

Oppsummering og kommentarer for merknader til oppstart og planprogram for detaljregulering av innseilingen til Moss Havn.

Innspill fra offentlige instanser:

Jernbaneverket, 13.12.2016:

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og Jernbaneverket har ingen merknader.

Kystverkets kommentar:

Tas til orientering.

Statens Vegvesen, 03.02.17:

Utaler seg om vegeier av rv. 19, som ansvarlig for trafikk på fergesambandet Moss-Horten. Fergesambandet Horten-Moss er Norges mest trafikkerte fergesamband og har en trafikk mengde på 4756 kjøretøy pr døgn (ÅDT). Fergesambandet er en viktig forbindelse for næringstrafikken til/fra Sørlandet og hovedstadsregionen, samt for trafikk som skal sørover til Sverige og videre til Kontinentet. En del av trafikken som bruker fergene skal også på E18 mot Sverige og videre mot Baltikum.

Det vil være et vilkår i det videre planarbeidet fra Statens Vegvesens side at tiltaket som skal utføres som følge av planarbeidet ikke skal være til hinder for fergenes fremkommelighet og punktlighet. Statens Vegvesen ønsker at dette skal sikres gjennom en reguleringsbestemmelse som presiserer at alt arbeid som skal foregå i fergenes seilingsled, og kan være til hinder for fergenes fremkommelighet, må tilpasses fergenes rutetider.

Påpeker at av adresselisten over høringsinstanser er Bastø Fosen AS, som er en av de største brukerne av Moss, ikke kontaktet. Det bør vurderes om det er hensiktsmessig at fergeselskapet deltar i prosessen videre.

Statens Vegvesen har ingen ytterligere kommentarer til planprogram og varsel om oppstart. Ser frem til å få tilsendt planforslaget til uttalelse ved offentlig ettersyn.

Kystverkets kommentar:

Det er ikke ønskelig å sette krav til fergenes fremkommelighet og punktlighet i reguleringsbestemmelsene, men det vil bli utarbeidet en gjennomføringsplan, i samarbeid med Statens Vegvesen. Gjennomføring av tiltakene vil ta hensyn til ferge og skipstrafikk i området og vil til enhver tid ha dialog med Horten VTS.

Ved en inkurie var Bastø Fosen ikke varslet direkte, men varsel ble sendt til dem da Kystverket ble oppmerksomme på dette. Bastø Fosen har hatt en deltaker med i det tidlige arbeidet i prosjektet, som fortsatt vil være involvert i prosjektet.

Norges vassdrag og energidirektorat (NVE), 07.02.17:

Som et bidrag i vurderingen av hvordan NVEs forvaltningsområder kan ivaretas i planleggingen er det lagt ved en sjekklister. Sjekklister gir en kortfattet oversikt over når og hvordan ulike tema skal innarbeides i reguleringsplaner og inneholder linker til mer informasjon og veiledere for utredning av naturfare.

Dersom planarbeidet berører noen av temaene i sjekklista skal NVE ha planen på høring. På grunn av store saksmengder har imidlertid NVE ikke alltid kapasitet til å svare ut alle saker på offentlig ettersyn. Manglende uttale fra NVE betyr derfor ikke nødvendigvis at våre ansvarsforhold er sjekket ut og planens innhold funnet tilfredsstillende. Manglende uttalelser fra NVE endrer ikke på tiltakshavers ansvar for sikker utbygging jf. pbl § 29-5 og TEK 10, eller kommunens ansvar for å påse at dette er ivare tatt jf. pbl § 28-1.

Kystverkets kommentar:

Sjekklista fra NVE vil bli lagt til grunn for det videre planarbeidet og NVE vil fortsette å være høringspart.

Fylkesmannen i Østfold, 10.02.2017

Legger til grunn at reguleringen kun vil omfatte sjøbunnen og at Revlingen med naturreservat ikke vil inngå i framtidig reguleringsplan.

Grunnene som skal utdypes må undersøkes for biologisk mangfold. Det gjelder også områdene som er deponialternativer. For områder som ikke er direkte berørt er det tilstrekkelig å benytte eksisterende kunnskap. Det må avklares om fjerning av grunnene kan påvirke forholdene ved ålegrasengene negativt, f.eks ved økt erosjonsfare, og om tiltaket kan medføre spredning av partikler til ålegraslokalitetene i anleggsfasen. Behov for overvåkning av lokalitetene under anleggsfasen må vurderes.

Bør innhente kunnskap og erfaringer fra arbeidet med tildekking av forurenset sjøbunn i Moss havn, og fra arbeidet inn mot Oslo Havn. Relevant kunnskap og erfaringer må videreformidles i plandokumentene.

