiteen på at gjennomførbarheten ikke er godt nok belyst, og at forslaget fremstår som det minst gjennomarbeidede når det gjelder bebyggelse og konsekvensvurderinger. Scenarioet har sett på muligheter for riksvei 19, men har ikke tatt inn over seg ny informasjon om ferge og vei, og konsekvensene av løsningene er ikke tilstrekkelig vurdert.

Oppsummering av teamets forslag. Se hele forslaget på kommunens hjemmeside.



"MOSS ROCK CITY"

SCENARIO 3 - VIDERE UTVIKLING MED DAGENS FORUTSETNINGER

TEAM

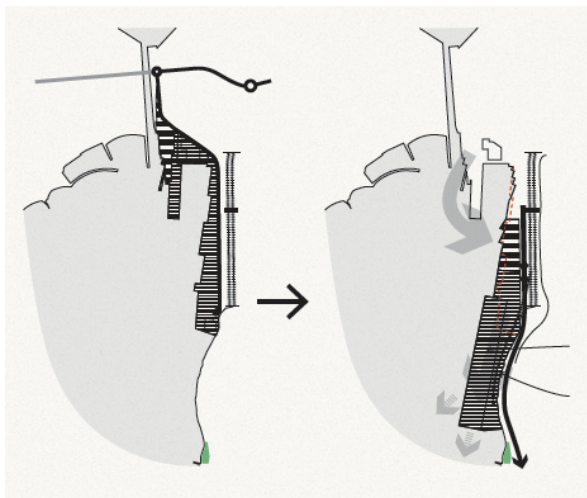
TEAM SCENARIO 3

- Enkime
- Halogen
- Lala Tøyen
- Beta Mobility Consulting

INNLEDNING

Forutsetninger: Fergeleiet, riksvei 19 og Moss havn består slik de ligger i dag.

Reorganisering av dagens situasjon med optimalisering av løsninger og arealbruk. Vurdere å frigjøre arealer fra dagens funksjoner med fokus på å redusere arealbehovet, men opprettholde funksjon og kapasitet. Med så stramme rammer og begrensninger: hvordan kan man på tross av og i sterk kontrast til dagens situasjon legge til rette for en levende og mangfoldig bydel med et helt annet arealbruksmønster og identitet? Dette senarioet skal vurdere avbøtende tiltak for riksvei 19, eventuelt andre trasevalg mellom fergeleiet og Kransen. I tillegg skal alternativer for kryssing av kanalen vurderes. Eksempelvis fast broforbindelse, vippebro eller også ev. tunnel under kanalen.



HOVEDGREP

Teamet har lagt frem en strategi for å etablere et regenerativt fellesskap i tråd med kommunens visjon om å være varmere, grønnere og skapende. Strategien bygger på kvalitetstung fortetting i sentrum og en fleksibel utviklingsmodell som kan håndtere både vekst og nedgang.

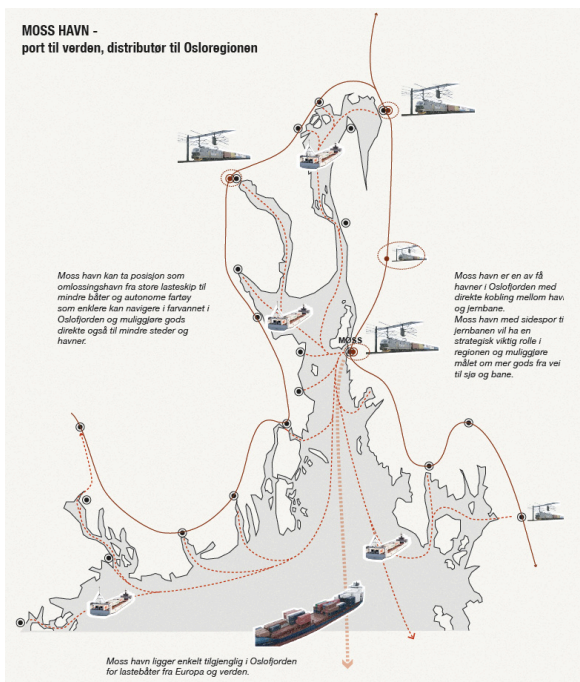
De overordnede grepene inkluderer:

- *Ny identitet for Moss:* Bygge videre på byens arbeiderhistorie og særpreg – «nedpå, uformell og ujålete, formbar og sterk».
- *Infrastruktur som nøkkel:* Trafikkerte veier omformes til bygater med lavere hastighet og prioritet for kollektiv, sykkel og gange.
- *Alternativ trasé for Rv19:* Teamet foreslår en løsning basert på tidligere trasé 1, med tofelts vei i dagens jernbanetrasé når ny jernbane åpnes. Dette gir en rask, rimelig og mindre inngripende løsning enn dagens planer.
- *Etappevis utvikling:* Reorganisering av dagens funksjoner for å frigjøre arealer, samtidig som kapasitet og funksjon opprettholdes.

Delområder og tiltak:

- Kanalparken, med serveringssteder og aktivitetstilbud på kanalparken øst, utvikling av fiskebrygge, naturøy og styrking av grønnsstrukturen.

MOSS HAVN - port til verden, distributør til Osloregionen



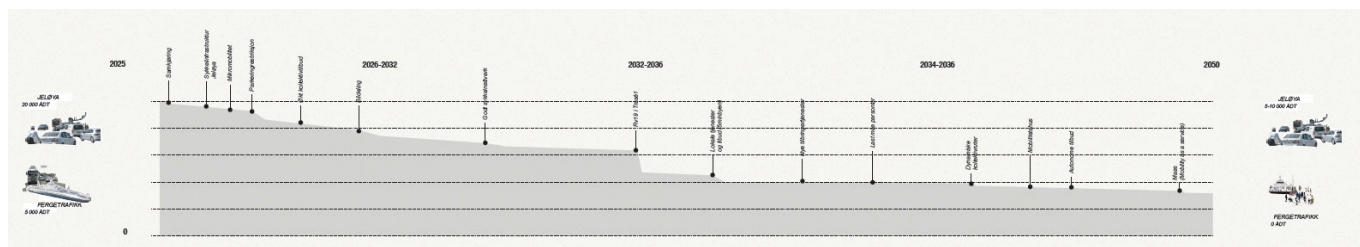
- Stasjonsbyen, et dynamisk nabolag med uttesting av forskjellige bygge- og boformer, fellesskapstilbud og leilighetskollektiv i kombinasjon med kultur, møteplasser og gode mobilitetsløsninger.
- Kraftverket/tenketanken, med utvikling av kontorarbeidsplasser, servicefunksjoner og helsetjenester i nær tilknytning til nytt stasjonsområde.

