

Fv. 317 Ny Kanalbru

Helgerødgata-kanalbrua

Informasjonsmøte

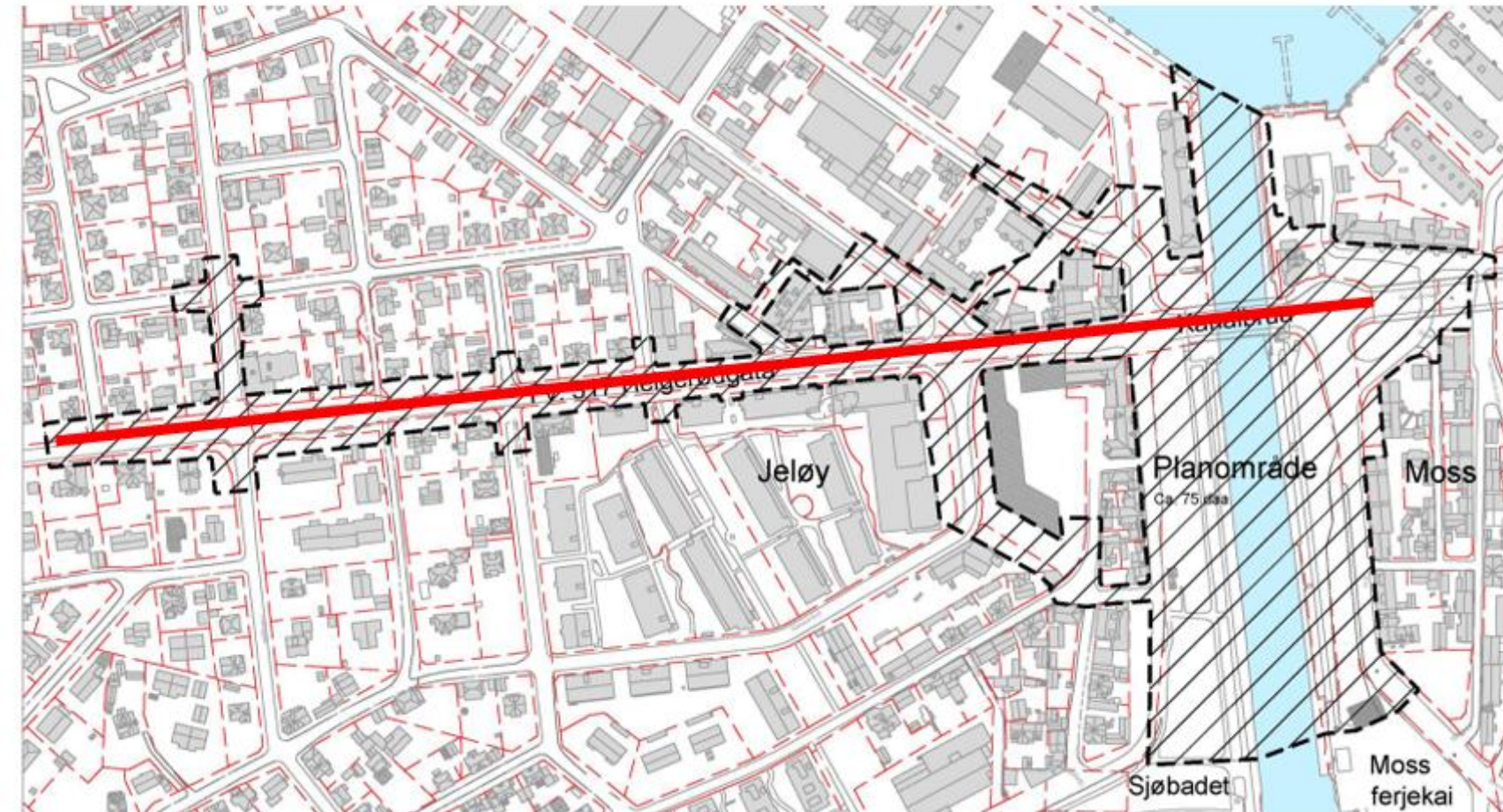
27.05.24, Jyar Dara



Bakgrunn og formål med møtet

- Orientering om status og planen
- Oversendt forslag til reguleringsplan med planbestemmelser, planbeskrivelse, KU og tilhørende dokumenter
 - Over 28 dokumenter
- Orientering om anbefalinger og løsninger
- Orientering om kommende prosesser

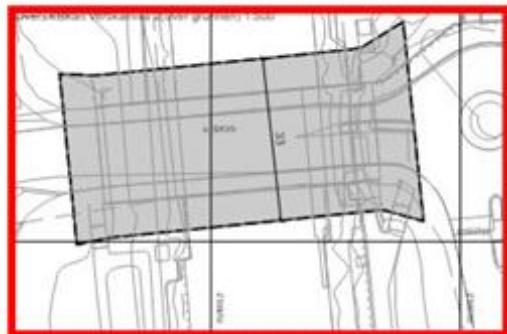
Planavgrensning



Foreslått reguleringsplan



Foreslått reguleringsplan (brua)

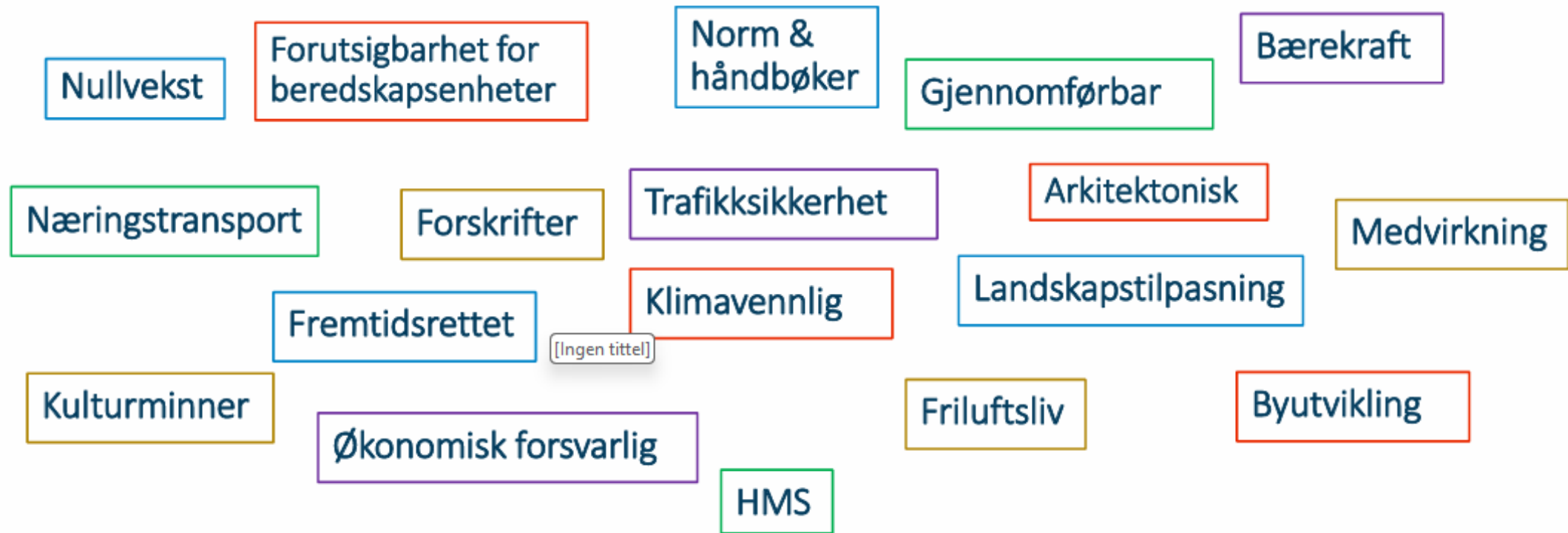


Overordnet mål for prosjektet

Prosjektets mål er å tilrettelegge for en bru som tilfredsstill "Forskrift for trafikklast på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner i det offentlige veinettet" over kanalen i Moss, samt å forbedre fremkommeligheten for buss, myke trafikanter og øvrige trafikantgrupper på strekningen mellom rv. 19 og fv. 1060 (Gimlekrysset).