Må vurdere å mudre bort løsmasser på grunnene før eventuell sprengning for å hindre spredning av partikler. Må også avklares om løsmassene er forurenset. Legger til grunn at tiltaket skal behandles etter forurensingsloven og konsekvensutredningen bør utarbeides med tanke på å fremskaffe det nødvendige beslutningsgrunnlaget for denne behandlingen. Det må opplyses om tiltaket kan medføre et avfallsproblem (sprengtråder/plastråder). Må redegjøres for mengden avfall som oppstår og forslag til metodikk som kan hindre at det spres. Det bør redegjøres for kostnader ved eventuelle alternative metoder for å fjerne grunnene, slik at dette blir en del av det helhetlige beslutningsgrunnlaget.

Det må tas hensyn til fisk, fugl og ev. sjøpattedyr ved gjennomføring av tiltaket. Anleggsperioden og kraften i eventuelle sprengladninger må vurderes.

Forventer at det utarbeides tydelige reguleringsbestemmelser som bidrar til en forsvarlig gjennomføring.

Vannforskriften § 12 er sentral og saken må redegjøres for og begrunnes etter denne §.

Naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn og vurderingene etter disse §§ bør fremgå av plandokumentene. Anbefaler veileder T-1554 Naturmangfoldloven kapittel II.

Uttalelser til foreslåtte planprogram:

Planprogrammet bør spisses og konkretiseres slik at man ivaretar overnevnte hensyn. Ber om at merknadene tas med når planprogrammet justeres:

1.3 Nasjonale planer: Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen må tas med som føringer for arbeidet. Retningslinjene for Oslofjordregionen gjelder også for sjøområdene.

4 Konsekvensutredning: Det burde vært informert om hvilke utredninger som allerede er gjort, slik at det er lettere å se hva som eventuelt bør suppleres med nye utredninger. Det er en vesentlig svakhet for medvirkningsprosessen av foreslått planprogram at eksisterende informasjon er utelatt.

4.1 Metode: det er viktig at det i prosessen tas med kunnskap fra andre prosjekter, knyttet til blant annet Moss havn og Oslo havn, og bringer dette inn i plandokumentene.

4.2.1 *Naturmangfold*: Det fremgår av foreslått planprogram at «*Det skal utredes og beskrives hva slags konsekvenser tiltaket kan få for det marinbiologiske livet i sjøen innenfor tiltaksområdet.*» Det er svært generelt formulert og gjør det utfordrende å bidra i prosessen med planprogrammet. Mener at det bør stilles krav til å gjennomføre undersøkelser av biologisk mangfold i de områdene som blir direkte berørt. Ber om avklaring om fjerning av disse grunnene kan påvirke forholdene ved bløtbunnsområdene og ålegressengene negativt, for eksempel ved økt erosjonsfare, jf. også foreslått planprogram 4.2.5 *Strømningsforhold*. Risikoen for partikkelspredning fra tiltaket til disse naturområdene må også vurderes.

Anleggsarbeidets effekter på fisk, sjøpattedyr og fugl må beskrives.

4.2.6 *Støy*: Det fremgår av foreslått planprogram at «*støy i anleggsfasen skal beskrives*». Avhengig av resultatene herfra bør det også vurderes avbøtende tiltak som angitt i retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) under punkt 4 om støy fra anleggsvirksomhet. Styling av driftstider og informasjon til ev. berørte kan være aktuelle forhold å vurdere.

4.2.8 *Grunnforhold*: Foreslår at *forurensning* tas med i punkt 4.2.8 i planprogrammet, som *Grunnforhold og forurensning*. Alternativt må forurensning innarbeides som eget punkt. Det fremgår av foreslått planprogram at det er tatt sedimentprøver av grunnene hvor det planlegges tiltak. Det må også innhentes prøver fra bunnen der massene eventuelt skal deponeres. Det må opplyses om forurensningsgraden av massene og risikoen for oppvirvling og spredning av sedimenter både ved opptak og deponering. Det bør også kreves en redegjørelse for mengde avfall som kan oppstå fra anleggsarbeidet, inkludert eventuell sprenging, samt for metodikk som kan benyttes for å hindre at avfall spres. Det bør også redegjøres for kostnader og virkninger ved eventuelle alternative metoder for fjerning av grunnene som gir mindre avfall og miljøulemper.

4.3 *Sammenstilling av konsekvenser*

Vurdering av alternativer er et sentralt virkemiddel for å sikre et godt beslutningsgrunnlag og en helhetlig arealforvaltning. Ser det som positivt at det i tillegg til 0-alternativet (referansealternativet) skal utredes tre ulike alternativer for deponering/masseplassering. Det bør klargjøres om alternativet «*borttransportering av massene til annet egnet deponi*» innebærer deponi på land. Det bør også vurderes om det skal stilles krav til utredning av alternative metoder for å fjerne grunnene.

Minner om at de som har uttalt seg til foreslått planprogram skal gjøres kjent med fastsatt planprogram, jf. forskrift om konsekvensutredning for planer etter pbl. § 6.

Reguleringsplanen må utarbeides med klar henvisning til overordnede kommunale og regionale planer samt nasjonale styringssignaler.

