

Fv. 317 Helgerødgata og Kanalbrua i Moss

Presentasjon av forarbeid til reguleringsplan



Foto: Viken fylkeskommune /Hallvard Mørk Tvete

Bakgrunn for prosjektet

Kanalbrua – Status etter gjennomførte tilstandsvurderinger

- Forsterking av brua frarådes
- Behov for ny kanalbru

Helgerødgata

- Behov for å bedre framkommeligheten for buss, gående og syklende mellom Jeløy og Moss



Foto: Viken fylkeskommune v/Hallvard Mørk Tvete

Mål for prosjektet

Prosjektets mål er å tilrettelegge for en bru som tilfredsstillter kravene for kjøring med tyngre kjøretøy over kanalen i Moss, samt å forbedre framkommeligheten for busstrafikk, gående og syklende på strekningen mellom rv. 19 og Gimlekrysset.

Hensikt :

- Å få flere som reiser til/fra Jeløy til å velge andre transportmidler enn bil
- Bedre framkommelighet for buss i Helgerødgata
- Bedre gang-/sykkeltilbud over kanalen

Hva er denne forarbeidsrapporten?

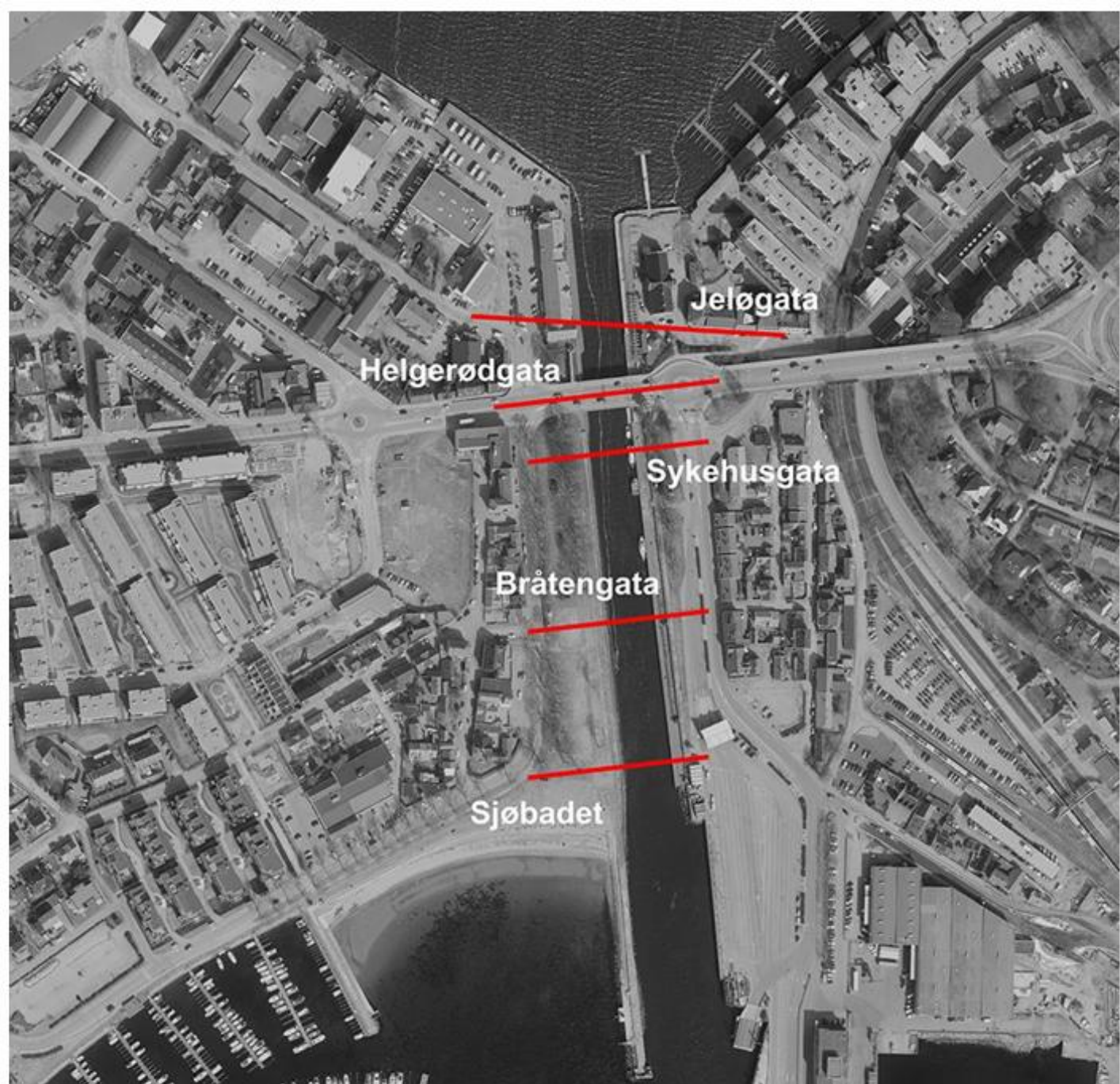
- Rapporten danner grunnlag for videre arbeid med reguleringsplan for Kanalbrua og Helgerødgata
- Rapporten gir **anbefalinger**. Dette skal bearbeides og avklares i reguleringsplanarbeidet som omfatter medvirkningsprosesser, i tråd med plan- og bygningsloven.
- Rapporten er utarbeidet av Sweco på oppdrag fra Viken fylkeskommune.