Øvrige hensyn, mål og krav



Utførte planoppgaver etter forprosjektet

- Varslet planoppstart og utført informasjonsmøte (vår 2023)
- Optimalisering av løsninger
- Utredninger, rapporter, gjennomførbarhet
- Trafikkanalyser
- Valg av brutype
- Vurdering av mulige midlertidige løsninger
- Kostnadsanslag
- Grunneiermøter
- Møter (Grensesnitt)
- Medvirkning



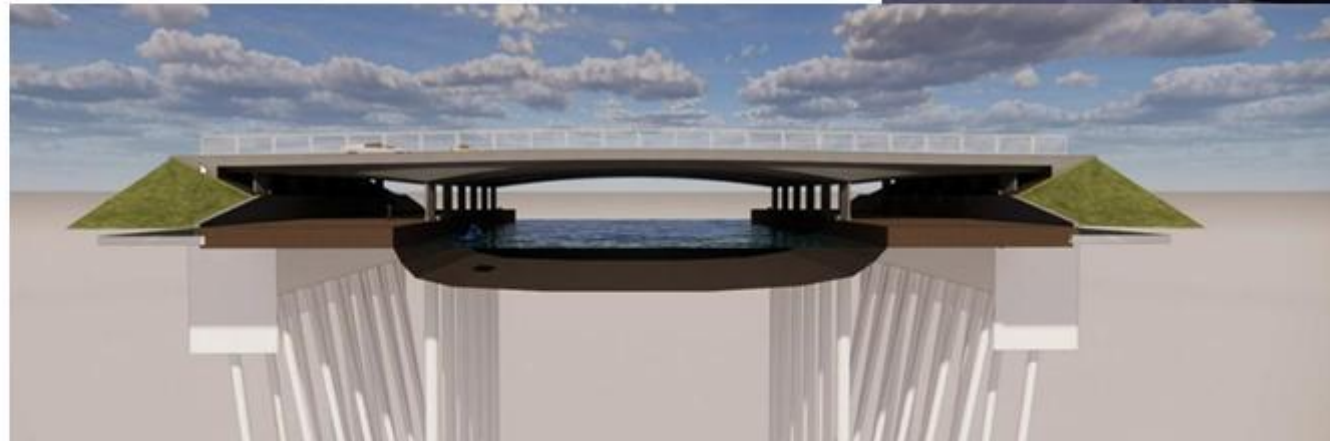
Kanalbrua, fra 1923, fotografert av G. Rummelholff

Anbefalinger

Valg av bru

Anbefalt bruløsning:

- **Kriterier:** Seilingshøyde, Lengst levetid, Robusthet, økonomisk
- Vurdert opp til 7 varianter
- Plastøpt betongbru, lignende form som dagens bru
- 3 spenn, turveier under brua
- Øker bredden fra 19 til 27,5 meter
- 4,5 meter seilingshøyde, bredere spenningslengde
- Bæreevne: Brua vil tåle alle ordinære trafikklaster som tillates langs offentlig vei (LM1 og LM2)

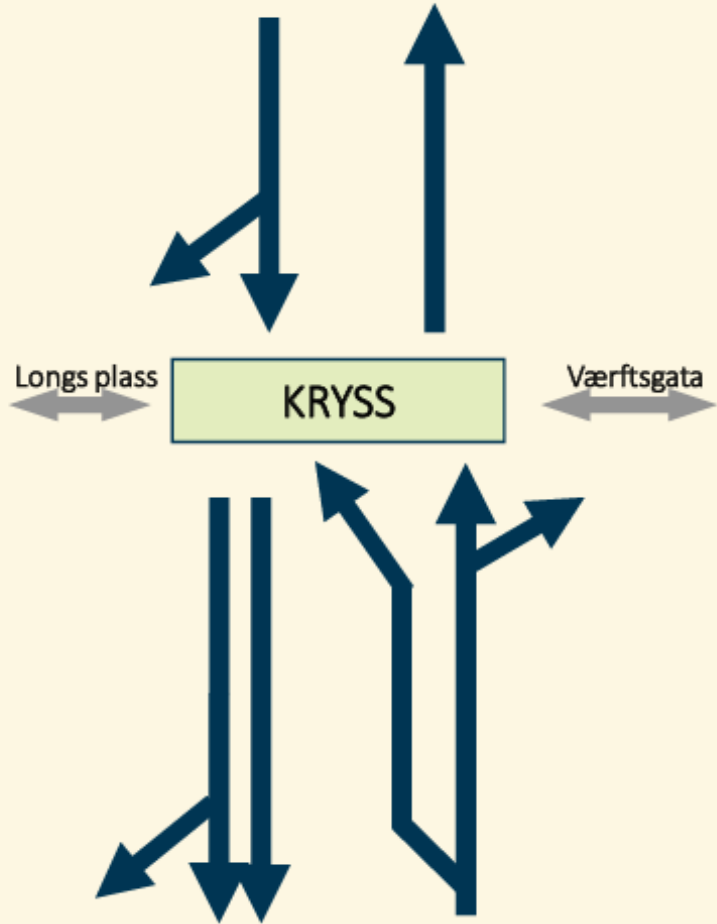


Anbefalinger

Antall felt på bru

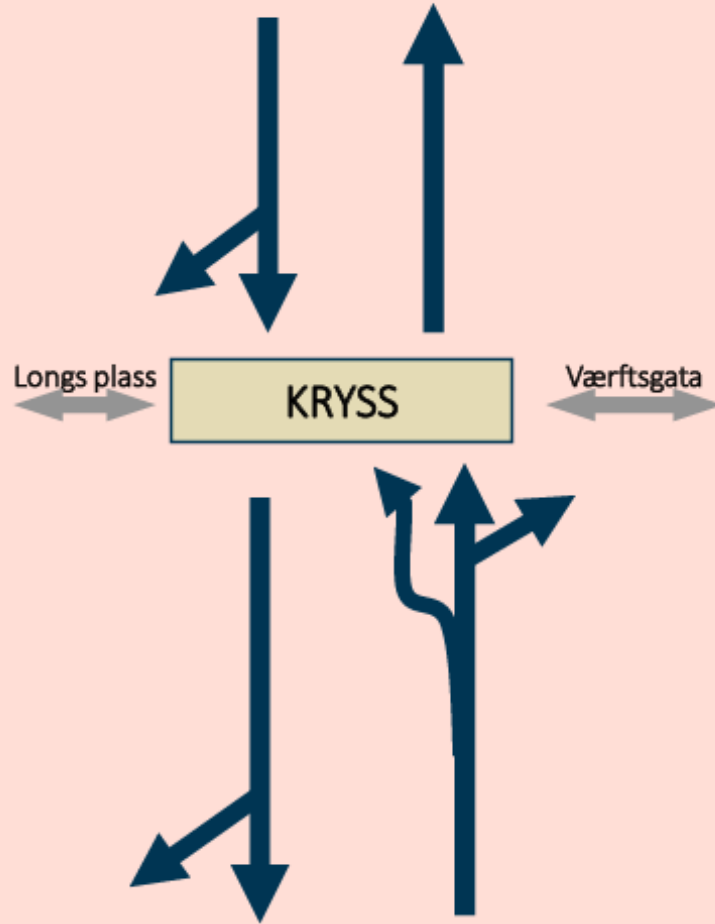
(Låser ikke antall felt)