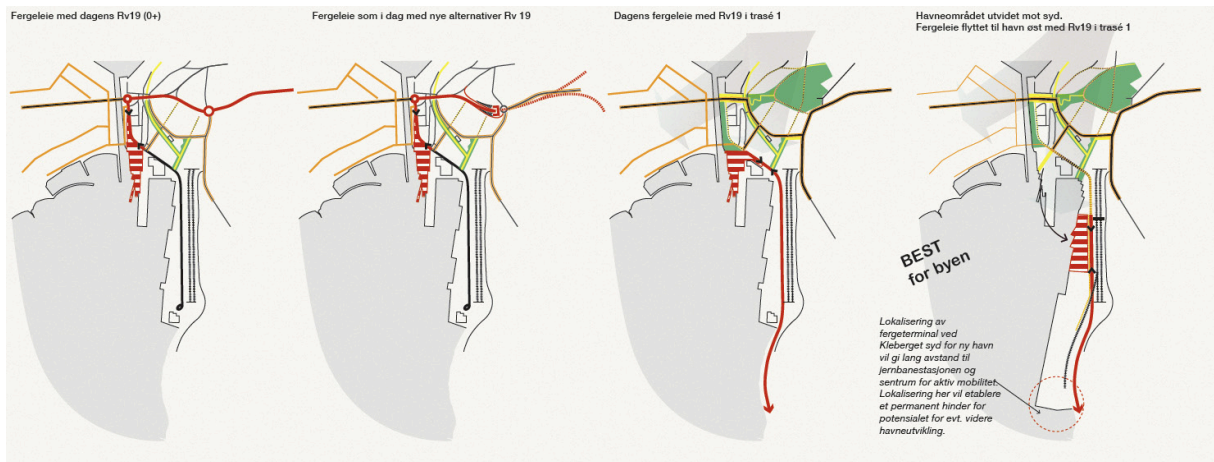
Til de overordnede grepene og de tre delområdene er det knyttet mål og vist hvordan man kan oppnå dette gjennom en etappevis utvikling av området i periodene 2025, 2026-2032, 2032-2036, 2036-2045 og 2045-2050.

Leveransen inneholder også generelle anbefalinger for byutvikling og konkrete anbefalinger for når man bør gjøre hvilke infrastrukturtiltak.

SCENARIOET

Teamet foreslår en samskapingsmodell for langsiktig samarbeid mellom aktører i Moss, med en dynamisk portefølje av tiltak som kan justeres over tid. Dette inkluderer blant annet utvikling av Kanalparken som byens blågrønne hjerte, mobilitetstorg, gjenbruk av stasjonsområdet og etablering av kunnskapssenter.



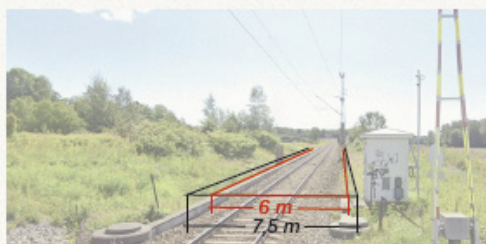


I dette presenteres en strategi om å kunne etablere og opprettholde et levedyktig sentrum uansett om fremtiden bringer vekst eller nedvekst. Dette er et viktig premiss i en uforutsigbar fremtid, og innebærer – slik teamet viser – at det er riktig å prioritere sentrum med en kvalitetstung fortetting. I dette er infrastruktur nøkkelen, og en fremtid uten endringer knytta til infrastruktur medfører i så fall raske og radikale endringer i innbyggernes handlings- og bevegelsesmønster.

Besvarelsen viser ikke opprettholdelse av dagens Rv19 på lang sikt. Teamet begrunner dette med at de forsøkte i det lengste å få det til, men at de i alle alternativer kom frem til at det vil opprettholde og forsterke veien som barriere i byen, og at det verken vil løse trafikkutfordringene eller bli et gode for sentrum. O-alternativet for Rv19 vil forsterke motorveipreg, barrierevirkning og mest sannsynlig måtte håndtere økte trafikkmengder i de nærmeste årene. Ny Rv19 med evt. tunnelinnslag ved Kransen vil både skape store sår og

byggegroper i sentrum i uoverskuelig fremtid, samtidig som effekten av løsningen er usikker og den er kostbar å gjennomføre.

Teamet har funnet frem trasé 1 fra tidligere arbeid med Rv19. Denne ble silt ut tidlig i prosessen fra politisk hold ifb. Kommunesammenslåingen. SVV fikk dermed aldri sjansen til å utrede traseen fullt ut. Traseen bruker dagens jernbanetrasé når den nye jernbanen åpnes. Forskjellen fra opprinnelig trasé 1 er at det her vises kun tofelts vei og ikke firefelts vei, fordi den kun skal ivareta trafikken til fergeteiet og ikke trafikken til Jeløya i tillegg. En tofelts vei kan ha tverrprofil på 7,5 m. Dette innebærer en breddeutvidelse på ca. 1,5 m av dagens jernbanetrasé. I Statens vegvesens håndbok N100 angis en slik vei å kunne ha ÅDT på inntil 12 000 med hastighet 60 km/t. Teamet mener en slik løsning vil (selv om den ikke faller under krav til nasjonale hovedveger) kunne gjennomføres relativt raskt, billig og uten nevneverdige konsekvenser for landskapsvernområdet.