Kanalbrua



Bruplassering

- Fordeler og ulemper ved alle alternativene.
- Trafikkhåndtering og bevaringshensyn vektlagt.
- **Swecos anbefaling:**
Dagens plassering vurderes som det klart tryggeste alternativet.

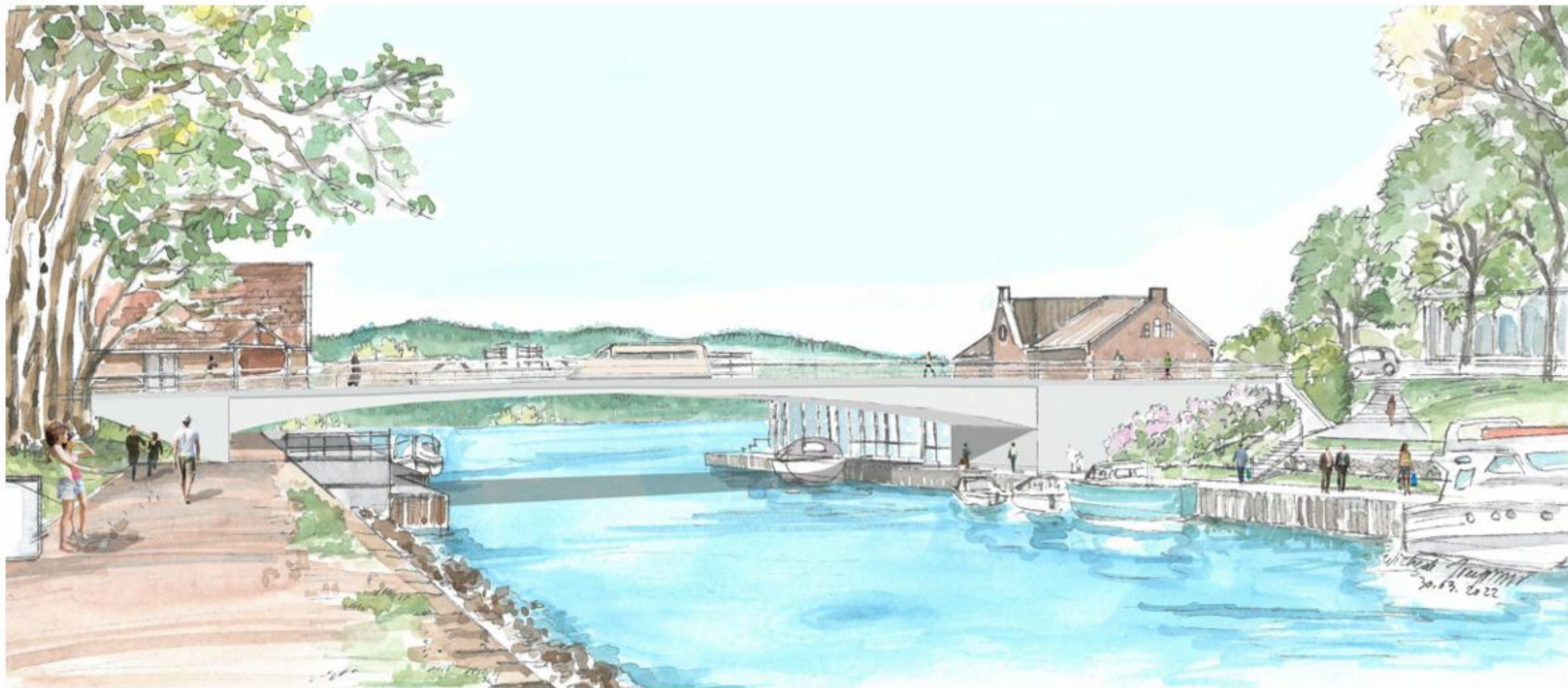