Opprinnelig løsning



2 felt gjennomgående felt
2 svingefelt

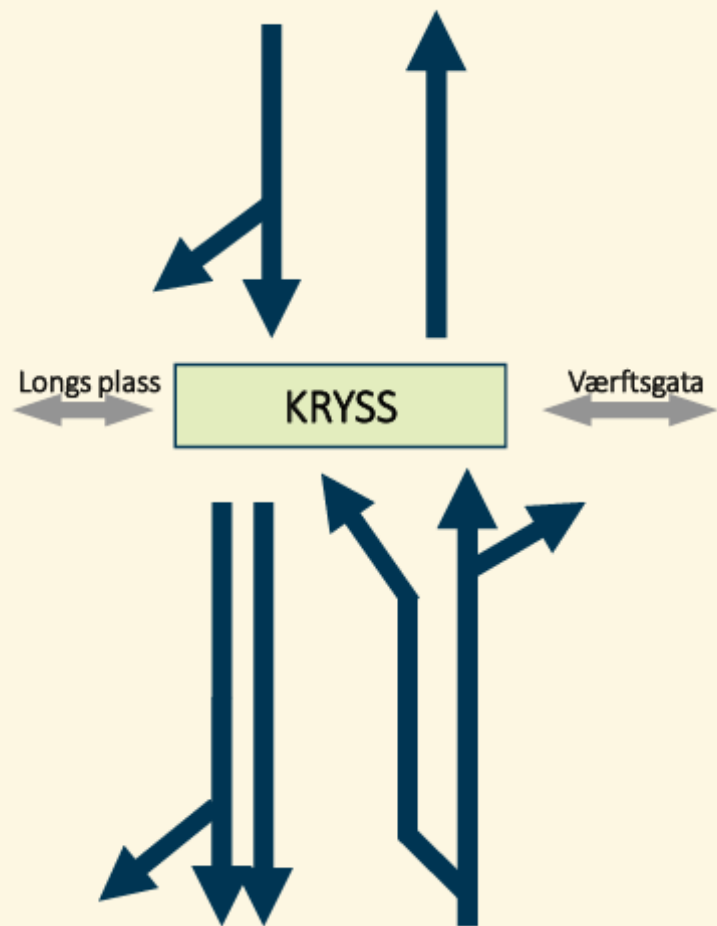
Etter innsnevringen



2 gjennomgående felt
1 kort svingefelt

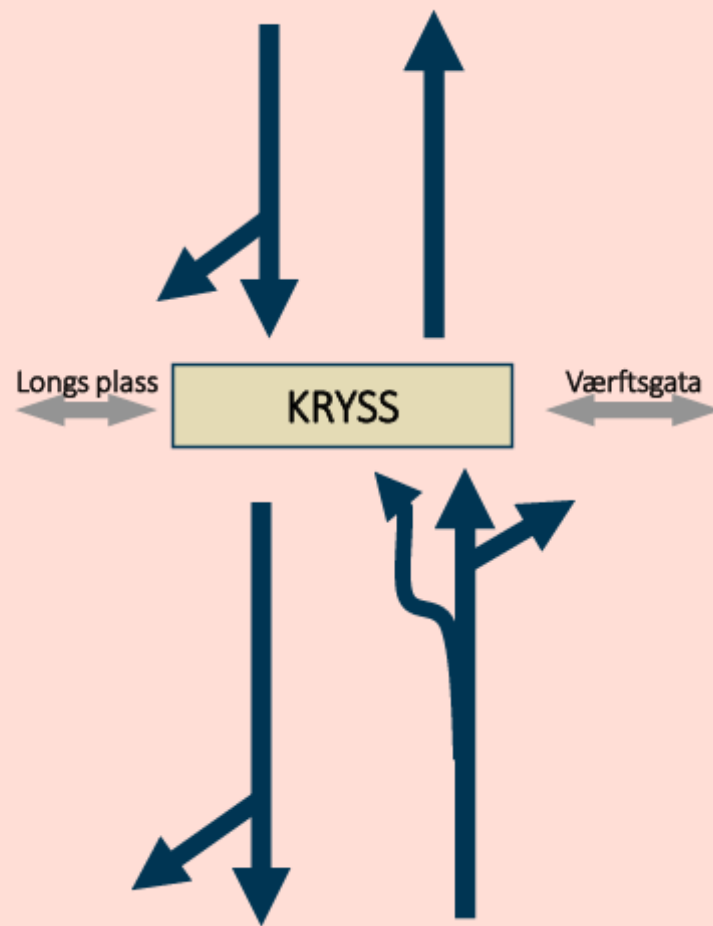
Historikken

Opprinnelig løsning



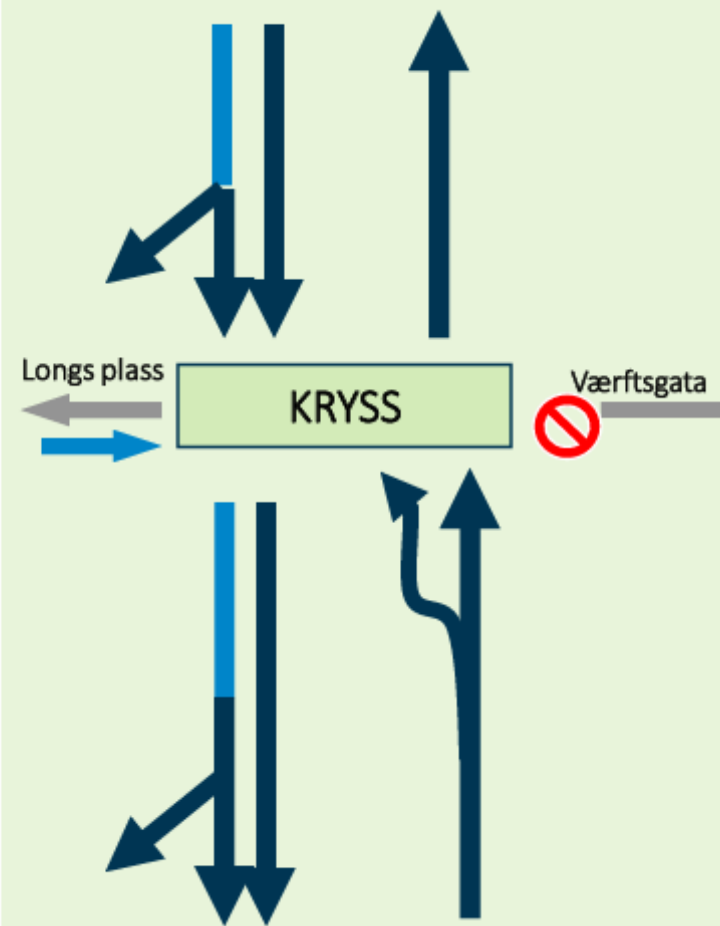
2 felt gjennomgående
2 svinge felt

Etter innsnevringen



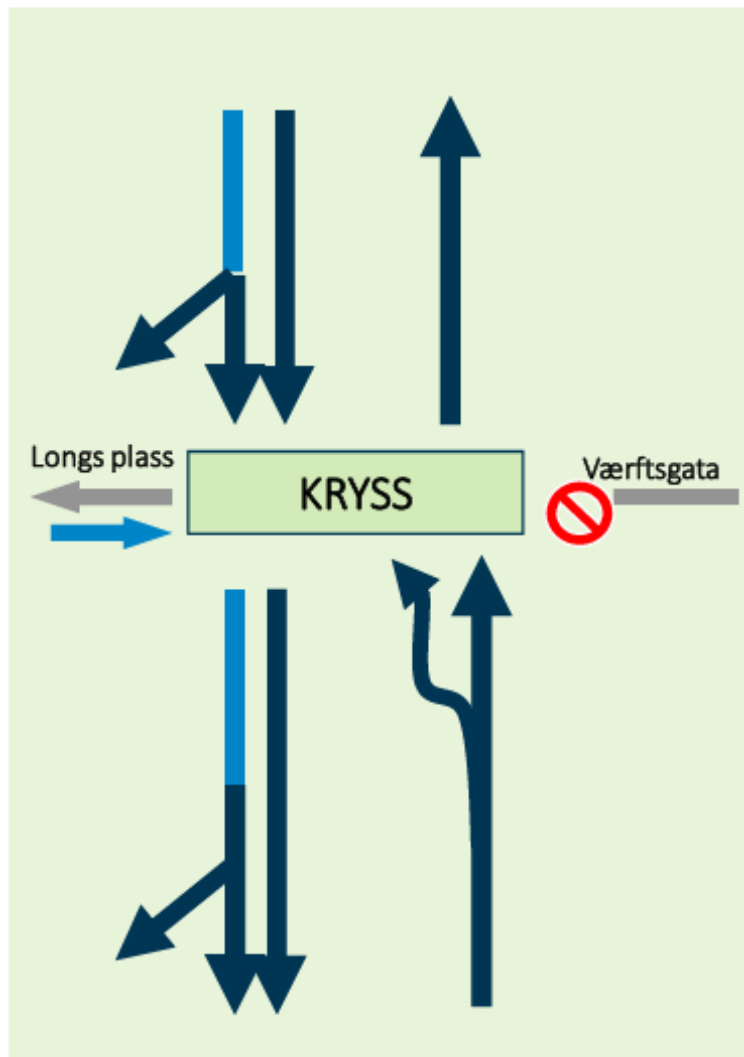
2 Gjennomgående felt
1 kort svinge felt

Anbefalt løsning



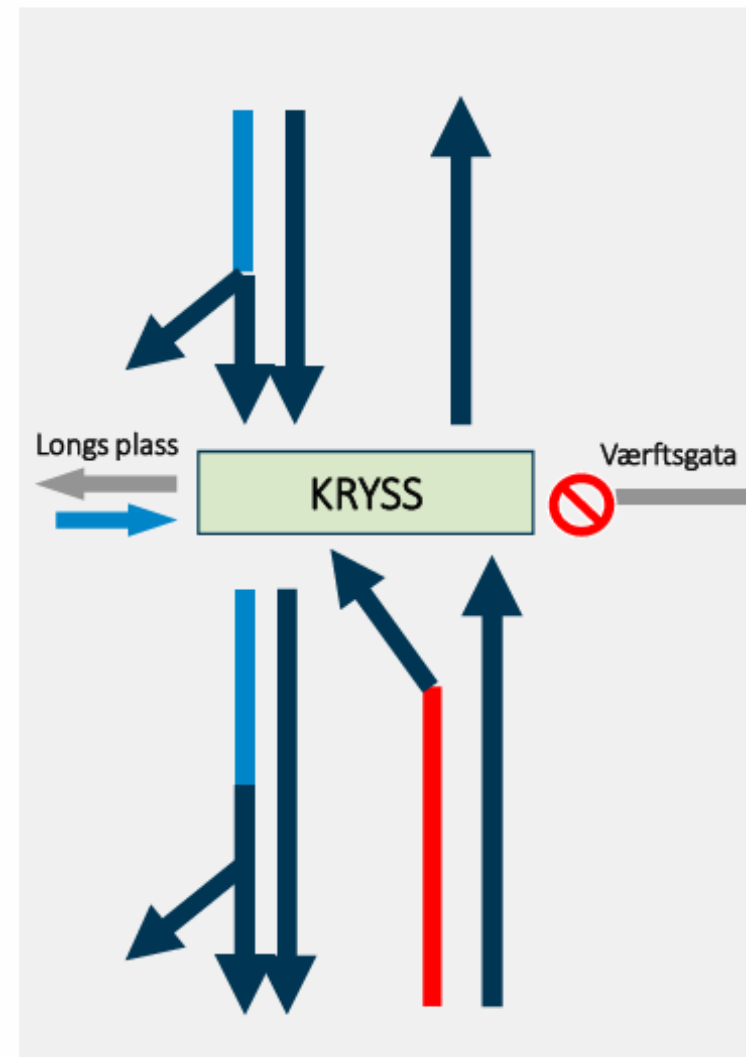
2 gjennomgående felt
1 kollektiv/svingefelt
1 svingefelt