Følgende statlige planretningslinjer/-bestemmelser ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Følgende generelle temaer vurderes også som viktige i det aktuelle planområdet:

- Barn og unge, medvirkning og levekår. Se rundskriv T-2/08 og RPR-Barn og unge.
- Samfunnsikkerhet. Områder må vurderes med hensyn på sikkerhet, for eksempel grunnforhold, fare for ulykker eller annen fare. Det er viktig å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse miljø og viktig infrastruktur samt sikre materielle verdier. Det er krav om risiko- og sårbarhetsanalyser ved utarbeidelse av planer for utbygging, jf. plan- og bygningsloven § 4-3. Det forutsettes at ROS-analysen omfatter trafikken i seilingsleden. Vurdering av grunnforhold og områdestabilitet er viktig, jf. TEK 10 § 7-3 med veiledning.
- Støy. Viser til retningslinje T-1442/2012 for behandling av støy i arealplanlegging og tilhørende veileder TA-2115. Støyforholdene skal være utredet ved regulering av området, jf. retningslinjens punkt 3.1. Retningslinjen angir maksimale støygrenser, men vi vil peke på at også støyeksponering under disse verdier kan påvirke helse og trivsel. I støyutsatte områder må det stilles konkrete krav til avbøtende tiltak, bebyggelse og uteområder.
- Luftkvalitet. Viser til retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Viser også til forurensningsforskriften kapittel 7 som fastsetter luftkvalitetskrav. Det må også ses på samspilleffekter mellom støy- og luftforurensning, da dette kan øke plagen/helserisikoen.

Kystverkets kommentar:

Reguleringsplanen vil kun omfatte arealer på sjøbunnen.

Grunnene som planlegges utdypet er undersøkt i forhold til biologisk mangfold, og dette vil bli et viktig tema i konsekvensutredningen. Behov for overvåking av lokalitetene i anleggsfasen vil bli vurdert og omtales i konsekvensutredningen.

Kunnskap og erfaring fra tidligere gjennomførte prosjekter vil bli omtalt i plandokumentene.

Tiltakene skal behandles etter forurensningsloven. Det er gjennomført undersøkelser av sedimentene på grunnene og resultatene av disse undersøkelsene vil bli grundig redegjort for i konsekvensutredningen.

Fisk, fugl og sjøpattedyr skal hensyntas i forhold til gjennomføring av tiltakene, og anleggsarbeidets eventuelle effekter på disse blir beskrevet i konsekvensutredningen.

Det skal utarbeides tydelige reguleringsbestemmelser som bidrar til forsvarlig gjennomføring av tiltakene.

Vannforskriften § 12 og Naturmangfoldloven §§ 8-12 er tydeliggjort i planprogrammet og blir grundig omtalt i konsekvensutredningen.

Naturmangfold er undersøkt og vil bli grundig omtalt i konsekvensutredningen.

Gjennomførte undersøkelse/kunnskapsgrunnlag og hva som skal undersøkes er nå tatt med i planprogrammet.

I forhold til støy blir T-1442 lagt til grunn og eventuelle restriksjoner i forhold til driftstider blir satt i mudre- og dumpetillatelsen.

Forurensing tas inn i pkt 4.2.8, ny overskrift blir «Grunnforhold og forurensning». Avfallshåndtering omtales i Ytre Miljø plan.

Metodikk for gjennomføring av tiltak kan ikke fastsettes, da det hele tiden er ønskelig å benytte beste tilgjengelige metode og ikke låses til en metode som kan være med på å utelukke nye metoder, men ulike metoder som kan være aktuelle omtales.

De statlige planretningslinjene som det vises til, legges inn i planprogrammet som føringer

Fiskeridirektoratet, 13.02.2017:

Planprogrammet ser grundig og gjennomarbeidet ut ift de interesser Fiskeridirektoratet skal ivareta.

Ser det som positivt at sjøområdene vektlegges som biotoper og grunnlag for fiske og annen høsting av fornybare naturressurser, og at temaene naturmangfold og naturressurser samt strømningsforhold og sedimenter ved utdypingsområdene skal utredes og undersøkes.

Planprogrammet legger opp til at tiltakene skal vurderes i forhold til fiskeriinteresser og at status for fiskeressursene skal omtales i forhold til artsomfang og sårbarhet. Videre skal eventuelle gyteområder i influensområdet beskrives og vises på kart. Det skal også utredes og beskrives hva slags konsekvenser tiltak etter planen kan få for det marinbiologiske livet i sjøen innenfor tiltaksområdet.

Fiskeridirektoratet har registret at ulike arter som piggvar, lyr, hyse, rødspette og torsk har oppvekst- og beiteområder sammenfallende med registrerte fiskeplasser for passive redskaper.

Ålegras er en begrenset og utsatt naturtype langs kysten i Sør-Norge, og ålegrasets betydning må ses i sammenheng med nærliggende og viktige gytefelt for torsk i Mossesundet samt gyteområder sør for Gullholmen (taskekrabbe og hummer) og Hortenskrakken grunne (sei).