Brutyper som er vurdert

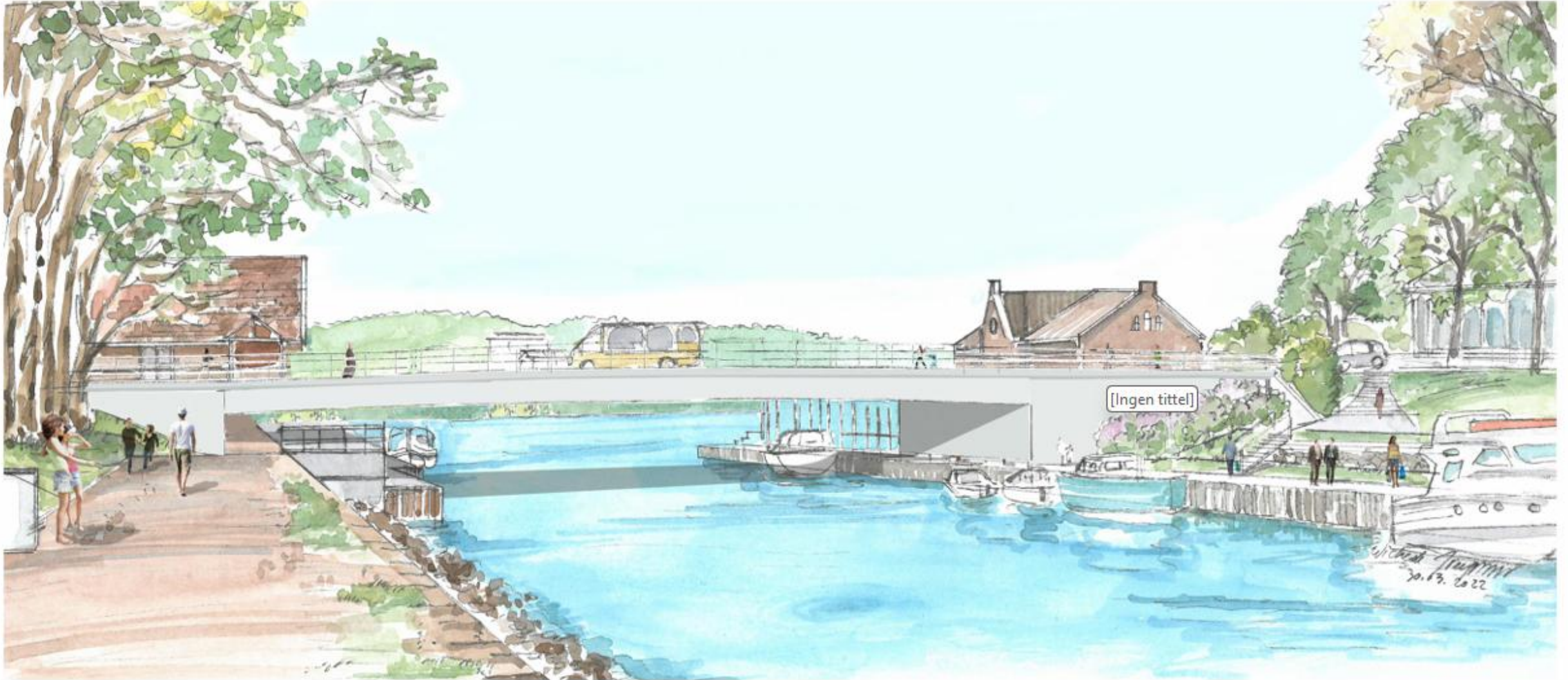
- Plasstøpt rammebru i betong med motvektsskasse (K01)
- Bru med prefabrikkerte betongbjelker (K02)
- Bru med stålbjelker i samvirke med betongdekke (K03)