Fleksibel løsning
Måloppnåelse
Nullvekstmålet



Anbefalt løsning

*Høyere måloppnåelse
Ekstra areal blir brukt til drift og G/S*



Alternativ løsning

*Nok bredde på brua til å åpne fjerde felt
uten behov for ny regulering.*

Anbefalt løsning

- Likt opprinnelig løsning, men kortere venstresvingefelt mot Logns plass
- Det er ikke behov for lengre venstresvingefelt («4-felt») inne på brua i følge trafikkanalysen
- Anbefalt løsning gir bedre kurvatur for trafikanter
 - Slipper krappe svinger (unngår «S»-kjøremønster)
 - Lengde på venstresvingefeltet må ikke avklares nå i reguleringsplanfasen. Brua bygges uansett bred nok til å gjøre om til 4 felt uten å kreve ny reguleringsplan
 - Bedre løsning for gående og syklende og til drift (snøopplag)
 - Et felt mindre å krysse for gående, som gir mindre blindsoner i krysset
 - Ekstra felt vil presse sykkelvei og fortau ytterligere inn i Værftsgate
- Antall felt og lengden på kollektivfelt mot sentrum kan ettervurderes



Værftsgata



Bedre kapasitet

- Kryss restriksjoner hindrer lekkasje fra Longsplass som bremset trafikkflyten
- Ekstra felt fra Gimlekrysset til brua:
 - Kan benyttes til flere trafikantgrupper, EL-bil, syklist, tungtrafikk, 2+ (samkjøring) og kollektiv.
 - Ekstra feltet vil bli viktig virkemiddel for myndigheten til å prioritere riktig.
 - Kollektivfeltet er anbefalt å videreføre øst over (orientert SVV)
- Fleksibel og mulig å revurdere
- Det er plass til flere felt på brua
- Robust bruløsning med ca.100 år levetid
- God sykkeltilbud



Anbefalinger

Gang- og sykkelveiløsning

Anbefalt sykkeløsning

- Toveis sykkeløsning på nordsiden
 - Krysser minst sekundærvei
- Kobles mot fremtidig knutepunkt under Rådhusbrua
- Disputeres videre til sidegatenettet fra Harald hårfagres gate, i tråd med sykkelplan for Moss
- Kollektivfelt på sørsiden kan benyttes