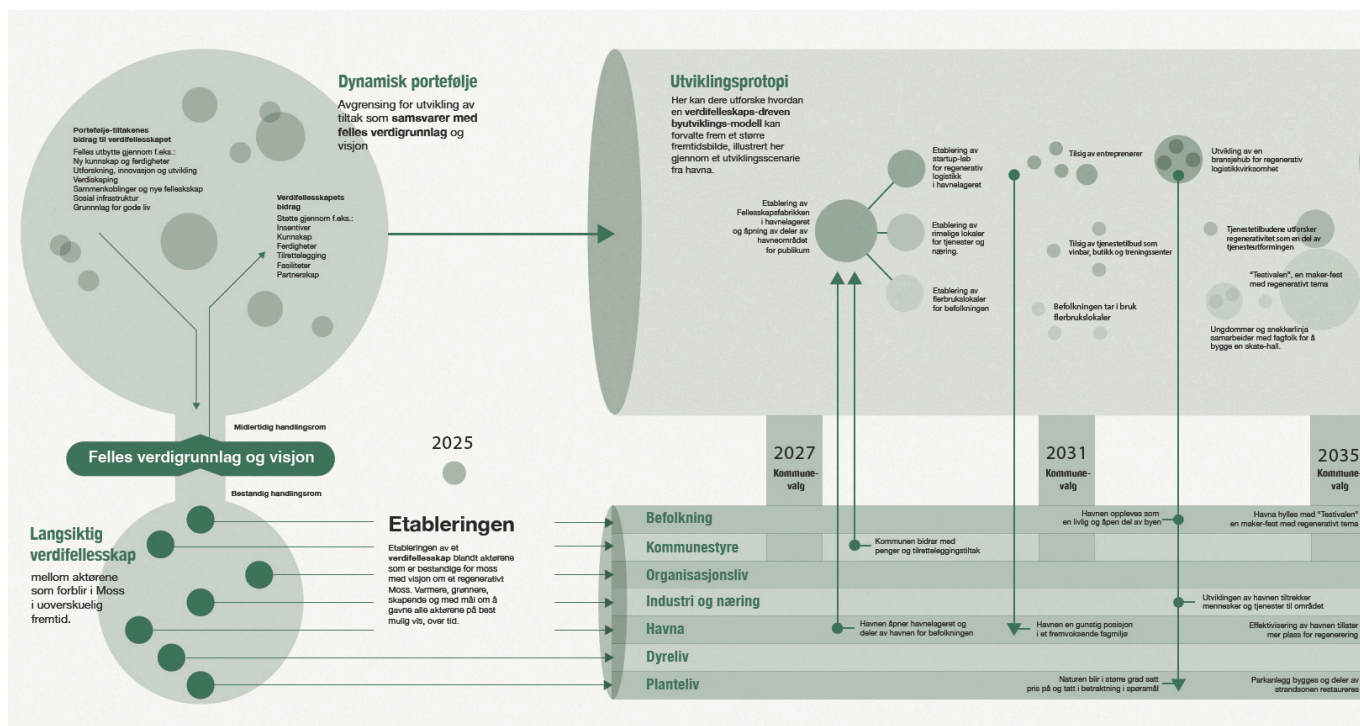


Med "Hø2-profil" vil man måtte breddeutvide med ca 1,5 m i forhold til dagens jernbanetrasé.



Fotomontasje av Rv19 med Hø2-profil i dagens jernbanetrasé





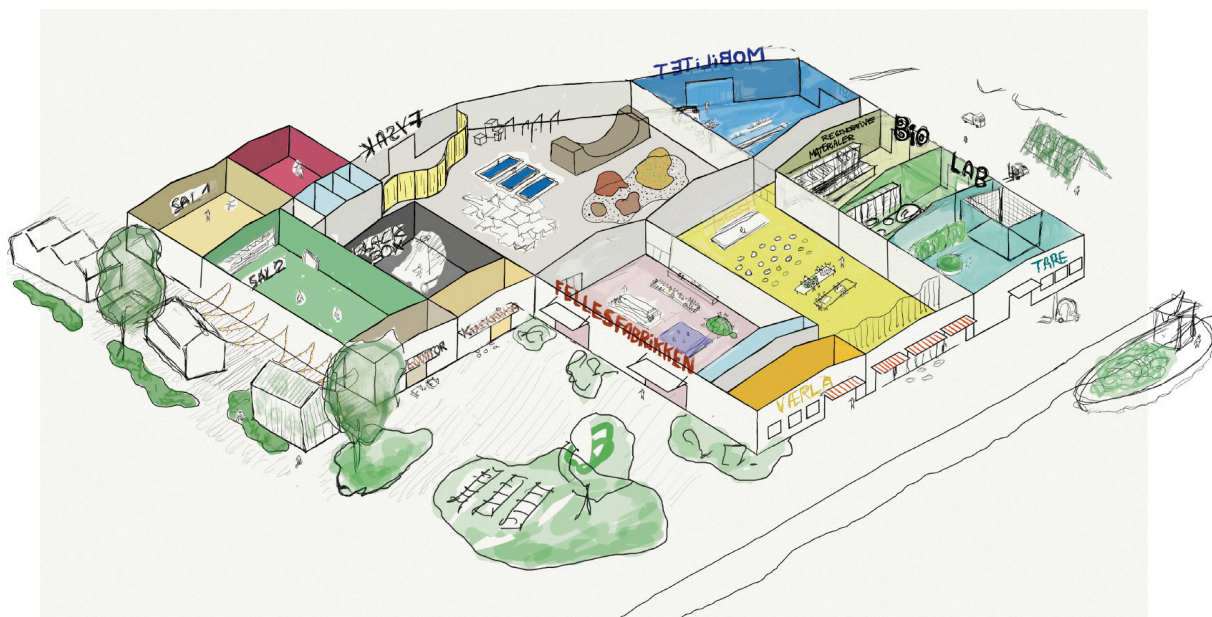
Selv om trasé 1 vil innebære å reorganisere dagens funksjoner, vil alle funksjonene fremdeles lokaliseres innenfor prosjektområdet og opprettholde funksjon, fleksibilitet og kapasitet i tjenestene. Teamet ser dette som et interessant scenario, særlig kombinert med deres forslag til hvordan strukturene kan endres og utvikles etappevis, i kombinasjon med forslaget til prosessstrategien for utviklingen av Moss over tid.