- Plasstøpt betongbru
- Bru med overliggende konstruksjon
- Tre-spenns plate-/bjelkebru med søyler mot kanal
- Bevegelig bru
- Bru med underliggende buekonstruksjon
- Trebru

K01 – Plasstøpt rammebru i betong

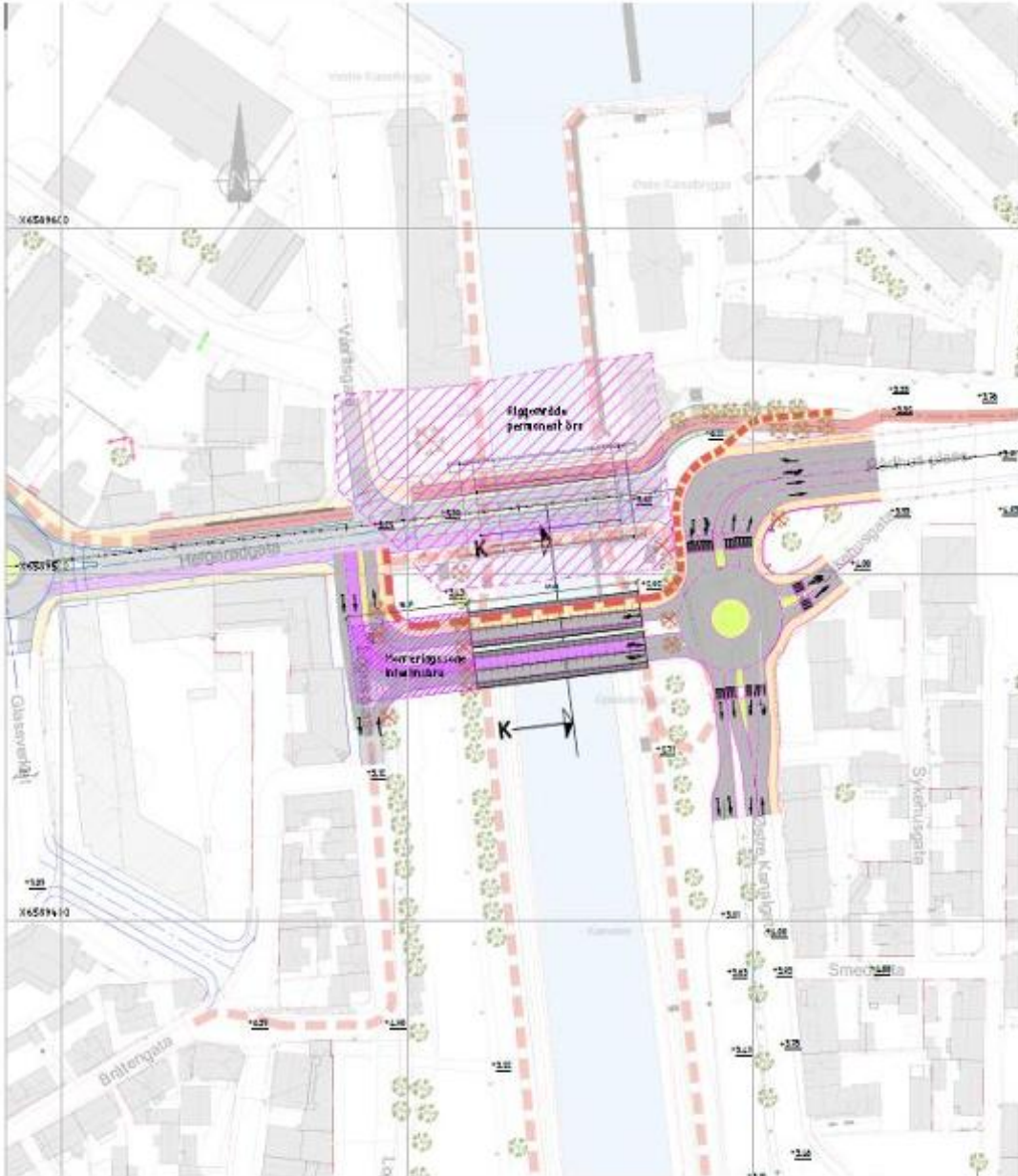


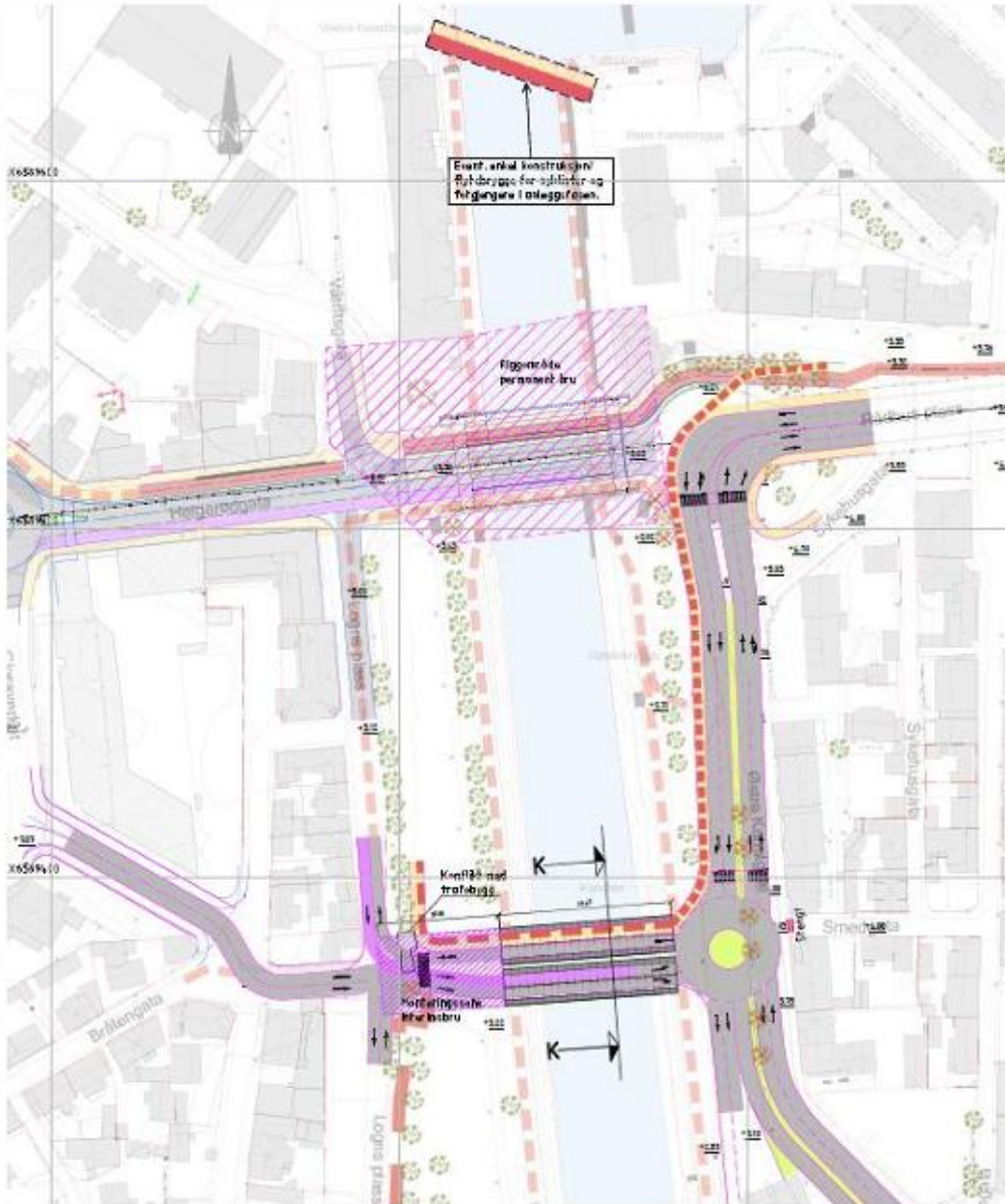
K03 – Bru med stålbjelker i samvirke med betongdekke