Anbefalinger

Kollektivløsning

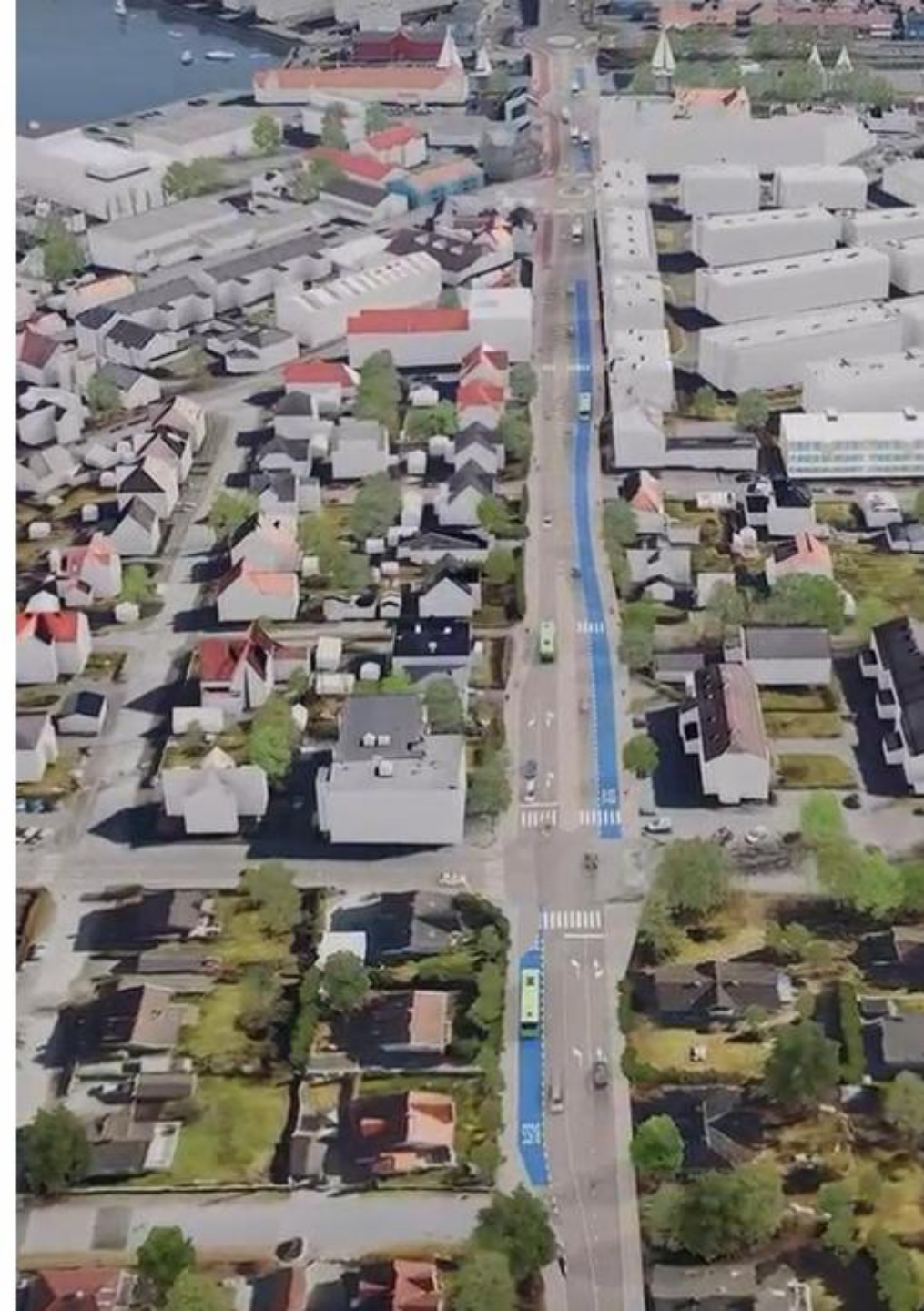
Anbefalt kollektivløsning

Kollektivfelt i retning Moss

Oppgradering av holdeplasser

Kantstopp

Lehus, venteareal, universellutforming



Foreløpige anbefalinger

Interimsløsninger

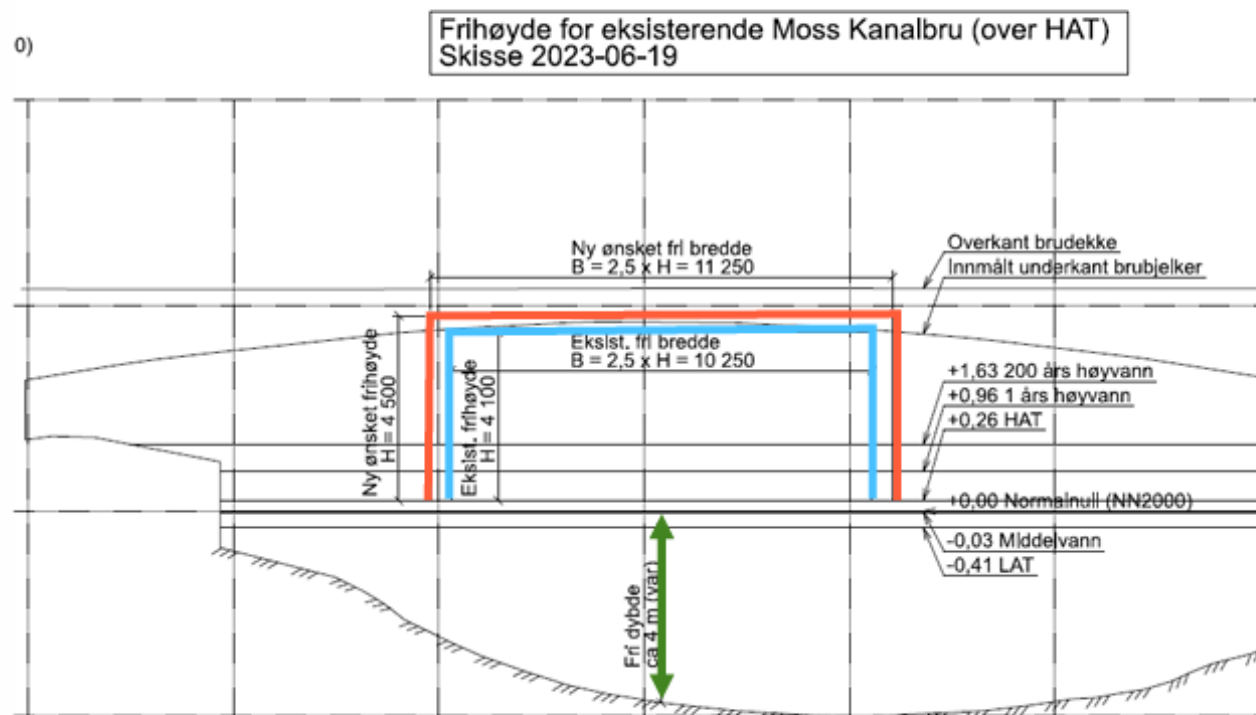
(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Seilingshøyde og båttrafikk

- Ønsket frihøyde: **4,5 meter**
- Eksisterende høyde **4,1 meter**
- Dybde: ca. **4 meter** (varierer)

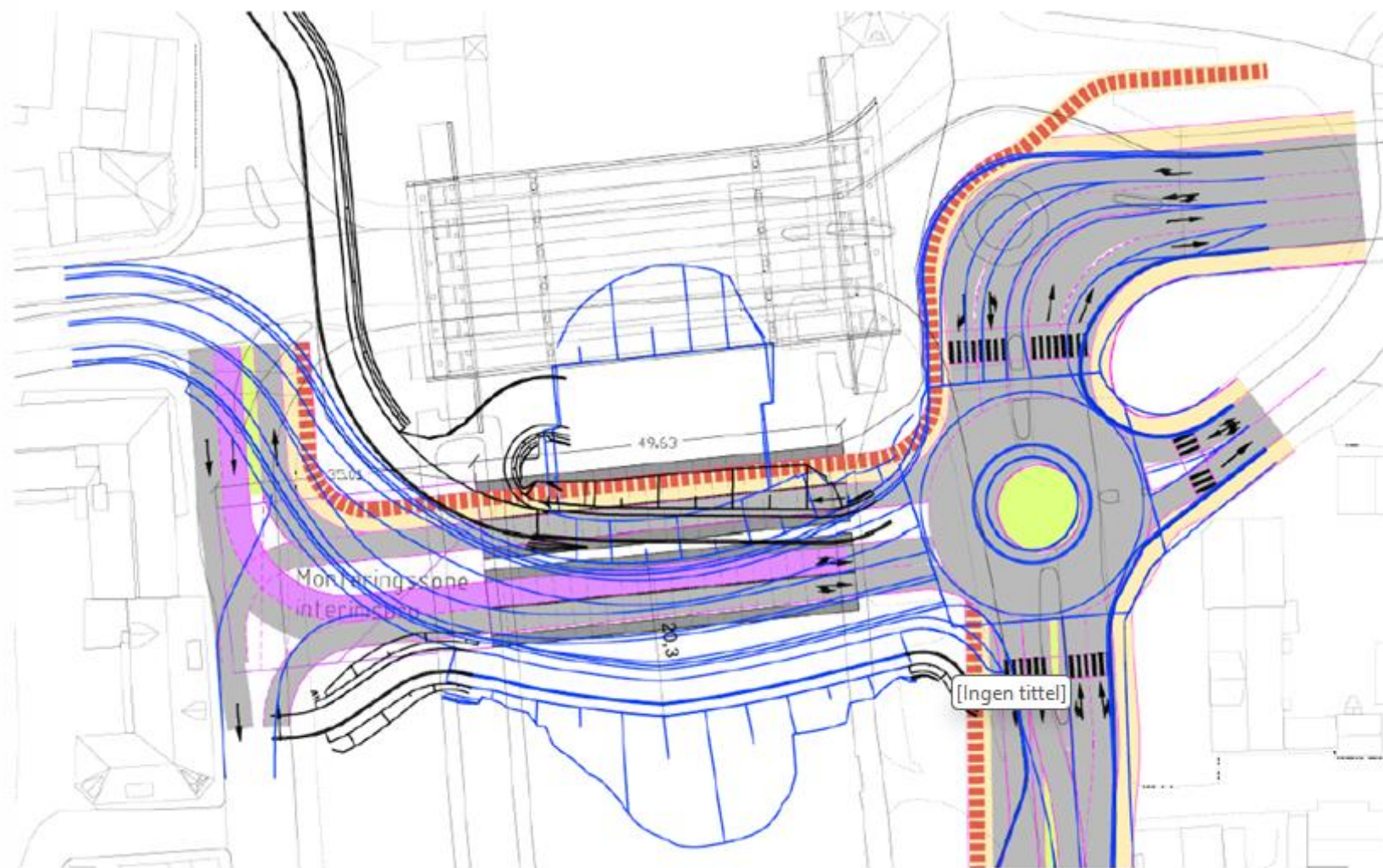
• Stengt for båttrafikk i anleggsfasen

- Uansett type anleggsløsning
- Selv om man dropper fylling, og velger bru
- Gjelder del av kanalen, gjestehavn på sørsiden kan opprettholdes i byggefase