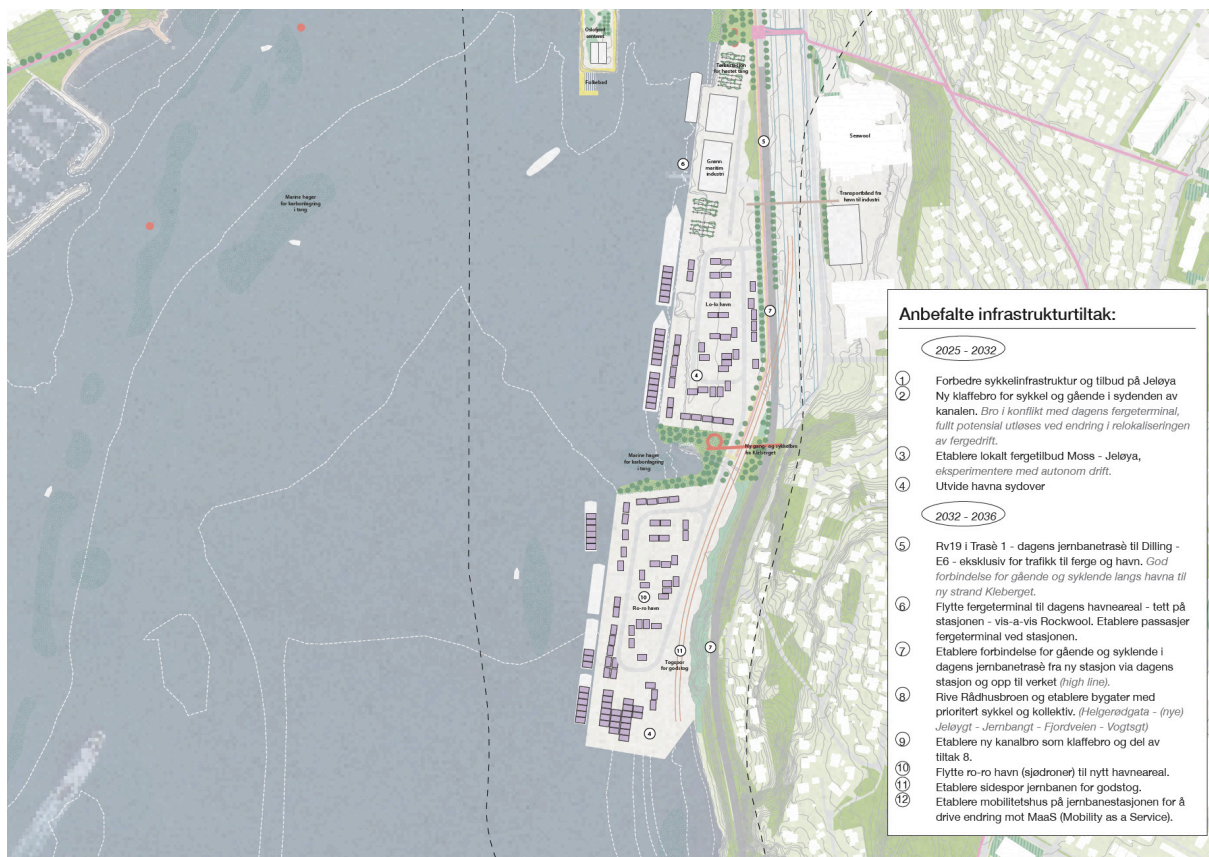
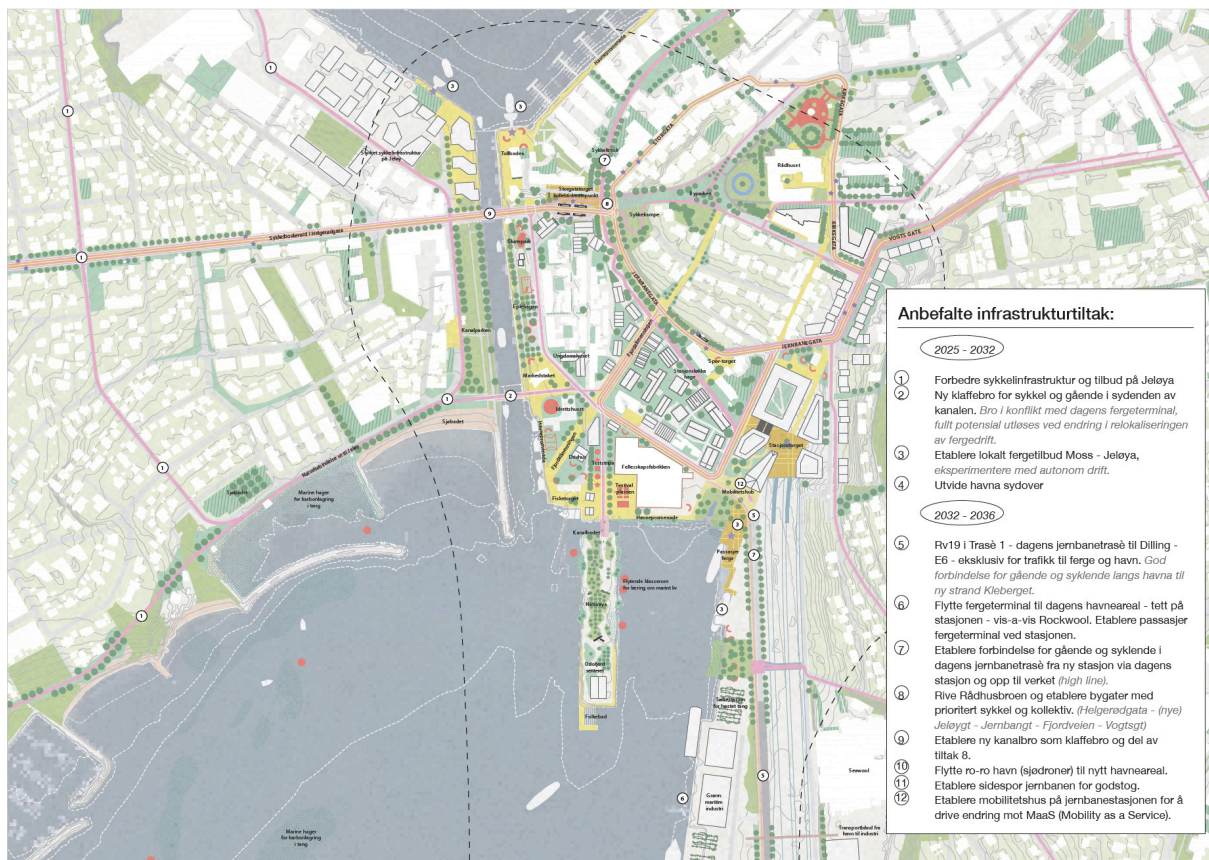
VURDERINGSKOMITEENS VURDERING

Teamet har jobbet grundig med strategiske grep, etappevis utvikling over tid og konkrete tiltak på kort

og lang sikt. De har også jobbet godt med å fylle Moss kommunes visjon med innhold og viser tydelig hvordan man kan bruke kommunens visjon som rettesnor for den framtidige byutviklingen av et komplekst område.