Forekomstene av ålegras på østlig side av Verlebukta er eller vil sterkt berøres av andre aktuell plantiltak, bl.a. ift utvikling av Moss havn. Og derfor ekstra viktig at det legges opp til best mulig ivaretagelse av gjenværende lokaliteter i området.

Videre finner en i gruntvannsområder med bløtbunn ofte et stort antall arter, og biologisk produksjon her er ofte høy. Disse artene utgjør en viktig del av næringskjeden. Bløtbunnsarter er i hovedsak stasjonære og påvirkes av faktorer direkte på de stedene hvor de befinner seg. Naturtypen er derfor også en viktig miljøindikator.

Kystverkets kommentar:

Innspillet tas til orientering. Fiskeridirektoratets registreringer benyttes i det videre arbeidet med konsekvensutredningen.

Østfold fylkeskommune, 07.02.2017;

Ber om at det i samråd med kommunene vurderer å melde saken inn for regionalt planmøte, slik at ulike fagmyndigheter kan bidra inn i arbeidet før offentlig ettersyn.

Mener at planprogrammet er et godt grunnlag for det videre planarbeidet. Det bør fremkomme tydelig i planprogrammet hvilket underlag som skal nyttes for konsekvensvurderingene, og dersom det er behov for nytt underlagsmateriale så bør det beskrives.

Sjøfuglforekomstene i området er store og vel dokumenterte også utenom Revlingen naturreservat.

Friluftinteressene omfatter både selve fjorden med fiske, bading og båtliv og ulike aktiviteter i strandsonene og må alle belyses.

Planprogrammet redegjør for at støy i anleggsfasen skal beskrives. Ber om at eventuelle nødvendige avbøtende tiltak beskrives, slik at disse kan sikres i reguleringsplanen. Støy må forholde seg til grenseverdiene i T-1442/2016, og må utredes både for utdypingstiltak og for dumping. Enig i at støyutredningene for Moss havn dekker eventuell dumping innenfor denne områdereguleringsplanens avgrensning.

Planprogrammet viser til Regional plan for vannforvaltning i vannregion Glomma 2016-2021, og vannforskriften §§ 4-7. Vannforskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep er ikke nevnt. Planprogrammets oversikt over hvilke temaer som skal konsekvensutredes inkluderer ikke konsekvenser for vannmiljø. En vurdering av tiltaket etter vannforskriftens § 12 må inkluderes i konsekvensutredningen.

Planprogrammet sier det er tatt sedimentprøver av grunnene hvor det planlegges tiltak, og at resultatene skal beskrives i konsekvensutredningen. Temaet bør hete «Grunnforhold og forurensningsfare i sjø», og at prøveresultatene må få faktisk betydning for hvordan masse håndteres, hvilke uttaksmetoder som benyttes og hvor massene deponeres.

Planprogrammet redegjør for at det skal utarbeides en detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for å legge til rette for utdypingstiltak i farleden. Videre sies det at skal «belyses hvor overskuddsmassene skal deponeres». Det er antydning at omlag 400 00 m³ masse skal fjernes. Det er stilt opp tre alternativ for hvordan disse skal håndteres:

- a) deponering innenfor det nye havneområdet til Moss havn
- b) deponering på egnet sted i nærheten av uttaksområdet
- c) borttransportering av massene til annet egnet deponi

Forstår planprogrammet dit hen at punkt a) betyr dumping innenfor avklart område i områdereguleringsplan for Moss havn, punkt b) deponering innenfor planavgrensningen som nå er varslet med avklaring gjennom vedtak av denne detaljreguleringsplanen og punkt c) vurdering av dumping på land eller i sjø på foreløpig uavklart lokalitet.

Avklaring av dumpeplass bør være del av dette planarbeidet, og at det som minimum sikres at egnet dumpeplass er endelig avklart og godkjent før utdypingstiltaket igangsettes.

Kystverkets kommentar:

Kystverket avklarer med kommunene om når det vil være hensiktsmessig at planen legges fram i regionalt planmøte.

Hvilket underlag som skal benyttes for konsekvensutredningen er nå beskrevet bedre i planprogrammet.

Alle friluftsjnteressene innenfor planområdet og i nærområdet vil bli beskrevet i konsekvensutredningen.

Veilder for håndtering av støy T-1442 er nå omtalt i planprogrammet og vil bli lagt til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet.

Vannforskriften   12 er nå omtalt i planprogrammet og forholdene til vannforskriften er utredet i konsekvensutredningen.

Innspill fra private:

Kallum og Kleberget Vel, 06.01.17:

Anbefaler at 0-alternativet velges, kan ikke se at ulempene ved   utdype veier opp for fordelene. Inngrepene vil ødelegge eksisterende fiskegrunner, grunner som har stor rekreativ verdi. Fare for at strømforholdene i V erla endres radikalt.