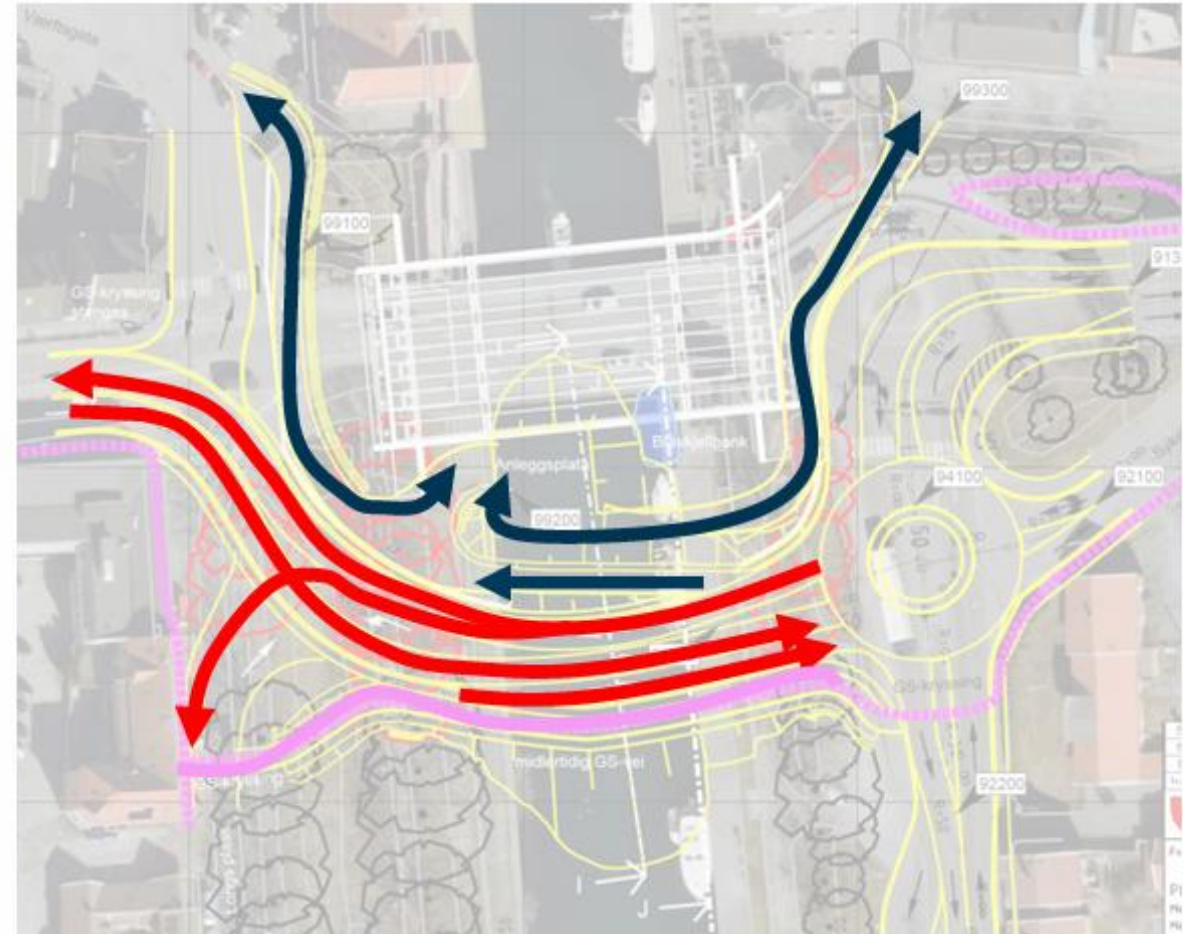
Interimsløsninger som er vurdert

1. Bru
2. Fylling (varianter)
3. Spunkasser
4. Konteiner



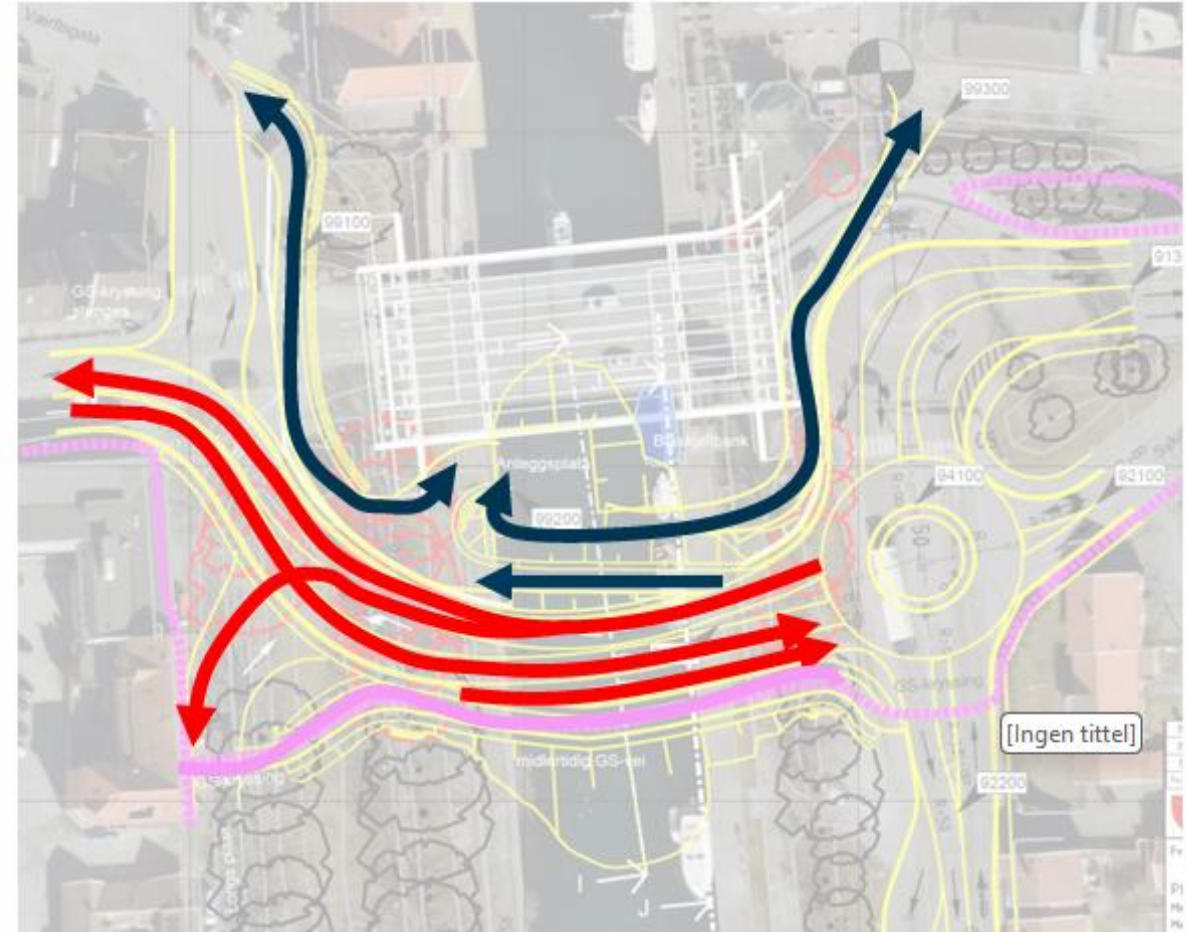
Fordeler med fylling

- Robust og bedre kurvatur
 - Gjennomgangstrafikk, vogntog, blålys kjøretøy
- Ca. 6 mnd. kortere anleggstid
- Mindre inngrep på land
- Større handlingsrom for anleggsgjennomføringen
 - byggekran og atkomstrampe til byggegrop
- HMS i anleggsfase og bedre trafiksikkerhet
- Gående og syklende kan skjermes, bedre TS med færre potensielle konfliktpunkter



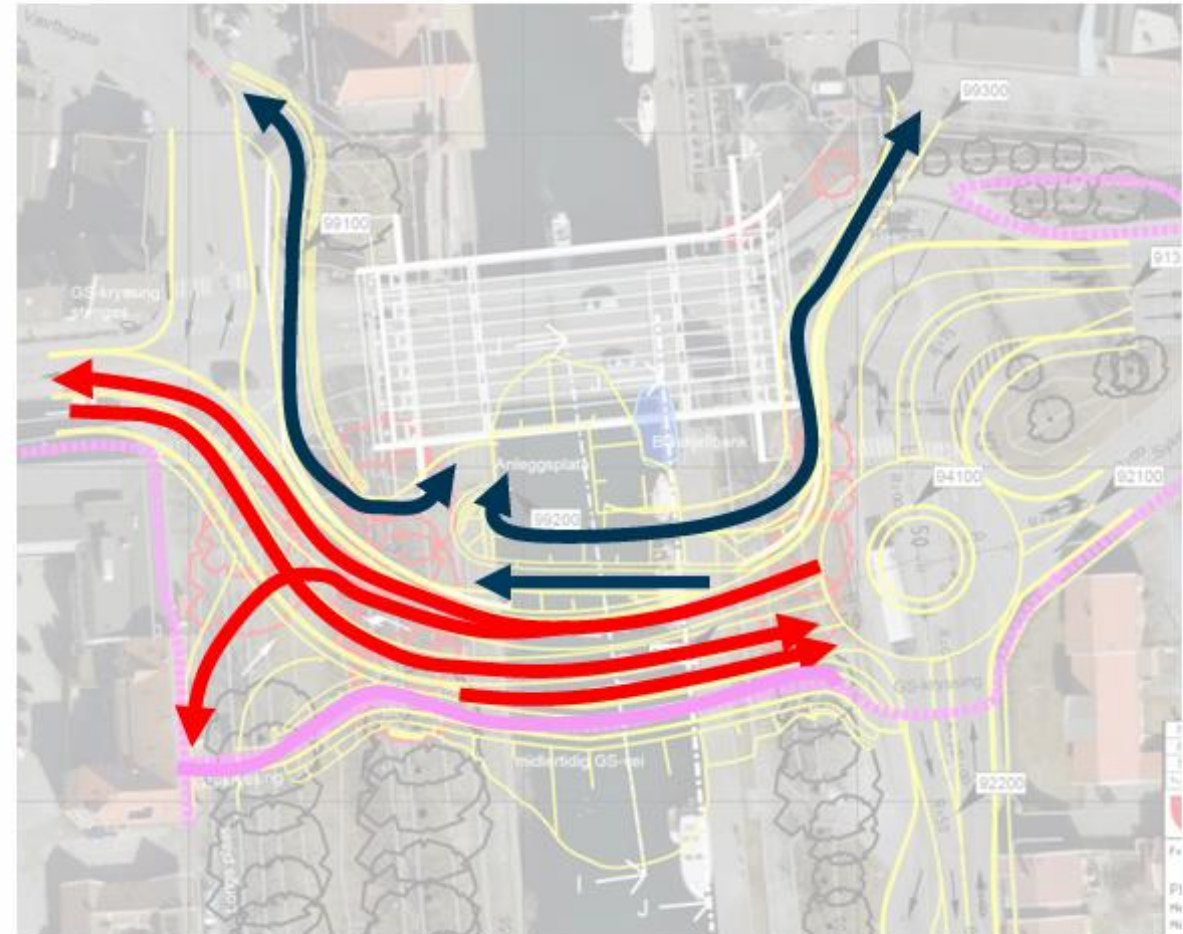
Krav til vannmiljø

- Mossesundet og vannmiljøet
- Både vannmiljø og naturmiljø utredes i henhold til gjeldende krav og forskrifter
- I tillegg til egne beregninger for blant annet vannutskifting.
- Egne møter og dialog med gjeldende myndigheter
- Tiltaket er søknadspliktig