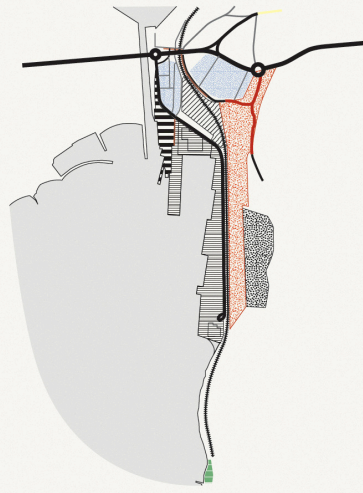
Vurderingskomiteen peker på at scenarioet i utgangspunktet skulle vise hvordan man kan leve med ferge, riksvei og havn. Teamet har imidlertid foreslått å flytte både fergeleie og riksvei, noe flere i komiteen mener avviker fra oppdraget. Andre mener at teamet har brukt det kreative handlingsrommet som ligger i oppdraget, og i den felles forutsetningen om «byutvikling og ønsket





2025

- Thornelokka + Værlesanden
- Fergeterminal
- Moss havn
- Jernbane
- Anleggsområde BaneNOR
- Rockwool
- Eksisterende sykkeltrase

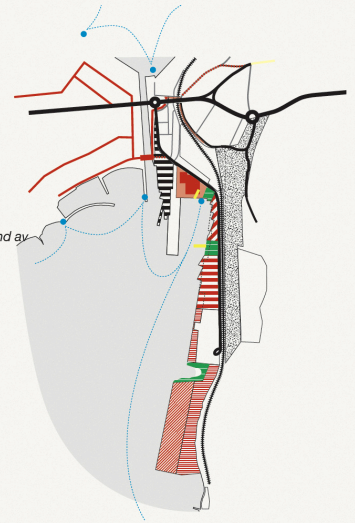


2026-2032

ETABLERINGER:

- Fellesfabrikken!
- Ny sykkelinfrastruktur
- Ny sykkelbro - åpnebar
- Utvivelse Moss havn
- Utvivelse Moss flytehavn
- Ny fergeterminal
- Fergekai passasjerferger
- Lokallferge (autonom?)
- Nature restaurering ved sjøen i fond av Værlegata og Steinullbakken
- Nye Kleberget strand

- Thornelokka + Værlesanden
- Fergeterminal
- Moss havn
- Jernbane
- Anleggsområde BaneNOR
- Rockwool
- Eksisterende sykkeltrase



2032-2036

ETABLERINGER:

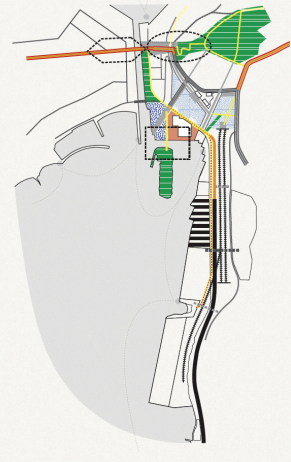
- Rv19 i trasé 1
- Sidespor fra jernbane til havn
- Ny sykkelinfrastruktur
- Nye bygater
- Gangbroer over jernbane
- Transportbånd bulk til Rockwool
- Naturetablering/-restaurering på Piren
- Allmenninger / High Line
- Byutvikling Stasjonslokka, Sanden, Kraftverket
- Stasjonsshagen og ny bruk gamle stasjonsbygninger
- Midlertidig havneområde (Ny fergeterminal)
- Fergeterminal
- Moss havn
- Fellesfabrikken!
- Sykkelinfrastruktur
- Sykkelbro - åpnebar
- Fergekai passasjerferger
- Naturområder i fond av Værlegata og Steinullbakken
- Kleberget strand



2034-2036

ETABLERINGER:

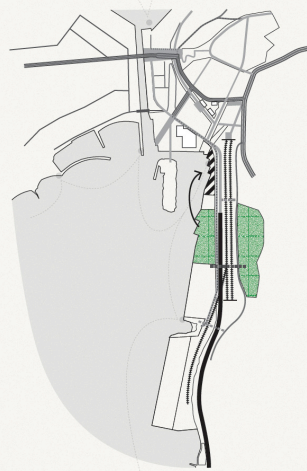
- Fergeterminal flytter til østhavn
- Rive rådhusbroa, etablere bygata på terrenget i gamle ringvei. Etablere grunn allmenning opp til Rådhuset
- Ny kanalbro (klaffebro) og bygata i Heugerødgate med prioritert sykkel og kollektivtrafikk
- Etablere kanalpark øst med rekreative tilbud, båt- og byliv på vann, restauranter etc.
- Bypark rundt Rådhuset, kjøring til eiendommer prioritert gående.
- Kutte piren, lage kanal og gjenetablere opprinnelig sjøfront
- Naturområder med maritim aktivitet og regenerativ praksis for natur og sjø
- Ny sykkelinfrastruktur
- Nye bygater
- Torg og allmenninger
- Fortsatt byutvikling Stasjonslokka, Sanden, Kraftverket
- Fellesfabrikken!



2045-2050

ETABLERINGER:

- Bilferge erstattes av ren passasjerferge
- Etablere grunn industri på arealet til fergeterminalen
- Rockwool omstilt til regenerativ produksjon (Seawool?)



BAKGRUNN

Bakgrunnen for mulighetsstudien er at kommunestyret den 12.12.2023 vedtok å sette i gang med en mulighetsstudie for havneområdet gjennom følgende ordlyd:

“I lys av byutvikling og ønsket om en visjon for fremtidens Moss, skal vi med ekstern bistand gjennomføre en mulighetsstudie for havneområdet, fra Tollboden i nord, på begge sider av Kanalen, til Kleberget i syd. Mulighetsstudiet skal inkludere en oppdatert vurdering av havnas bidrag til lokalt/regionalt næringsliv. Mulig alternativ bruk eller utnyttelse av området, flytting av fergeleiet og utvikling av sjøfronten skal være med i studien. Innhenting av fakta skal være en del av det arbeidet. Det fremmes en politisk sak om dette i løpet av første kvartal 2024.”