Sekund ert anbefales at det utredes tre alternativer i tillegg til referansealternativet (0-alternativet):

1. Kun tiltak på Steinergrunnen
2. Kun tiltak på Espenesgrunnen
3. Foreslått alternativ, Steinergrunnen og Espenesgrunnen

Begrunnelsen for sekund erforslag er usikkerhet knyttet til Moss havns fremtid som containerhavn og fremtidig plassering av anl psplass for Bast fergene.

Forutsetter at hensyn til friluftsliv og næring blir grundig utredet i tillegg til naturmangfold, naturressurser, strømforhold og andre skader ved tiltaksgjennomføringen.

Er enige i at det utredes tre ulike alternativer for massedeponering.

Kystverkets kommentar:

Konsekvensene for strømforhold og fiskegrunner vil bli utredet i konsekvensutredningen.

Slik det ser ut nå er det ikke aktuelt   gjennomføre tiltak på kun en av grunnene, men dette vil bli avklart i den videre planprosessen.

Friluftsliv og næring, naturmangfold, naturressurser, strømforhold vil bli grundig utredet og beskrevet i konsekvensutredningen.

Eilert Lund, 09.02.17:

Formålet med planen "Bedre man vereringsareal og sikkerheten osv" rimer ikke med uttalelser som bestandig har vært hevdet, at den enkle og problemfrie innseilingen til og kontakten Moss Havn og hovedfarleden i Oslofjorden er havnens store fortrinn foran andre havner.

Dersom det ikke ligger ideer om en vesentlig utbygging av havnen for større skip, ser det ikke ut til å være nødvendig med en redusering av grunnene til 15 og 13,5 m. Undersøkelse av grunnforhold er bare til det gode, men i utgangspunktet å ville øke dybdene er feil. La komme på bordet mer om grunnforhold, naturforhold, friluftsliv (herunder seiling, småbåtliv og strandliv), kulturmiljø (og ta med nærmiljø og landskap). Fergefrekvensen er forstyrrende for manøvreringen av skip til kai (tørne rundt), dybdene er det ikke. Merk heller grunnene eventuelt bedre med lysbøyer eller til og med fyrtårn (Mefjordgrunnen, Holenderbåen) dersom en er redd for isproblemer.

En skulle ellers tro at andre farvann trengte Kystverkets oppmerksomhet.

Kystverkets kommentar:

Innseilingen til Moss betraktes som en enkel innseiling fra Oslofjorden, men pga mye trafikk i området, både av fritidsbåter, ferger og andre nyttefartøy er det behov for å bedre manøvreringsarealet. Farledsnormalen legges til grunn for hvilke dybder det er behov for i innseilingen.

Det er gjennomført undersøkelser av grunnforholdene i området og disse vil bli grundig omtalt i konsekvensutredningen.

Forum for natur og friluftsliv Østfold, 11.02.17:

FNF er et samarbeidsforum og representerer i denne uttalelsen alle tilslutta organisasjoner.

Konsekvensutredningen må også si noe om hvordan tiltaket vil påvirke de nærliggende områdene i naturreservatet Revlingen, samt forekomster av ålegras og bløtbunn i Verlebukta og Reiertangen. Ålegrasengene er sårbare for endring i lysforhold, nedbørsmengder, men først og fremst forurensning og inngrep i strandsonen.

Går ut i fra at det blant sprengmassene er mye stein, og anbefaler at man ser på muligheten for å spre stein i hauger på 3-7 m bortetter bunnen i mudderområdene. Dette vil bryte opp en ensidig havbunn med mye mudder, og lager mer varierte habitater som kan være positivt for fisk og krepsdyr.

Hele tiltaksområdet og omkringliggende områder er mye brukt til friluftsliv. Det er stor trafikk av fritidsbåter, små seilbåter som konkurrerer, seilbrett, badende og fiskende. Det må utredes i hvilken utstrekning konsekvenser tiltaket vil ha for disse aktivitetene. Både i selve anleggsfasen og effekten av tiltaket på vannkvalitet i området. I den forbindelse bør det vurderes når på året tiltakene gjennomføres da det er mindre press på områdene i vinterhalvåret.

Konsekvenser tiltaket kan ha på det marinbiologiske miljøet med tanke på sedimenter, vannkvalitet og varige endringer i strømningsmønsteret må utredes. Dette må ses i sammenheng med den allerede store aktiviteten i området, og vurdere samlet belastning av naturmangfoldet.

Støy i anleggsfasen må utredes i forhold til hvilke konsekvenser det har for fugle- og dyrelivet både under og over vann, mest sårbart i hekkeperioden.

Resultatet fra sedimentprøvene som er tatt må følges av en plan for deponering av massene. Borttransport og deponering av massene må skje på en måte som forurenser minst mulig.

FNF mener at planprogrammet som det nå foreligger er altfor generelt og tilfeldig. Det må inneholde konkret informasjon med referanser til hva som foreligger av relevante undersøkelser og rapporter innenfor naturområdet, og hva som faktisk skal gjennomføres i forbindelse med tiltaket.

