

Kambo, 12. april 2016

## **Høringsuttalelse vedrørende områderegulering på Kambo**

Styret i Kambo Vel viser til områderegulering for Kambo med høringsfrist 15. april og oversender med dette sin høringsuttalelse. Kambo Vel organiserer boenheter fra Peer Gynts vei i sør til fylkesgrensen mot Akershus i nord.

I arbeidet med høringsuttalelsen har Kambo Vel rådført seg med Kulpe Velforening, som er et nærmiljøvel for den sørlige delen av Sjøhagen og som grenser direkte opp mot nordsiden av det planlagte utbyggingsområdet.

Høringsuttalelsen avgis på vegne av begge velleene, i det etterfølgende kalt «velforeningene».

Velforeningene stiller seg i utgangspunktet positive til hovedtrekkene i den fremlagte områdeplanen med tilrettelegging for en knutepunktutvikling rundt Kambo stasjon og med Kambo som et områdesenter, jfr. Mossregionens kommuneplan fra 2011.

Velforeningene mener imidlertid at med utgangspunkt i en slik knutepunktstatus, er det viktig at den fremlagte planen må vurderes i en større sammenheng enn bare det avgrensede planområdet. De har derfor tatt opp enkelte forhold som de mener er viktige for en helhetlig vurdering, selv om noen elementer, helt eller delvis, ligger utenfor de geografiske rammene for det konkrete planområdet som nå er gjenstand for høring.

### **Miljø/omgivelser**

Etter Velforeningenes oppfatning er det et positivt løft for miljøet og omgivelsene at lite flatterende tankanlegg vil bli erstattet av boliger og tjenestenæringer.

Det må imidlertid være en ufravikelig forutsetning, slik det også legges opp til i planbeskrivelsen, at grunnen under og omkring de nåværende tankanleggene, som har håndtert store mengder giftige og forurensende stoffer, før en utbygging blir grundig undersøkt for eventuelle rester av forurensning i grunnen. Før bygging igangsettes må det være hevet over en hver tvil at grunnen under de nye boligtomtene er 100 % fri for skadelige stoffer som gjennom fordamping eller på annen måte kan være helsefarlige for innbyggerne, jfr. planbeskrivelsens avsnitt 4.17.

Med de planlagte tilbudene for bademuligheter og bruk av strandområder, bl.a. ved Kulpe, er det etter velforeningenes oppfatning også nødvendig å gjøre en grundig analyse av bunnforholdene og vannkvaliteten i området for å sikre at det heller ikke der forekommer rester av skadelige stoffer etter den tidligere industrivirksomheten.

### **Infrastruktur, skolevei, gang- og sykkelveier**

Dette er, etter velforeningenes oppfatning, den svakeste delen av den fremlagte områdeplanen. Deler av beskrivelsen fremstår som lite konsistent og det savnes en helhetlig og overordnet vurdering som kan munne ut i at bydelen får en moderne og effektiv infrastruktur for gående og syklende.

Med utgangspunkt i klimaforlikets mål om at trafikkveksten i og omkring byene skal tas med kollektiv, gange og sykkel, viser vi til forslag til NTP 2018 - 2019, hvor det blant annet heter:

«Økt sykling forutsetter attraktive sykkelanlegg av høy kvalitet som sikrer sammenhengende reisekjeder. Erfaringer fra typiske sykkelbyer i andre land viser at det er nødvendig med sammenhengende sykkelvegnett langs hovedinnsfartsårene, men også et mer finmasket nett i sentrums- og boligområdene. Trygge og attraktive sykkelparkeringsanlegg ved kollektivknutepunkter og større målpunkter er viktige for å legge til rette for sykling også på deler av reisen (f.eks. i kombinasjon med kollektivtransport). Slike anlegg, f.eks. sykkelhotell, må ha gode fasiliteter som sikker parkering, sykkelpumpe, lading for elsykkel, m.v.»

Vi viser også til Regional transportplan for Østfold, hvor det bl.a. heter at «Østfold skal ha et trafiksikkert tilbud med høy kvalitet for gående og syklende».

Velforeningene kan ikke se at hverken den generelle standarden i Nordre bydel eller de fremlagte planene for det nye utbyggingsområdet imøtekommer de krav og mål som myndighetene legger til grunn og vil i det etterfølgende utdype dette nærmere:

### Skolevei

Nordre bydel fikk i 2011 et utmerket skoleanlegg på Nøkkeland, men det er to forhold som tjener kommunen til liten ære i denne sammenheng:

Skolen ble bygget rett under eksisterende høyspentledning og uten omtanke for en trygg og sikker skolevei for blant annet skolebarna fra Sjøhagen.