I hovedutvalg for byutvikling, samferdsel og næring ble det i mars 2024 vedtatt å starte arbeidet med å utforme konkurransegrunnlaget for mulighetsstudiet. I slutten av mai samme år ble det vedtatt å lyse ut konkurransen på offentlig anbud. Fram til utlysning ble det holdt flere orienteringer (politisk og administrativt) og en politisk workshop med invitasjon til alle politiske partier for å sikre forankring og medvirkning til konkurransegrunnlaget og prosessen. Den videre prosessen etter de politiske vedtakene kan du lese om senere i rapporten.

Mulighetsstudien ble gjennomført som et parallelloppdrag og er et grep for å se byens mest komplekse bydel, med sine store utfordringer, barrierer og mange involverte aktører, i et helhetlig, visjonært, strategisk og langsiktig perspektiv, med byutvikling i fokus. Der havneområdet i tidligere tider var en del av byen, der by- og havnelivet fungerte side om side, fremstår havneområdet i dag isolert fra resten av Moss og oppleves av byens innbyggere som en støyende, forurensende og skitten barriere mellom byen og fjorden.

Byer er konstruksjoner i tid, som fortsetter å forme sine omgivelser i lang tid etter at et område er “ferdig”, og disse omgivelsene former oss i retur. De puslespillbrikkene som legges i dette grå og monotone området i form av tung infrastruktur vil være med å forme og påvirke byen i hundrevis av år. I den framtidige utviklingen av havneområdet er det viktig å følge opp Moss kommunes visjon; Mangfoldige Moss – Skapende Varmere Grønnere. Mangfoldigheten gir oss fleksibilitet og flere bein å stå på i møte med en usikker framtid.

Et viktig overordnet premiss for mulighetsstudien var hvordan området fra Tollboden i nord – på begge sider av Kanalen – til Kleberget i sør kan bli en integrert del av byen og utvikles over tid, med vekt på byutvikling og en visjon for fremtidens Moss. Det ble gjort gjennom et parallelloppdrag hvor tre ulike konsulentgrupper utviklet hver sine forslag og scenarier for å utforske de problemstillingene og mulighetene som ligger i dette sørvestvendte, flotte, værbitte området i Moss sentrum. I tid, rekkefølge og skala.



KORT OM OMRÅDET OG DETS ROLLE

Området ligger i sentrum av Moss kommune, en by og kommune på østsiden av Oslofjorden, mellom Oslo og svenskegrensa, langs den gamle kongeveien til København, der iskanten stoppet ved siste istid. Moss sentrum er rammet inn av naturgitte kvaliteter, med sjø, ferskvann, grøntarealer og et rikt biologisk mangfold på alle kanter. Området berørt av mulighetsstudien er ca. 4.5 km² stort med ca. 50/50 fordeling mellom sjø og land, men hovedfokus er på det som skal skje på land.

Innenfor området har det vært ulike aktiviteter, særlig de siste 200 årene. I 1835 åpnet landets første medisinske kurbad innerst i Værla. I 1855 ble Kanalen gravd ut og etablert gjennom Værlesanden – med park på begge sider, i 1879 kom Østfoldbanen til byen, i 1884 fikk Bastøfergen anløp her, i 1961 sto Rådhusbroen klar, på midten av 1970-tallet ble klaffebroa over Kanalen sveiset igjen. Moss havn ble bygd ut og modernisert til omtrent slik det ser ut i dag i samme periode.

I dag er området synonymt med store samferdselsutfordringer og et trafikkknutepunkt med et uforløst potensial med tanke på en attraktiv byutvikling. Riksvei 19 går gjennom området og ender i fergeterminale til Bastø Fosen. Moss Havn drifter store deler av arealene og jernbanen går gjennom området fra nord til sør. Alle, på ulikt vis, viktig infrastruktur med betydning for byen, kommunen, regionen, landet og kontinentet.



Foto: Team Scenario 1



KORT OM PARALLELOPPDRAGET

Paralleloppdraget for mulighetsstudien ble lyst ut på offentlig anbud i juni 2024. Mulighetsstudien utforsker hvordan arealene fra Tollboden i nord – på begge sider av Kanalen – til Kleberget i sør kan brukes og utvikles til en kompakt bydel. I området er det mange pågående og parallelle prosesser som er under arbeid – med ulike aktører på forskjellige forvaltningsnivåer som skal ivareta ulike interesser.

Kommunen driver et kontinuerlig utviklingsarbeid og paralleloppdraget er et ledd i dette. Paralleloppdrag er en åpen prosess der tre utvalgte team utvikler fremtidsbilder, belyser identifiserte problemstillinger og foreslår gjennomføringsstrategier, men der ingen kåres som vinner eller loves noe etterfølgende oppdrag. Paralleloppdrag gir derfor en unik mulighet til å få frem flere perspektiver og synliggjøre relasjoner i et strategisk og systemisk byutviklingsperspektiv. Og basert på det utforske og drøfte mulige og tilsynelatende umulige løsninger med ulike faginstanser, interessenter og aktører.

Moss kommune mottok totalt 25 tilbud bestående av 75 ulike kontorer/aktører fra inn og utland. Hvorav 11 på scenario 1, 1 på scenario 2 og 13 på scenario 3. Det var tre konsulentgrupper som markerte seg med spesielt relevant og bred erfaringsbakgrunn og kompetanse, samt forståelse av områdets kompleksitet og evne til å tenke visjonært for utviklingen av området.

Følgende tre team ble valgt ut til deltakelse:

- **Scenario 1:** A-lab AS, Multiconsult Norge AS FEL og Oslo Economics.
- **Scenario 2:** Haptic Architects AS, Rambøll Norge AS og Bogl Norge AS.
- **Scenario 3:** ENKIME AS, Lala Tøyen AS, Halogen og Beta Mobility Consulting AS.

Ideer og forslag som kom frem gjennom paralleloppdraget blir forhåpentligvis en del av kunnskapsgrunnlaget for kommunens videre

arbeid med å sikre en vellykket byutvikling av og i området over tid og i riktig rekkefølge. Deler av dette er synliggjort i vurderingskomiteens anbefalinger.