Planprogrammet må være basert på en kvalifisert risiko og sårbarhetsanalyse knyttet til naturmangfold og friluftsliv og flere mulige påvirkningsområder.

Deponering av løsmasser og sprengmasser må beskrives i en mye mer konkret og detaljert grad. Dette kan ikke overlates til tilfeldig behov i nærområder eller til eksisterende dumpingsområder uten en egen faglig vurdering av nyere dato.

Dersom planforslaget videreføres må det vurderes om sentrale miljømyndigheter skal være fagmyndighet i den videre behandlingen i henhold til forurensingsforskriften, tilsvarende som i farledsutvidelsen til Borg Havn.

Kystverkets kommentar:

Bruken av massene vil bli utredet i det videre planarbeidet og beskrevet i plandokumentene og konsekvensutredningen.

Støy og eventuelle konsekvenser for dyrelivet blir utredet og omtalt i konsekvensutredningen. Håndtering av sedimentene vil bli en viktig del av konsekvensutredning og plandokumenter.

Planprogrammet er etter høring skrevet mer konkret med tanke på hva som er gjennomført av undersøkelser.

Det blir gjennomført ROS-analyse, denne blir en del av det videre planarbeidet.

Det er opp til Fylkesmannen i Østfold å vurdere om det er dem eller Miljødirektoratet som skal behandle saken etter forurensingsloven.

Torkel M. Jodalen, 11.02.17:

Forholdet relatert til høy- og lavfrekvent støy fra skipsmaskiner, hjelpe-/lysmaskiner og ventilasjon er ikke tilstrekkelig omtalt.

I planprogrammet benyttes lite konkrete utsagn av typen som «anses som». Det er i seg selv klanderverdig å utarbeide et planprogram hvor høyst relevante forhold avfeies som uten nærmere begrunnelse.

Viser til ulike oppslag i lokalpressen og mener at forhold relatert til økte støyutslipp som resultat av økning i godstrafikken over Moss havn ikke er tilstrekkelig vektlagt. Støyforhold kreves grundig belyst i den videre prosessen i forbindelse med tiltaket og som fremtidig konsekvens av dette.

Utslipp til luft er tendensiøst omtalt i planprogrammet. Det er et kjent faktum at deler av Moss i perioder er plaget av svært dårlig luftkvalitet. Planprogrammet hverken forutsetter eller dokumenterer at skipsflåten som vil anløpe Moss havn vil være basert på fremdriftssystemer med minimale utslipp. Økt trafikk over Moss havn vil nødvendigvis medføre et større antall skipsanløp, evt. anløp av større skip og følgelig økte lokale utslipp til luft som resultat av manøvrering til/ fra kai.

Det må utarbeides restriktive føringer for hvilke typer skip/fremdriftssystemer som i fremtiden får anløpe Moss havn. Tilsvarende føringer må legges for krav til bruk av landstrømsanlegg fremfor bruk av lysmaskin/hjelpemaskin. Utslipp til luft må grundig utredes.

Planprogrammets opplisting av rekreasjonsrelaterte aktiviteter på/ved sjøen er ikke fullstendig og vitner om utilstrekkelig oppmerksomhet rundt disse.

Hyppig brukte turstier langs sjøen vil bli negativt påvirket av økt trafikk til/fra Moss havn.

Planprogrammet nevner ikke den økte kvantitative risiko ved økning av antall skipsanløp til Moss havn. Økt kvalitativ risiko relatert til uhell med større skip er heller ikke nevnt.

Planprogrammet kan ikke vise til dokumentasjon på at områdene ved Espenesgrunnen og Steinergrunnen ikke er gyteområder for torsk, hummer eller andre arter. Planprogrammet må fremme krav om inngående analyser av hvordan de foreslåtte undervannsarbeidene vil påvirke faunaen i området. I de forestående konsekvensutredninger må virkningene både av undervannsarbeidene - mens de pågår- og det for all fremtid endrede undervannslandskapet inkluderes.

Planprogrammet fremstår som om det primært ønsker å legge til rette for vekst i godstrafikken over Moss havn. Dette er forhold som bør utredes nøye før eventuelle tiltak for utvidelsen av farleden iverksettes.

Planprogrammet kan ikke vise til at omlasting av økt godsmengde vil skje fra skip til jernbane. Lokal infrastruktur i Moss er ikke egnet for ta unna økt godstransport på vei og det er ikke gitt føringer om at økt godstrafikk skal overføres til jernbane fremfor vei.

Planprogrammet legger føringer for at det skal skilles mellom selve tiltaket (utvidelse av farleden) og den fremtidig antatt økte skipstrafikken i Værlebukta. Ved å ikke utvide farleden vil det fortsatt foreligge naturlige begrensninger for omfanget av den skipstrafikken som kan betjene Moss havn, inkludert begrensning av maksimal størrelse for de skip som kan anløpe havnen.

Dersom selve tiltaket gjennomføres, i seg selv uten konsekvenser for fauna, friluftsliv, helse og livskvalitet for beboerne i området, vil likevel konsekvensene av tiltaket bli store og negative for lokalsamfunnet.