Problemene med høyspentledningen ser nå endelig ut til å kunne finne en løsning, men skoleveien er fortsatt like utrygg, med risikabel kryssing av den tungt trafikkerte Osloveien og hvor store deler av traséen ligger langs den samme tungt trafikkerte veien på til dels lite hensiktsmessige og farbare fortauer.

Det er neppe egnet til å berolige bekymrede skolebarnsforeldre at planleggerne i sin egen ROS-analyse av det nå fremlagte prosjektet angir at risikoen for påkjørsel av myke trafikanter forventes å være uendret etter gjennomføringen av prosjektet.

Det synes noe uklart hvor planleggerne mener at skoleveien fra Sjøhagen til Nøkkeland skal ligge, men det er skuffende å konstatere at man ikke tar sikte på tilby de myke trafikantene noen planfri kryssing av Osloveien.

Etter velforeningenes mening bør skoleveien fra Sjøhagen til Nøkkeland følge Kongeveien fra Wankels vei ned til Marinabakken og deretter følge denne ned til broen over Kambobekken like før Kambo Marina. Derfra bør skoleveien følge Pilegrimsleden langs Kambobekken helt til denne munner ut i Osloveien. Her bør det etableres en planfri kryssing i bro over Osloveien over til Kamboveien. På denne måten unngår skolebarna en hver «kontakt» med den tungt trafikkerte Osloveien på sin vei til skolen. Dette vil bety et vesentlig løft for sikkerheten til skolebarna i området.

Velforeningene er kjent med at kommunen vurderer forskjellige sikringstiltak i forbindelse med kryssing av Osloveien, men etter vår mening er det bare en planfri kryssing som gir akseptabel sikkerhet!

### Sykelveier

Den fremlagte planbeskrivelsen lover i avsnitt 5.1.1 «en overordnet gatestruktur som er enkel, trygg og leselig, et mer effektivt gang- og sykkelvegnett, bestemmelser med krav til sykkelparkering ved målpunkter m.m.»

Velforeningene har ikke vært i stand til å finne igjen i andre deler av planen hvordan man ser for seg dette realisert.

Det har heller ikke vært mulig å lese seg til hvilken kvalitet som det er lagt opp til på de nye sykkelveiene. Tradisjonelt har Moss kommune satset på ett-felts kombinerte gang- og sykkelveier. Dette blir av mange sett på som en meget dårlig løsning.

Fra sentralt hold i Norsk Cycleforbund har det vært hevdet at «dersom man skal få kvinner og menn i alle aldre til å bruke sykkel til jobb, studier eller fritidsaktiviteter, må det være mulig å komme raskt fram på sykkel fra ytterkantene i kommunen og fra nabokommunene.»

Dette er det umulig å oppnå hvis man bare satser på ett-felts kombinerte gang- og sykkelveier.

Gjeldende trafikkregler sier om ferdsel med sykkel på gangveier at «Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må, ved passering av gående, skje i god avstand og i tilnærmet gangfart.»

For å oppnå en moderne og hensiktsmessig infrastruktur for sykkel må man både dekke behovet til de som kan klare seg med rolig sykling i samspill med fotgjengere og behovet til de som ønsker å benytte sykkel som et raskt og effektivt transportmiddel. Dette er helt i tråd med synspunktene i forslag til NTP, som er sitert tidligere.

Av planbeskrivelsens avsnitt 6.7.4 kan man lese at ny sykkelvei er planlagt på vestsiden av Osloveien, sydover fra Kambo stasjon. «Dette for å gi myke trafikanter en sikrere ferdselsmulighet langs fylkesveien. Spesielt er dette viktig for å sikre en trygg og effektiv fremføring for barn og unge på skolevegen», heter det i begrunnelsen.

Velforeningene er av den oppfatning at umiddelbar nærhet til Osloveien ikke er spesielt godt egnet for å sikre en trygg skolevei, og gjentar sin tidligere anbefaling om å legge gang-/ sykkelvei for skolebarn til den grusveien som allerede ligger der langs Kambobekken. Det forutsettes at grusvegen oppgraderes/asfalteres og at det etableres planfri kryssing i bro over Osloveien.

Den planlagte sykkeltraséen langs Osloveien kan på den annen side egne seg godt som en del av det tidligere omtalte sammenhengende sykkelvegnettet fra utkantområdene inn mot sentrum, som kan benyttes av de som satser på høy fart og effektivitet i syklingen.