Felles oppdrag for alle tre konsulentgrupperingene var å levere et visjonært og raust plangrep som sikrer en attraktiv, gjennomførbar og helhetlig omforming av området, på ulike skalaer og tidslinjer. Løsningsforslagene skulle synliggjøre fysiske forbindelser internt, med gode koblinger til nærområdene, og vise hvordan fremtidens byliv, bybevegelser, arbeidsliv, naboskap og hverdagsliv kan utspille seg i området. Løsningsforslagene hadde som forutsetning at gruppene skulle vurdere en strategi for omforming og trinnvis implementering over tid. Eller med andre ord; synliggjøre plangrep – endelige og midlertidige – som skaper en gradvis/trinnvis omforming fra det det er i dag til det området kan og bør bli i framtiden.

De tverrfaglige gruppene hadde noen felles forutsetninger som gjaldt alle scenarioene, i tillegg til at de skulle ta for seg et av de tre scenariene beskrevet senere i rapporten. Scenariene representerer ulike retninger for byutviklingen, og inneholder på hvert sitt vis viktige elementer for en attraktiv og vellykket utvikling av området. Hvordan konsulentene satt sammen en tverrfaglig gruppe med relevant kompetanse for å besvare scenarioene, samt gruppenes forslag til oppgaveløsning på utvalgt scenario, var viktige utvalgsriterier. Gruppene skulle levere ett samlet løsningsforslag for hele planområdet, som ivaretok helheten beskrevet gjennom målsetningene fra kommunestyrevedtaket og utvalgt scenario.

I et femti- til hundreårsperspektiv kan vi se fremover og inn i glasskula for å forestille oss en bydel som kobles godt på resten av sentrum og bidrar til å skape positive synergier og relasjoner i et regionalt viktig bysentrum. En utvikling som skal bidra til å virkeliggjøre visjonen: Mangfoldige Moss - skapende, varmere og grønnere.

OPPDRAGET SLIK DET STOD BESKREVET I KONKURRANSEGRUNNLAGET

FELLES FOR SCENARIENE: NY REGENERATIV BYDEL SOM DEL AV BYEN.

Forutsetninger: Byutvikling og ønsket om en visjon for fremtidens Moss. Alle besvarelsene skal vise en byutvikling som viser byliv, byrom, lokalklimatiske forhold, tilgjengelighet og opplevelser, innenfor de rammene hvert enkelt scenario gir. Det skal være visjonært med fokus på byutvikling, samtidig skal det vises realisme i forslagene.

De flerfaglige gruppene må ta stilling til og beskrive flere forutsetninger for at besvarelsene skal bli nyttige innspill til aktørenes videre arbeid med å utvikle området.

STRATEGISK

- Hvorfor gjøre det og hvem trenger det?
- Hva er grepet og hvordan fungerer det?
- Hvilke kvaliteter (re)genereres?
- Hva kreves?

MOBILITET OG TILGJENGELIGHET

- Koble bydelen sammen med nærområdet, sentrum og bydelene rundt
- Inntil to nye tilleggsforbindelser over Kanalen, eventuelt en i nord og en i sør
- Befolknings- og trafikkframskrivninger (tog, båt, gods- og logistikk, bil, sykkel og gange)
- Nullvekstmålet

TID

- Implementering av tiltak i «riktig» rekkefølge
- Hvilke terskler og avhengigheter ligger der i dag som må «overvinnes» for å sannsynliggjøre visjonene som foreslås
- Historien om oss, Moss og havneområdet, hva er den om 25, 50 og 100 år?

FASTE, FYSISKE STRUKTURER

- Som alle måtte forholde seg til, uansett vinkling:
- Ny jernbanestasjon med tilhørende jernbanespor
 - Kanalen – på begge sider med Kanalparken
 - Boligområdene Værlesanden og Thorneløkka, og den bevaringsverdige bebyggelsen vest for Kanalparken
 - Kransen og Fjordveien
 - Tollboden



Ill.: Team Scenario 1

3 SCENARIOER

De flerfaglige gruppene har håndtert felles grunnleggende forhold, og i tillegg fordypet seg i hvert sitt scenario. Scenarioene representerer ulike retninger for byutviklingen, og inneholder viktige elementer for en attraktiv og vellykket utvikling av området.

SCENARIO 1 : HAVNA SOM DEL AV BYEN

TEAM: A-lab AS, Multiconsult Norge AS FEL og Oslo Economics.

FORUTSETNINGER: Moss havn består, riksvei 19 og fergeleiet flyttes (sørover eller helt).

Hva er potensialet for bydelen når fergeleiet og riksveien flyttes? Hvordan kan bydelen utvikles med en opprettholdelse av havna? Dette scenarioet skal inkludere en oppdatert vurdering av havnas bidrag til lokalt/regionalt næringsliv. Dette scenarioet skal ikke gjøre vurderinger av nytt fergeleie og ny riksvei 19, men forutsette en plassering i sør. Utvikling av havna og innlandshavna på byens premisser. Hva er havnas bidrag og synergieffekter til næringslivet i Moss og Mosseregionen? Hvor er havnas potensiale for utvikling? Hvordan bygger havna opp under behovet for et variert næringsliv, næringsattraktivitet og satsingen på gods- og logistikk i Mosseregionen? Hva vil det eventuelt kunne ha av konsekvenser for byen og kommunen å avvikle havna? Hvordan kan havna bygge opp under behovet for arbeidsplasser rundt ny jernbanestasjon?

SCENARIO 2: MOBILITET, IDENTITET OG TILGJENGELIGHET

TEAM: Haptic Architects AS, Rambøll Norge AS og Bogl Norge AS.

FORUTSETNINGER: Moss havn avvikles, riksvei 19 og fergeleiet flyttes til Kleberget.

Hvilke muligheter oppstår i vakuumet av Moss havn og på arealene til dagens fergeleie? Hva er potensialet for bydelen? Dette scenarioet skal også se på løsninger og konsekvenser for flytting av fergeleie og etableringen av en ny riksvei 19. Kobling mellom trafikksystemene må vurderes nøye. Hvilke muligheter er det for riksvei 19 fra Kleberget, i fjell og/eller åpent terreng? Det er flere utforskede alternativer for å oppnå en god kobling av og mellom infrastrukturprosjektene i området. Dette inkluderer investeringer i grønn mobilitet, offentlig transport, etablering av sykkel- og gangstier og utforming av blågrønne områder som fremmer identitet og folkehelse. Alternativene må adressere de trafikale utfordringene samtidig som de skaper gode vilkår for byutviklingen.