Alt. A: Midlertidig løsning – bru ved Sykehusgata

- Gir minst behov for endring av dagens veisystem
- Kommer tett opp til bygging av ny permanent bru
- Berører flere av trærne i Kanalparken





Alt. B: Midlertidig løsning – bru ved Smedgata

- Større avstand mot ny bru gir muligheter for større riggarealer
- Færre trær blir berørt
- Fundamentering kan ev. gjenbrukes ved etablering av g/s-bru senere
- Gir større behov for endring av dagens veisystem
- Beslaglegger noe oppstillingsareal på fergeterminalen
- Kommer i konflikt med eksisterende trafobuigg/toalettbygg
- Midlertidig rundkjøring kommer tett på kanalen -> mindre arealer til fundamentering

Helgerødgata

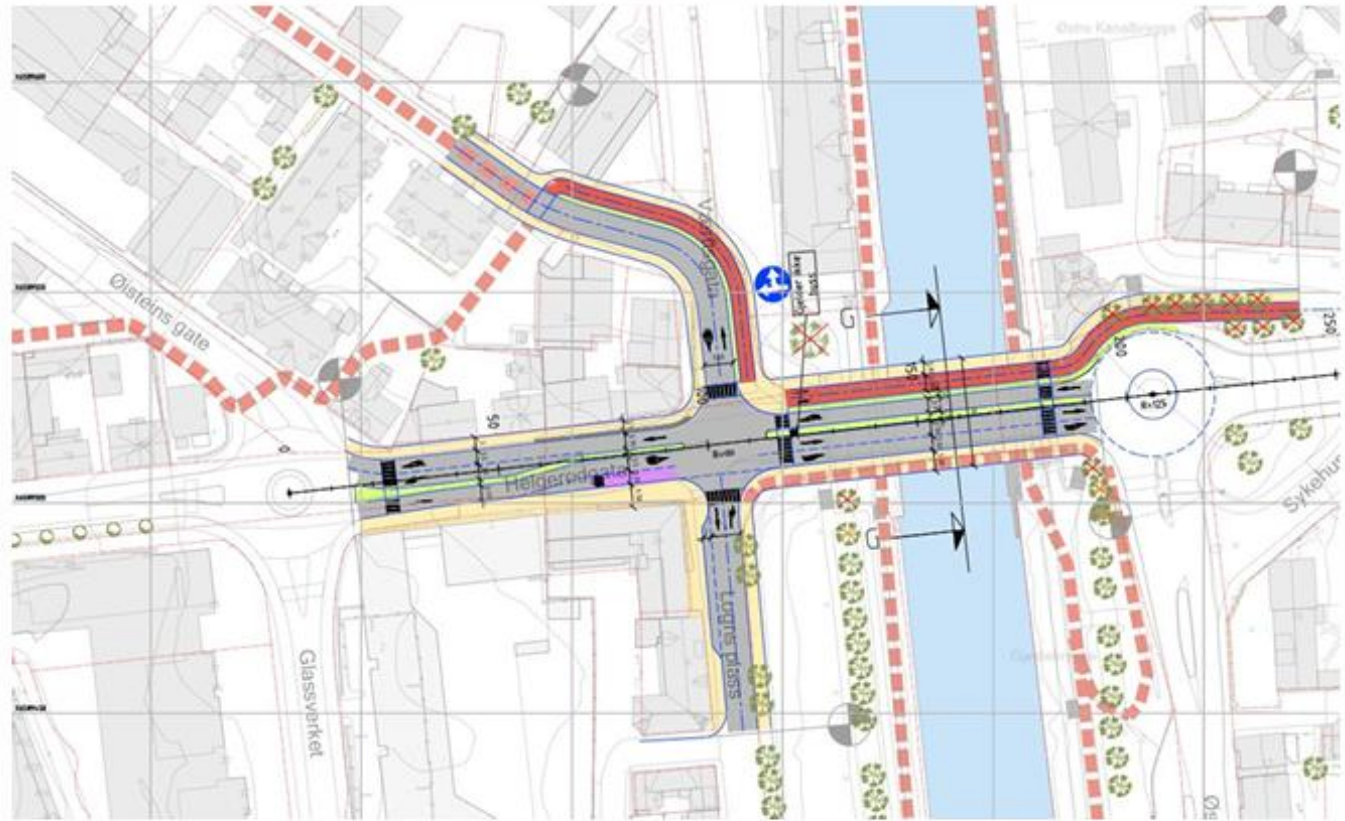
Det er vurdert flere alternativer som er sammenlignet med Alternativ 0, (dvs. dagens situasjon før innsnevringen)

Følgende alternativer er kort omtalt videre:

