



PlanID-3002\_473,  
PlanNavn-Fv. 317  
Helgerødgata -  
Kanalbrua,  
PlanType-35,  
GBNR-2/2540  
23/8379 - 23  
16.04.2024

**Arkiv:**  
**Arkivsak:**  
**Dato:**

## Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
074/24	Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk	24.06.2024

### Detaljregulering for Helgerødgata og ny kanalbro til førstegangsbehandling

#### Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk- 074/24:

##### Vedtak:

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med hjemmel i pbl. § 12-10.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget:

- Det skal legges inn to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum. Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende forhold vurderes og avklares:

- Det må undersøkes om dagens situasjon vest for Gimlekrysset kan opprettholdes i kombinasjon med løsningen som foreslås øst for krysset.
- Det skal jobbes videre for å finne en løsning for bussholdeplassen ved Harald Hårfagres gate som gjør at bussen ikke hindrer passerende trafikk.

#### Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med de følgende endringer og tillegg:

##### 1. Utfylling av kanalen skal ikke være et alternativ for midlertidig bro i anleggsperioden og tas ut av planen

##### 2. Broalternativer

Det skal settes opp en matrise hvor også brutype K02 (ref forarbeidsrapporten) vurderes på lik linje med den som er gjort i forprosjektet for K01 og K03. Byggetid og dagens seilingshøyde skal være parameter i sammenligningen.

##### 3. Midlertidig bro skal plasseres med mål om at færrest muli trær i kanalparken berøres

Det skal belyses flere alternative midlertidig mulige plassering av kanalbro, bl.a. minimum de følgende alternativer:

1. Bro beliggende i linje rett over fra Bråtengata retning Østre Kanalgate (aksen Bråtengata – Smegata)
2. Bro beliggende nord for dagens kanalbro i aksene Jeløgata/Fiskebasaren – Værftsgata 1C.
3. Det gjøres en vurdering hvor det også går fram om det er mulig bygge ny bru delvis mens deler av dagens bru er åpen.

Alternative broløsninger skal kun inneholde maksimalt 2 felt for biltrafikk i tillegg til løsning for myke trafikanter slik at broen kan redusere bredde fra det fremlagte forslaget. Dette bør også redusere kostnadene.

Planforslaget skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte.

#### **4. Alternativ kollektivtrase til Helgerødgata** (erstatte adm forslag om endring, kulepunkt 1)

Det skal belyses alternativ kollektivtrase til Helgerødgata. Bl.a. og minst skal alternativ trase for kollektivtrafikk via Sjøgata – Longsplass belyses. Det skal tilrettelegges for mulig løsning for samordnet trafikk via Sjøgata og Longsplass, dvs. personbiler, nyttetransport og kollektivtransport, for å holde alle muligheter åpne. Det betyr at vi i tillegg til planforslagets forutsetning også skal belyse to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum, hvor Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Høringsnotatet skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte

#### **5. Foreslått kollektivløsning i Helgerødgata**

Det skal skisseres hva det vil kunne medføre for grøntareal, sykkelfelt og fortau i vestgående retning (mellom Øisteins gate og Harald Hårfagres gate) om to felt fra Gimlekrysset i Helgerødgata fullføres helt fram til rundkjøringen ved Glassverket i retning mot øst.

#### **6. Hensyn til mulig utfall mulighetsstudie**

Følgende forhold skal vurderes og avklares: oppdateres med det som er relevant fra igangsatt mulighetsstudie for kanalenområdet.

#### **7. Øvre bruksklasse**

Planforslaget oppdateres med en alternativ klassifisering som maksimalt tilfredsstillende Håndbok V412: Bæreevneklassifisering av bruer, laster, og hvor bruksklasse Bk 10/60 settes som maksimalkrav for hvert av de fire feltene over ny bro.

**Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget**

#### **8. Kryssing av veien på kanalbroa, og i umiddelbar nærhet**

Kryssing av veien på kanalbroa, eller i umiddelbar nærhet skal tilrettelegges slik at gående og syklende kan passere under broa

#### **9. Delt byggetrinn**

Det legges til rette for at prosjektet kan deles, slik at broa (kun broa) kan gjennomføres som et eget byggetrinn.

#### **Begrunnelser**

**Begrunnelse forslag 1:** Det fremstår som for mange uavklarte forhold og manglende belysninger. Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for en slik midlertidig løsning

**Begrunnelse forslag 2:** I forberedelsesrapporten anbefales det å gå videre med tre bruer. I forprosjektet er det kun synliggjort vurderinger mellom to av dem. Den tredje (K02) må være med i høringen fordi vi ønsker å få innspill på alle tre, og vi ønsker å vite hvilken av de som har kortest og lengst anleggsperiode, og mulig seilingshøyde er avgjørende.