SCENARIO 3: VIDERE UTVIKLING MED DAGENS FORUTSETNINGER

TEAM: ENKIME AS, Lala Tøyen AS, Halogen og Beta Mobillity Consulting AS.

FORUTSETNINGER: Fergeleiet, riksvei 19 og Moss havn består slik de ligger i dag.

Reorganisering av dagens situasjon med optimalisering av løsninger og arealbruk. Vurdere å frigjøre arealer fra dagens funksjoner med fokus på å redusere arealbehovet, men opprettholde funksjon og kapasitet. Med så stramme rammer og begrensninger: hvordan kan man på tross av og i sterk kontrast til dagens situasjon legge til rette for en levende og mangfoldig bydel med et helt annet arealbruksmønster og identitet? Dette scenarioet skal vurdere avbøtende tiltak for riksvei 19 eventuelt andre trasévalg mellom fergeleiet og Kransen. I tillegg skal alternativer for kryssing av kanalen vurderes. Eksempelvis fast broforbindelse, vippebro eller tunnel under kanalen.

MEDVIRKNING OG PROSESS

12.12.23 – Kommunestyrevedtak om å sette i gang mulighetsstudiet

24.01.24 – Presentasjon og orientering om arbeidet i BSN-utvalget

06.03.24 – Politisk behandling av sak om gjennomføring av mulighetsstudiet

25.04.24 – Politisk workshop med invitasjon til Formannskapet, BSN og gruppeledere

29.05.24 – Politisk behandling av forslag til gjennomføring av parallelloppdrag

11.06.24 – Kunngjøring av parallelloppdrag/konkurransegrunnlag på Doffin

12. til 28.08.24 – Vurdering av innkomne tilbud i tverrfaglig faggruppe

30.08.24 – Tildeling av kontrakt

10.09.24 – Karensfrist

12.09.24 – Oppstartsseminar m. åpent møte

16.10.24 – Midtveisseminar m. åpent møte

21.11.24 – Sluttseminar m. åpent møte

21.11 til 14.12.24 – Utstilling av leveransene på ByLab

22.11.24 – 1. møte i vurderingskomiteen

18.12.24 – 2. møte i vurderingskomiteen

29.01.25 – 3. møte i vurderingskomiteen

23.04.25 – 4. møte i vurderingskomiteen

22.05.25 – 5. møte i vurderingskomiteen

28.05.25 – Politisk orientering / orienteringssak

26.09.25 – Levering av sluttrapport

15.10.25 – Politisk behandling av sluttrapport i BSN-utvalget

OPPSTART-, MIDTVEIS- OG SLUTTSEMINAR

Selve parallelloppdraget ble innledet med et oppstartsseminar 12.09.24 hvor konsulentgruppene fikk en grundig presentasjon av områdets historie, involverte aktører, sosiale forhold og premisser for utviklingen. De hadde en arbeidsperiode på totalt åtte uker, hvor det ble gjennomført et midtveisseminar i oktober. På midtveisseminaret presenterte konsulentgruppene sine foreløpige ideer for både politikere, utbyggere, foreninger, administrasjonen i kommunen og innbyggere. Teamene jobbet deretter videre med å bearbeide sine forslag basert på innspillene fra midtveisseminaret. Deres endelige forslag til visjon og grep for området ble presentert på et sluttseminar som ble avsluttet med et åpent møte i samfunnssalen 22. november.

Forslagene ble så stilt ut på Bylab Moss fra 21. november til 14. desember. Etter utstillingen, har vurderingskomiteen gjennomført en drøftingsprosess gjennom fem evalueringsmøter. Evalueringene som er gjort er kommer fram i fellesskap fra hele gruppa, det er for eksempel ikke en aktør alene som har stått for det. Til sammen har vurderingskomiteen kommet frem til ni råd for videre oppfølging.



Befaring, oppstartsseminar. Foto: NAL



Befaring, oppstartsseminar. Foto: NAL



Slagord til Lyse Netter 2023 lever videre. Foto: NAL



Oppstartsseminar, folkemøte. Foto: NAL



Medvirkningsverksted på folkemøte. Foto: NAL



Midtveisseminar. Foto: NAL



Medvirkningsverksted, midtveisseminar. Foto: NAL



Folkemøte midtveisseminar. Foto: NAL



Studio til E. & E. Nikolaisen i Møllebyen, lokaler brukt til midtveisseminar. Foto: NAL



Teamene presenterer foreløpig arbeid på Rådhuset i oktober. Foto: NAL



Utstilling på Bylab Moss, her med prosjektleder Philip Dixon Sandberg.
Foto: Moss Avis/Torgeir Snilsberg



ILL.: Team Scenario 3

Bylivsenteret og Norske arkitekters landsforbund

Bylivsenteret drives av Norske arkitekters landsforbund (NAL). NAL er en fagideell organisasjon for arkitekter som arbeider for å fremme god arkitektur og stedsutvikling, og utvikler forbilde-prosjekter innen miljø og bærekraft med våre samarbeidspartnere. Bylivsenteret bistår kommuner med bærekraftig by- og tettstedsutvikling, og tilbyr faglige råd og praktisk bistand i alle faser. Vi jobber for en bred og helhetlig forståelse av bærekraftbegrepet med et likeverdig forhold mellom sosial-, økonomisk- og miljømessig bærekraft.

bylivsenteret.no

arkitektforbundet.no

Norske Arkitektkonkurranser (NAK)

Norske Arkitektkonkurranser (NAK) er den eneste publikasjon i sitt slag, der arkitektkonkurranser og parallelloppdrag dokumenteres på en systematisk og profesjonell måte. For parallelloppdrag presenteres prosessen, arkitektenes bidrag og råd fra vurderingskomiteen. NAK oppleves av oppdragsgiver som et nyttig redskap i det videre arbeide med gjennomføring av stedsutviklingsprosjekter, samt at det gir god «markeds-føring» for kommunen og for prosjektene som skal realiseres.



Norske arkitekters
landsforbund

Josefines gate 34
NO-0351 Oslo

nal@arkitektforbundet.no
arkitektforbundet.no