Det uttalte formålet med utvidelsen av farleden er å bedre manøvreringsarealet og sikkerheten i innseilingen til Moss. Det samme målet kan nås ved å begrense omfanget av fremtidig trafikk til havna.

Planprogrammets antagelse om økt fergetrafikk på sambandet rv 19 er ikke nødvendigvis et forhold som er relevant eller korrekt «til evig tid».

Hensynet til naturmangfoldet synes ikke tilstrekkelig problematisert i planprogrammet. Oslofjordens generelt sviktende helsetilstand tilsier at forholdet må tas alvorlig.

Planprogrammets føringer for de videre konsekvensutredninger er mangelfulle. Et antall forhold må belyses, dokumenteres og vurderes langt grundigere enn det planprogrammet i sin nåværende form legger opp til.

Kystverkets kommentar:

Kystverket kan ikke pålegge at det stilles restriktive føringer for hvilke typer skip/fremdriftssystemer som i fremtiden får anløpe Moss havn, og vil derfor ikke være et tema i det videre planarbeidet. Kystverket har heller ikke mulighet til å stille slike føringer i forhold til bruk av landstrøm.

Rekreasjonsrelaterte aktiviteter vil bli godt omtalt i konsekvensutredning og plandokumenter.

Det er gjennomført risikoanalyse av tiltaket og denne tas inn i konsekvensutredningen.

Kystverket kan ikke gi føringer i planprogrammet om at gods skal flyttes fra veg til jernbane, men Bane Nor og Moss Havn planlegger havnespor i tilknytning til den nye jernbanetraseen i Moss.

Reguleringsplanen legger til rette for større og sikrere manøvreringsareal i innseilingen til Moss og i Værlebukta.

Moss seilforening, 08.02.17:

Den eksisterende virksomheten i Moss havn med container- og fergedrift skaper utfordringer for MSF seilaktivitet i Værlebukta. Det viktigste for MSF er å unngå uønskede hendelser når det er barn på vannet og ikke minst unngå å komme i konflikt med ferger og skipstrafikk.

Planarbeidet kan forstås slik at primært fokus er å hindre grunnstøtinger og kollisjoner mellom nyttefartøyer med påfølgende negative konsekvenser. Det må tydeligere komme frem at planarbeidet også må utrede og komme med forslag til hvordan nyttefartøy og fritidsfartøy kan operere trygt i dette området. Det bør utredes om det kan avsettes arealer i området som er forbeholdt seilspport og fritidsaktiviteter. Ønsker at området syd for molo på Søly avmerkes i kart og fysisk i vannet for å sikre trygge rammebetingelser.

MSF har ingen spesifikke kommentarer til selve fjerningen av de to nevnte grunner, men viktig at det ikke fjernes ytterligere grunner i de områdene som benyttes til seilingsaktivitet i dag, og da særlig i treningsområdet syd for molo.

Forutsetter at fremgangsmåten for sprengning og deponering av massene ikke medfører forurensing slik vi har opplevd med utvidelsen av havna.

MSF arbeider med en plan for utvidelse av søndre molo og i den forbindelse vil vi trenge stein til molo. I den grad steinmassene er egnet til dette formålet og MSF får godkjent tiltaket er det interesse for å motta steinmasse. Ønsker dialog i denne prosessen og ber Kystverket ta kontakt for å få presentert behov og at løsninger kan diskuteres.

Kystverkets kommentar:

Planarbeidet vil se på hvordan nyttefartøy og fritidsfartøy kan operere trygt i området. Sprenging og deponering av masser skal skje på mest mulig skånsom måte.

Kystverket tar kontakt i forhold til at MSF ønsker å motta masser til bygging av molo.

Søndre Jeløy Vel, 11.02.17

Flertallet i styret uttrykker bekymring for at det legges til rette for omfattende inngrep i form av sprengning av grunner og påfølgende deponering.

Mener at bakgrunnen for planarbeidet er områdeplan for Moss Havn som danner bakteppe for økt trafikk med store skip i innseilingen til Moss. Det hersker i dag usikkerhet om eventuell gjennomføring av planen for Moss Havn. Mener derfor at planprosessen vedr sprengningstiltakene bør stilles i bero til det viser seg at det blir gjennomføring av vedtatte områdeplan og utbygging av Moss Havn.

Planen legger opp til omfattende naturinngrep på sjøbunnen, som antas å medføre negative og muligens uopprettelige skade på det marinbiologiske liv i sjøen, i tillegg til at både naturinngrepene om omleggingen av skipstrafikken nærmere land vil ha negativ innvirkning på natur- og friluftinteressene i Værlebukta.

Dersom det ikke blir utbygging av Moss havn, vil grunnlaget for utdypingstiltakene ikke være til stede.