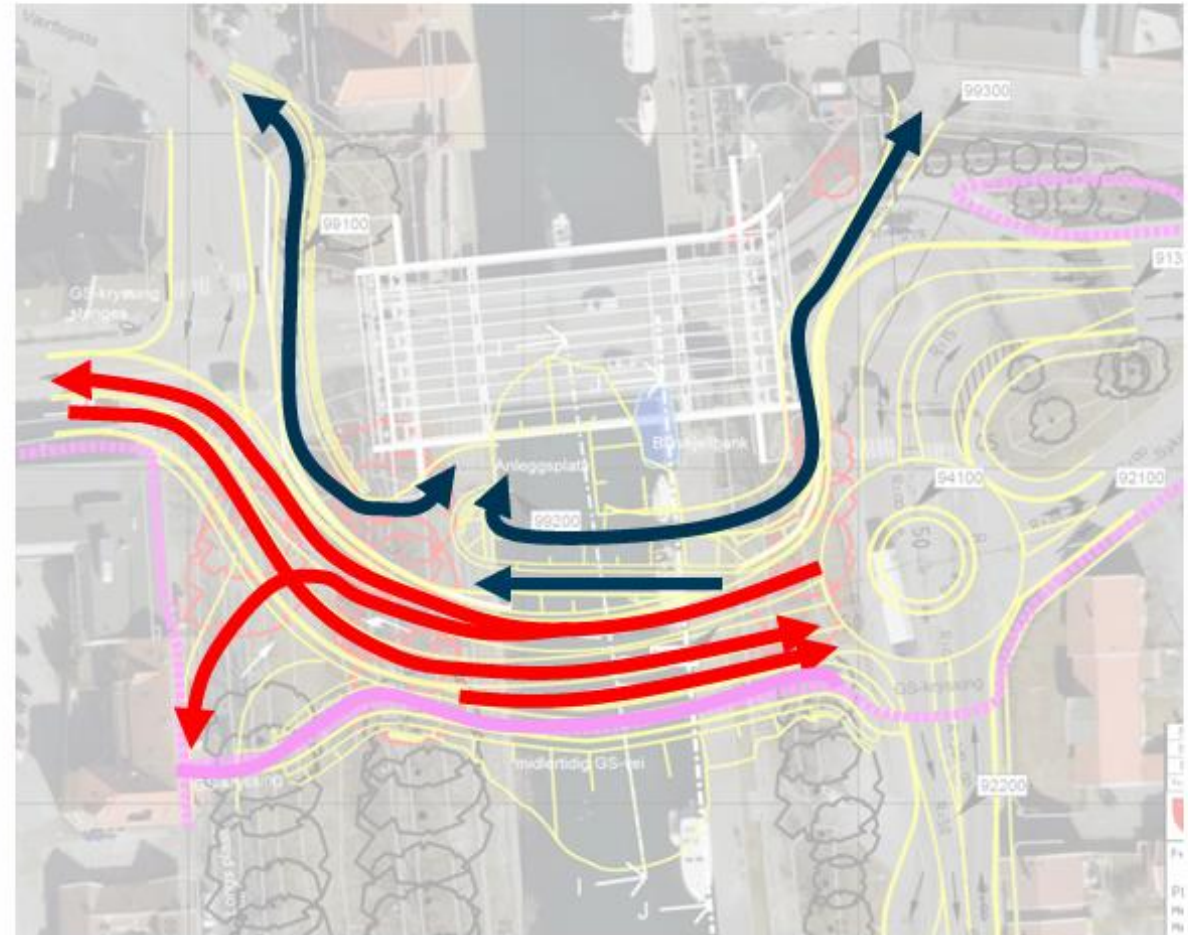
Kulturmiljø

- Tydelige og konkrete bestemmelser om
 - Begrenset tidsperiode
 - Hensynta murene og tilbakeføring av dem i etterkant av anleggstiden



Avbøtende tiltak

- Effektivisere byggetid (anleggstid for brua)
- Tidsbegrensing (utenom gyteperiode til kysttorsk)
- Begrense direkte inngrep på blåskjell lokalitet
- Bruk av dagsprengt stein (unngå nitrogenavrenning)
- Siltgardin (for å redusere partikkelspredning)
- Masser til utfylling skal ikke ha innhold av plast
- Regelmessig kontroll og rutine for å hindre anleggsavfall
- Rør gjennom fylling
- Pluss egne rutiner i byggeplanprosessen



Trær

- Uavhengig av andre virkninger og med fokus på trær:
 - Fylling nord: 21 trær
 - Bru sør: 19 trær
 - Fylling sør: 15 trær

Fylling Nord: 21 trær



Bru sør: 19 trær



Fylling sør: 15 trær



Andre viktige virkninger

[Ingen tittel]

Kontrolltårnet opprettholdes (flyttes)



Grunnervervprosessen

- Dialog med grunneiere
- Egne separate møter
- Prosessen igangsettes først etter:
 - Vedtak
 - Bevilgning
- Fylkeskommunen tar kontakt med grunneier i god tid før eventuell tiltak



Støy- og luftforurensning

- Redusert fartsgrense
- Det er vurdert om tiltaket går under definisjonen «endring og utbedring av eksisterende anlegg» i henhold til T-1442.
- Ettersom ingen støyfølsomme bygg får økning i støynivå som følge av vegtiltaket, er det ikke nødvendig med videre vurdering av avbøtende støytiltak.

Konsekvensutredning (KU) Vannmiljø

Påvirkningene forventes å være små og midlertidige, og levetidene for biologiske kvalitetsselementer forventes å raskt reetablere seg etter at interimsveien er fjernet.

Det antas at den kjemiske og økologiske tilstanden i driftsfasen vil bli likt som før tiltaket gjennomføres.

Det vurderes derfor at tiltaket ikke vil gi noen ekstra samlet belastning på vannmiljøet, ettersom situasjonen i driftsperioden forventes å bli som før tiltaket.

KU Naturmangfold

- ▶ Konklusjon driftsfase: Gir konsekvenser for naturmangfoldet i kanalparken, ålegressamfunn og blåskjellbanken
- ▶ Konklusjon anleggfase:
 - ▶ interimsbru er å foretrekke fremfor fylling pga. konsekvenser for mobile arter som eks torsk og hummer
 - ▶ Støyende arbeid vil ha en innvirkning på disse artene uansett, men de vil vende tilbake
 - ▶ Fylling - Selv om det er midlertidige konsekvenser vil det skape en stengning som er negativt for artslivet i perioden og tildekke sjøbunnen

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Leveområder for misteltein	0	0
	B Kanalparken	0	--
	C Mossesundet fredningsområde for hummer	0	0
	D Blåskjellbunn	0	---
	E Gyteområde for torsk	0	0
	F Ålegressamfunn og grunne bløtbunnsområder Mossesundet	0	-
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Middels negativ konsekvens
	Begrunnelse		Delområder med ubetydelig konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til middels grunnet forringelse av tre delområder.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Nullalternativet vil ikke føre til en endring av dagens situasjon for naturmangfold.	Tiltaket kan føre til tap av enkelte store trær i Kanalparken og sterk forringelse av en sårbar naturtype med blåskjellbunn og noe forringelse av ålegressamfunn

KU Landskapsbilde og by/friluftsliv

► Konklusjon driftsfase:

- Landskapsbilde: opplevelseskvaliteter svekkes når grønnstruktur reduseres. Linjeføring fra Rådhuset gjennom Helgerødgata er mindre stram. Trær som må hugges skal erstattes, men disse vil ikke ha lik størrelse før om lang tid.

Samlet konsekvens vurderes til **noe negativt** for landskapsbilde

- By/friluftsliv: Positivt at avkjørsler ryddes opp i, men negativt at opplevelseskvaliteter reduseres. Positivt at det blir bedre fremkommelighet for sykkel og gange, visuell sammenheng rundt kanalen, samt kommunikasjon til friluftsområdene på Jeløya.

Samlet konsekvens vurderes til **noe forbedret** for by- og friluftsliv

► Konklusjon anleggsfase: konsekvenser for fagtemaene anses å være nokså like, men det utslagsgivende er antall trær som forsvinner

- Interimsløsningene vil stenge kanalen for ferdsel til lands og til vanns i nord-sør retning. Særlig stor ulempe for båttrafikken. Moss bobilhavn planlegges stengt i anleggsfasen og vil ikke kunne brukes i en periode. Begge alternativer forutsetter at servicebygget til gjestehavna rives, men erstattes midlertidig og med ny permanent plassering sør-øst for kanalbrua.