Dette forutsetter imidlertid at man må planlegge sykkelveiene i en total sammenheng og ikke stykkevis og delt, prosjekt for prosjekt, slik det har vært gjort hittil. Dagens gang- og sykkelveier i Nordre bydel møter i liten grad kravene til en moderne og fremtidsrettet infrastruktur. Dette skyldes både kvaliteten og dimensjoneringen på anleggene, og ikke minst at disse veiene er svært fragmenterte. Kambo har i dag et ikke ubetydelig antall km gang- og sykkelveier, men disse går dels på Østsiden av Osloveien, dels på vestsiden. De ender brått i fotgjengeroverganger eller smale fortauer og de brytes opp av kryssende veier, rundkjøringer eller andre hindringer.

Dersom de planlagte sykkelveiene i det foreliggende prosjektet ikke skal ende opp som nok et løserevet bruddstykke i den usammenhengende infrastrukturen for sykkel i Nordre bydel, så må det snarest utarbeides en overordnet sykkelplan for bydelen. Sykkelplanen skal være førende for alle utbyggingsprosjekter og sikre en sammenhengende infrastruktur for syklende (og gående) i bydelen. Målet skal være å tilby alle eksisterende og planlagte boligområder en effektiv og trygg adkomst for myke trafikanter til lokale service- og administrasjonstilbud, og som også er fornuftig knyttet opp mot effektive sykkelveier inn til Moss sentrum og mot Akershus/Vestby kommune.

Velforeningene noterer med tilfredshet at det for tiltak av denne typen, i henhold til planbeskrivelsen, vil bli utarbeidet en overordnet utbyggingsavtale slik at infrastrukturkostnadene kan fordeles mellom utbyggerne.

Velforeningene vil også understreke viktigheten av at rekkefølgebestemmelser som sikrer at all infrastruktur, jfr. planbeskrivelsens avsnitt 6.1.2, uten unntak må være ferdig etablert før ramme- og brukstillatelse innvilges.

### **Pendlerparkering ved Kambo stasjon**

Det vises til forslag til NTP 2018 – 2019, hvor det blant annet heter «Trygge og attraktive sykkelparkeringsanlegg ved kollektivknutepunktene og større målpunkter er viktige for å legge til rette for sykling også på deler av reisen (f.eks. i kombinasjon med kollektivtransport). Slike anlegg, f.eks. sykkelhotell, må ha gode fasiliteter som sikker parkering, sykkelpumpe, lading for elsykkel, m.v.» På denne bakgrunn fremstår planbeskrivelsens fremstilling av «de gode» forholdene for sykkelparkeringen ved Kambo stasjon (avsnitt 4.10) som helt i utakt med den nye tiden. Her heter det: «Det er gode parkeringsforhold under tak for syklistene ved Kambo stasjon. Men det er relativt få plasser.»

Sannheten er at det ikke finnes noe tilbud på Kambo stasjon som tilfredsstillende selv de mest beskjedne krav til trygg henstilling av sykler. Dagens tilbud er en rad sykkelstativer langs gangveien under jernbanebroa ved stasjonen.

Det er helt nødvendig, for at Kambo stasjon skal fremstå som attraktiv for syklende, at tilbudet om sykkelparkering må oppgraderes og utvides kraftig. Det vises i den forbindelse til positive erfaringer med det nye sykkelhotellet ved Moss stasjon.

Man må heller ikke glemme at mange mennesker av forskjellige årsaker ikke har anledning til å ta seg til stasjonen som myke trafikanter. Det er derfor viktig, for å tilrettelegge for høy bruk av toget som kollektivtransport, at parkeringskapasiteten for biler ved stasjonen minst opprettholdes på samme nivå som i dag og helst utvides noe, ref. erfaringene med pendlerparkering for biler ved Sonsveien stasjon. I tråd med de seneste årenes utvikling er det også nødvendig at pendlerparkeringen tilrettelegges med et antall ladepunkter for el-biler.

### **Sosial infrastruktur**

Som det fremgår av planbeskrivelsens avsnitt 6.6.9, vil befolkningsutviklingen i bydelen innebære et behov for arealer for sosial infrastruktur.

Velforeningene vil i denne sammenheng bl.a. peke på at Kambo p.t. ikke har noe egnet forsamlingslokale til bruk for lag og foreninger, og vil ta til orde for at det i reguleringsplanen tas inn et grendehus/velhus hvor man kan arrangere forskjellige former for aktiviteter/tilbud til beboerne i området.