Det er knyttet store friluft- og rekreasjonsinteresser til området, utgraving/sprengning av grunnene betyr at trafikken legges om, og det antas at landområdet vil få tung båttrafikk til containerhavna og all fergetrafikken enda tettere på. Dette vil medføre begrensinger og sikkerhetsmessige utfordringer i forhold til friluftsliv og rekreasjon. Det vil også medføre at tre viktige bløtbunnsområder påføres skade. Det er ikke kjent om massene er forurensede.

Tiltakene vil også påvirke strømningsforholdene i bukta. I tillegg må det antas at selve utdypningen i anleggsperioden og påfølgende skips og fergetrafikk nærmere land vil medføre økt støyforurensing for bomiljøene rundt. Er kritiske til at massene deponeres i havneområdet eller et sted i nærheten.

Understreker at temaet «friluftsliv» i konsekvensutredningen må omfatte følgende av både selve utdypningen og omleggingen av skipstrafikken nærmere land for

- bading og bruk av strender
- fritidsbåtbruken og bruk av båthavnene
- seileaktivitet
- kiteaktivitet
- fising
- friluftsliv på land

Mener at Støyrapporten fra COWI ikke er tilstrekkelig for planarbeidet. Det må forventes at støybildet både i anleggsperioden og etter utført tiltak vil endres vesentlig og må være eget tema i konsekvensutredningen.

Det må utredes flere alternativer som grunnlag for sammenlikningen. Kun utdype Steingerunnen, og kun utdype Espenesrunnen.

Enige i at det utredes flere alternativer for deponering av massene.

Kystverkets kommentar:

Kystverket ser det ikke som hensiktsmessig å stille planarbeidet i bero til detaljreguleringen for havna er ferdig. Moss havn er en viktig stamnetthavn og det vil være behov for å

gjennomføre tiltak i innseilingen uavhengig av om havna blir værende der den er i dag eller flytter til nytt område innenfor pågående detaljregulering.

Under temaet «friluftsliv» vil både bading og bruk av strender, fritidsbåtbruk og bruk av båthavnene, seileaktivitet, kiteaktivitet, fiske og friluftsliv på land bli vurdert og omtalt.

Kystverket anser støyrapporten fra COWI som tilstrekkelig, men i tillegg vil støy i anleggsperioden bli særskilt omtalt i konsekvensutredningen.

Slik det ser ut på nåværende tidspunkt vil det ikke bli aktuelt å kun gjennomføre tiltak på en av grunnene.

Oslofjordens Friluftsråd, 09.02.17:

Planprogrammet fanger på en god måte opp viktige utredningstemaer som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv og kulturmiljø.

Det er viktig å undersøke om sedimenter som planlegges fjernet er forurenset og i såfall i hvilken grad/klasse. Dersom forurensing må det gjøres avbøtende tiltak for å forhindre uønsket spredning. Eks kontrollert mudring med miljøgrabb eller bruk av siltgardin. Bør vurdere bruk av finmasket siltgardin selv om kostnadene er høyere enn ved grovmasket siltgardin.

Eventuelle sterkt forurensete masser bør lagres på land evt. forsegles i kaifront slik at det ikke oppstår lekkasjer.

Partikkelspredning bør modelleres både ved mudring og deponering. Dette er også viktig med tanke på vurdering av avbøtende tiltak. Avklaring av strømforhold er i denne sammenheng viktig.

Det bør i sommermånedene unngås arbeider som forringer badevannskvaliteten utenfor viktige fri- og badeområder.
Konsekvenser for småbåttaktivitet og kiting må utredes.

Anbefaler at evt. støyende arbeider i nærheten av eksisterende sjøfuglreservat bør legges utenfor hekkesesongen (15 april – 15 juli). I hvilken grad tiltaksområdet brukes som næringsområde for sjøfugl bør videre undersøkes.

Viktig å belyse om tiltaket får konsekvenser for viktige gyteområder og fiskegrunner i nærområdet. Arbeider bør søkes lagt og tilrettelagt slik at de gjør minst mulig skade på fisk. Dersom behov for sprengning bør det settes krav til at en mindre sprengladning avfyres først for å skremme bort fisk før sprengning og sekvensiell avfiring av salver. Det bør settes krav om forenklet registrering av fisk både i forkant og etterkant av evt. sprengning.

Ved evt. sprengning bør det ses på gode avbøtende tiltak der det enten ikke bruker sprengstoff med plast eller at en gjennomfører tiltak som hindrer at sprengtråd i plast flyter opp og spres i sjø og på strender.

Kystverkets kommentar:

Sedimentene som skal fjernes er grundig undersøkt i forhold til forurensningsgrad/tilstandsklasse. Dette omtales grundig i konsekvensutredningen.

Det skal tilstrebes å unngå arbeid i sommermånedene som kan forringe badevannskvaliteten i området. Gjennomføringstidspunkt for arbeidet fastsettes i mudre- og dumpetillatelsen.

Eventuelle konsekvenser for viktige gyteområder og fiskegrunner i området blir belyst i konsekvensutredningen.

Ved sprengning skal det benyttes metoder som ikke fører til plastforurensing i sjøen.