Samlet konsekvens for anleggsfase vurderes til *forringet* for by/friluftsliv

KU Kulturminner og kulturmiljø

- ▶ Konklusjon for driftsfase: Tiltaket medfører endringer i det helhetlige miljøet med reduksjon av forhager langs Helgerødgata, og adkomster til noe handels- og boligbygg endres. Kanalområdet estetikken endres.
- ▶ Konklusjon for anleggsfase: Risiko for skader pga. anleggsarbeidene må hensyntas tilstrekkelig i videre prosjektering.
 - ▶ Begge alternativer kan medføre flytting og fjerning av kulturhistoriske spor
 - ▶ Fylling i kanalen vil bevare kanalområdet utforming, mens bruløsning vil kunne medføre større gravearbeider som kan ha negativ innvirkning på rystelser og kulturminner i Kanalparken.

Tabell 5-2. Samletabell over alternativer og prioritering.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	1 Helgerødgata villabebyggelse	0	-2
	2 Helgerødgata handelsområde	0	-3
	3 Kanalen og Kanalparken	0	-4
	4 Østlig kaiområde Moss Værft	0	0
	5 Sykehusgata	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Betydelig
	Begrunnelse		Delområder med middels til stor konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til stor grunnet forringelse og risiko for skader i anleggsfasen for tre delområder.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endringer i forhager eller Kanalparken, og heller ingen risiko for setningsskader på kulturminner innenfor planområdet.	Tiltaket medfører reduksjon av viktige miljøskapende og historiefortellende elementer i Helgerødgata og rundt kanalen. Tiltaket vil tilbakeføre og reetablere de kulturhistoriske elementene som ev. flyttes eller fjernes, men autentisiteten vil være svekket.

Finansiering og fremdrift

Ser på prosjektet under ett

Anbefaler samlet utbygging

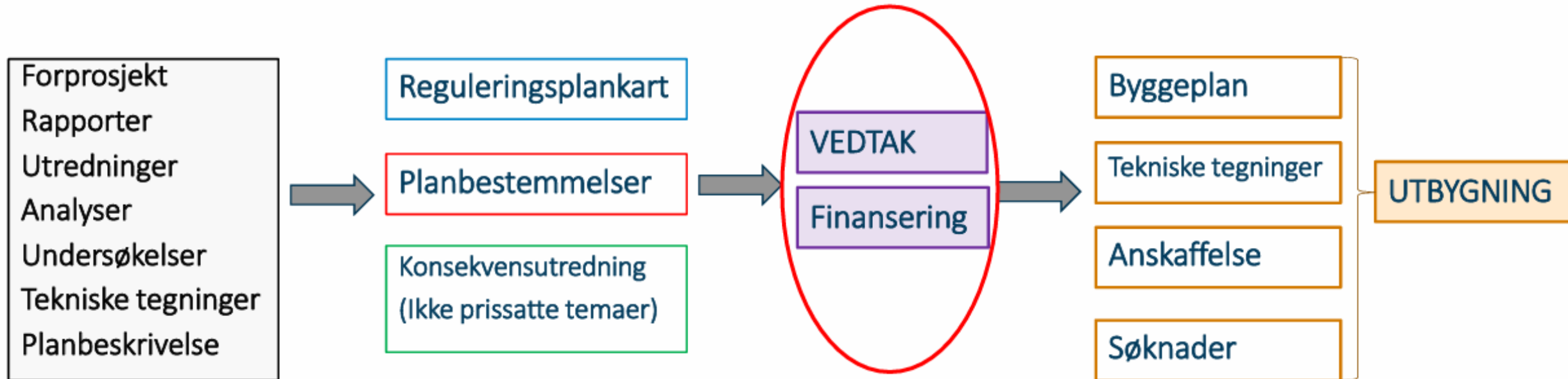
- + Raskere måloppnåelse
- + Effektiv og raskere anleggsgjennomføring
- + Kostnadsbesparende

• Kan deles i to trinn

- Byggetrinn 1: Kanalbrua-Glassverket
- Byggetrinn 2: Glassverket-Gimlekrysset



Planprosessen



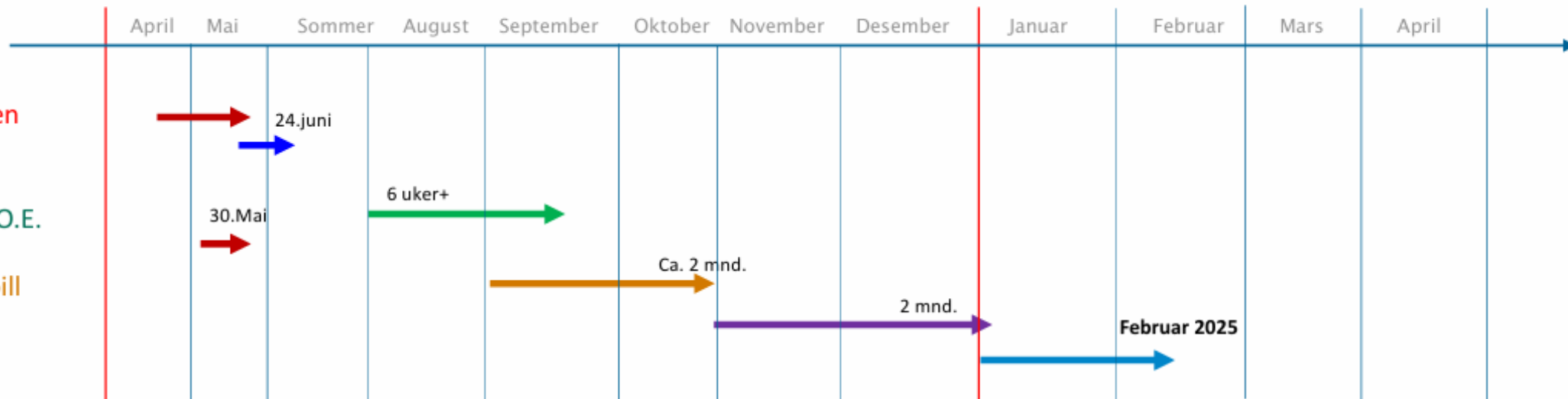
Kommende periode:

2024

2025

Planprosessen

- Sendes til kommunen
 - 1.gangsbehandling
 - Planen legges ut til O.E.
 - Åpent folkemøte
 - Behandling av innspill
 - Sluttbehandling
 - Vedtak
-
- Byggeplan
 - Igangsetting av utbygging



Prosjektet kunne teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt ingen innsigelser og finansiering er på plass i god tid før vedtak som antatt til å være i desember 2024.

Kommende periode, Offentlig ettersyn

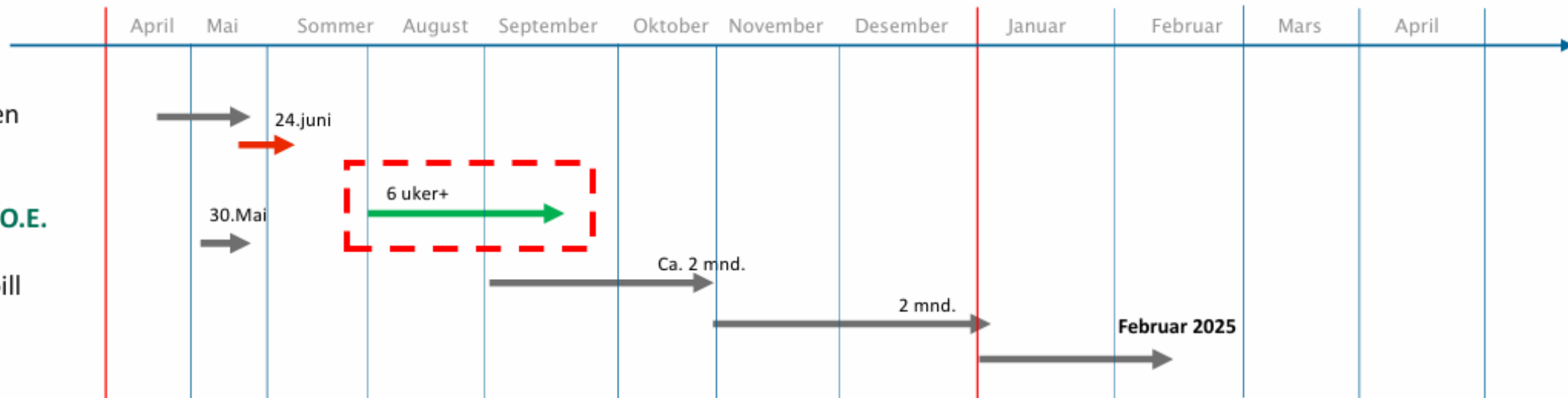
2024

2025

Planprosessen

- Sendes til kommunen
- 1.gangsbehandling
- **Planen legges ut til O.E.**
- Åpent folkemøte
- Behandling av innspill
- Sluttbehandling
- Vedtak

- Byggeplan
- Igangsetting av utbygging



Prosjektet kunne teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt ingen innsigelser og finansiering er på plass i god tid før vedtak som antatt til å være i desember 2024.

Spørsmål