Videre vises det til planbeskrivelsens avsnitt 3.1, hvor det i punkt c. under rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser, slås fast at «kommunene skal avsette tilstrekkelige, store nok og egnet areal til barnehager.»

Velforeningene kan ikke se av planen at det er avsatt areal til nye barnehageplasser, men i planbeskrivelsens avsnitt 4.13 fremgår det at alle de fire barnehagene som er beliggende i reguleringsplanens nærområde er fullt belagt pr. våren 2015.

Etter velforeningenes oppfatning må det derfor gjennomføres en behovsanalyse og avsettes nødvendig plass til nye barnehager i det aktuelle planområdet.

I avsnitt 4.13 heter det videre at kommunen har «relativt god» kapasitet på skolene i Nordre bydel. Så vidt vi kan se stammer tallene fra 2014, og det kan være formålstjenlig å foreta en ny kartlegging på et senere tidspunkt for å kunne fange opp og møte en eventuell negativ utvikling med relevante tiltak på et så tidlig stadium som mulig.

Vi viser i den forbindelse til usikkerheten omkring Åvangen skoles framtid og vil advare mot at Moss/Nordre bydel ender opp med en skolestruktur som får til følge at etablerte barnemiljøer brytes opp på grunn av kapasitetsbegrensninger i skoletilbudet.

### **Rekreasjonsområder, tur- og gangveier**

Velforeningene tar til etterretning planbeskrivelsen avsnitt 5.1.3 hvor det heter at «gjennomføringen av planen vil fjerne sentrale barrierer mot fjorden.» Imidlertid kan velforeningene ikke se at dette omfatter det som av mange oppleves som en sterk barriere mot fjorden og et attraktivt nett av turveier når man kommer nordfra, nemlig beliggenheten til Felleskjøpet og Eurofins. For å komme rundt denne barrieren betinger dette i dag klatring i bratt og ulendt terreng, noe som blokkerer tilgangen for barnevogner, sykler og for brukere med bevegelseshemming.

Velforeningene har stor forståelse for betydningen av de arbeidsplassene som nevnte firmaer representerer og for at virksomhetens art gjør det problematisk å tillate «fri ferdsel» gjennom deres områder. Man bør allikevel bestrebe seg på å prøve å få til en sikker «korridor» gjennom eller i utkanten av dette industriområdet som gir grei tilgang til dette attraktive turveinettet fra nord for alle brukergrupper. På sikt, etter at jernbaneutbyggingen er ferdigstilt, må det være et mål å tilby alle brukergrupper en sammenhengende turvei fra Brevik til Fuglevik.

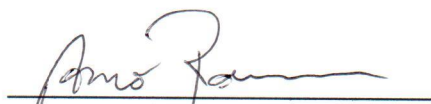
I planbeskrivelsens avsnitt 4.8 er det under «Nærområdet» også påpekt at tilgangen til Mossemarka fra bebyggelsen på Sjøhagen er dårlig. Med den nye utbyggingen, både i det foreliggende planområdet og senere i det såkalte «Sjøhagen nord» bør det tilrettelegges for en enklere tilgang fra disse områdene til friluftsområdene i Mossemarka.

Som det fremgår av planbeskrivelsens avsnitt 2.1 har Mosseskogen lenge ligget inne som en boligreserve i kommunens planer, men områdets viktighet som bynært grønt- og friluftsområde har gjort det ønskelig å se etter andre egnede byggeområder. Med utgangspunkt i den skisserte tilveksten på omkring 1 000 boenheter som den fremlagte planen antyder, blir ikke Mosseskogens

betydning som rekreasjonsområde mindre, snarere tvert imot. Det er derfor på høy tid at Moss kommune fatter et varig vedtak om bevaring av Mosseskogen som friluftsområde!  
For å utnytte bruksmulighetene for rekreasjonsområdene best mulig er det også viktig at tilgjengeligheten til disse områdene blir best mulig for alle brukergrupper.

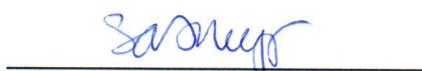
En viktig forutsetning for et vellykket resultat av den foreslåtte utbyggingen er ellers at intensjonen om en åpen rute langs sjøen foran bebyggelsen med fri tilgang for alle må opprettholdes uinnskrenket som et bærende element i utbyggingen.

Kambo, 12. april 2016



---

Arno Rasmussen  
Styreleder i Kambo Vel



---

Susanne Asmyr  
Styreleder i Kulpe Velforening