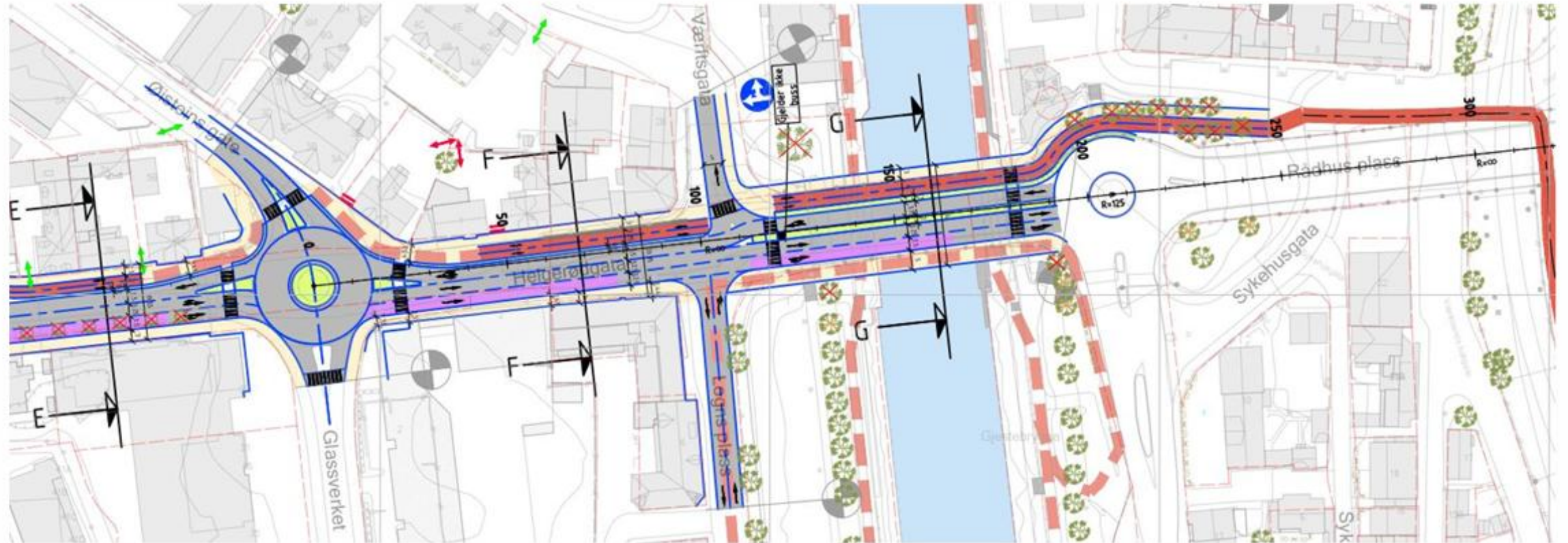
- Ny kanalbru med tilpasning til dagens situasjon (Alternativ 0+),
- Østgående kollektivfelt fra Gimlekrysset til Kanalbrua og ensidig sykkelløsning (sykkelvei med fortau) mellom Kanalbrua og Harald Hårfagres gate (Alternativ 1)
- Østgående kollektivfelt fra Gimlekrysset til Kanalbrua og tosidig sykkelløsning («opphøyd sykkelfelt») mellom Kanalbrua og Glassverket (Alternativ 2)

Alt 0 + (Ny Kanalbru med tilpasning til eks. gatenett)

- Behov for endringer/tilpasninger i kryssområdet Værftsgata – Logns plass og innover disse gatene



Alt 1 Kollektivfelt Gimlekrysset – Kanalbrua og ensidig sykkelløsning deler av strekningen





Kanalbrua – Alt 1

Illustrasjon: Sweco

Oppsummering av Swecos anbefalinger i rapporten

Bruplassering

- Dagens lokalisering det beste alternativet

Brutype

- Rammebru har høyest potensial for arkitektonisk utforming, størst seilingshøyde og frihøyde
- Mht. anleggsgjennomføring, krav til fundamentering og investeringskostnader rangeres likevel samvirkebru høyest

Helgerødgata

- Alternativ 1 (Østgående kollektivfelt og ensidig sykkelløsning) og Alternativ 2 (Østgående kollektivfelt og tosidig sykkelløsning) er vurdert å gi minst negative konsekvenser for omgivelsene sammenlignet med 0-alternativet.
- Ut fra det overordnede målet for prosjektet er det alternativ 1 som kommer best ut, ved at det er vurdert å gi best fremkommelighet for kollektivtransporten samtidig som det tilrettelegges for gående og syklende.

Anleggsgjennomføring – midlertidig bru

- Begge alternativene vil påføre Kanalparken betydelige inngrep og ha konsekvenser for sidegatene.
- Ikke entydig hvem av de to alternativene som er det beste alternativet; anbefaler at begge tas med videre i planleggingen.

Videre prosess

Mål om oppstart av reguleringsplanarbeid i løpet av høsten 2022

- Oppstartsmøte med Moss kommune om rammer for planarbeidet og opplegg for medvirkning med mer.
- Kunngjøring og varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid etter plan- og bygningslovens bestemmelser.
- Innspillfase til planarbeidet.
- Dialog med Moss kommune om veien videre og hvilke alternativer og løsninger som skal legges til grunn for videre arbeid med forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning.

Alternativ 1 - Illustrasjon