**Begrunnelse forslag 3:** En plassering av midlertidig bro alt. 1 vil i seg selv medføre at maksimalt ett tre på Jeløysiden må felles, og ingen på Mossesiden. Ved valg av denne løsningen må det vurderes om planområdet må utvides til også å omhandle deler av fergekaien hvor dagens parkeringsplasser for reisende for fremtiden kan benyttes til stabling av biler ved ankomst. Med en slik «stabling» av biler kan en med lysregulering eller på annen måte (ref.

forarbeidsrapporten) strukturere personbiler og tungtransport på best mulig måte for trafikkflyt når fergetrafikken skal mates inn i trafikken i rundkjøring og rådhusbroa.

En plassering alt. 2 vil medføre at ingen trær i kanalparken må felles. Fiskebasaren er for salg og Værftsgata 1C er planlagt revet i forbindelse med utviklingen av området. Muligens kan også treet mellom Værftsgata 1C og dagens kanalbro unngå å felles.

Alt. 3 vil kunne redusere omfang av midlertidig bru, også med tanke på anleggsområdet.

Viktigheten av å finne en god løsning for midlertidig bro under byggeprosjektet må også sees i sammenheng med at den fremlagte planen ikke omtaler nødvendigheten eller konsekvensen for lysregulering av trafikken fra Jeløya når den møter RV19 for slik å kunne prioritere fergetrafikken. Dette er for Moss en uakseptabel prioritering og en må se etter muligheter for å unngå slikt behov for prioritering.

Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for å rive trærne i kanalparken, og sterkt ønske om ikke å forverre vannmiljøet i kanalen og sundet.

**Begrunnelse forslag 4:** Kollektivtrase i Helgerødgata fremstår som lite effektiv med strekninger hvor det ikke er mulighet for eget kollektivfelt. Med kollektivtrase i Helgerødgata blir også gateløpet utilfredsstillende for såvel bymiljø som for beboere. Bokvaliteten for beboerne blir også redusert.

Viktigheten av et effektivt kollektivfelt må sees i sammenheng med at den fremlagte planen forutsetter bedre flyt i trafikken enn det som er realiteten. Dvs. at det fremlagte kollektivfelt med stor sannsynlighet vil medføre enda dårligere trafikkavvikling enn hva det legges opp til.

Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for den fremlagte løsning for Helgerødgata

**Begrunnelse forslag 5:** Vi vil ha en vurdering på en løsning med to felt i østgående retning - og hvilke konsekvenser det gir for løsningen i vestgående retning mellom Østiens gate og Harald Hårfagres gate.

**Begrunnelse forslag 6:** Moss kommune har satt i gang arbeidet med en mulighetsstudie som også omhandler kanalen området, på to siden av kanalen. På Jeløysiden dekker mulighetsstudien til rundkjøringen ved Glassverket i retning vest, og på Mossesiden til Thorneløkka i retning øst. Mulighetsstudien har stor åpenhet for alternativ krysning av kanalen, og det kan bety alt fra å fylle igjen kanalen til å grave tunnel under kanalen som alternativ med høybro, vippebro til fast bro kan bli fremlagt.

**Begrunnelse forslag 7:** En slik begrensning av maksimal last ansees å kunne gi lavere byggekostnader og kanskje også enklere gjennomføring av byggeprosjektet.

Kanalbroa knytter Jeløya til fastland og skal kun oppfylle behovene for transport til beboere og virksomheter på øya. Dagens virksomheter klarer seg med Bk 10/60 og ansees som tilfredsstillende. Det vil ikke være formålsnyttig å tilrettelegge for en bro med høyere bruksklasse, verken kostnadmessig eller bygningsmessig. Øvrige behov for ekstra tunge kjøretøy løses som i dag med spesialtransport, Sv 12/100 4S med restriksjon sentrisk kjøring om bruas midtlinje og uten trafikk foran/bak

**Begrunnelse forslag 8:** Det bør generelt være færrest mulig fotgjengerfelt på strekningen Gimle – Rådhusbroa. Det må være enkelt å passere under broa fra omkringliggende veisystemer.

**Begrunnelse forslag 9:** Det viktigste er å bygge ny bro. Videre vil det være en stor fordel å kunne erfare hvordan en ny bro vil kunne påvirke trafikkflyten, også for kollektivtrafikken, før en går til noe store endringer for Helgerødgata.

## **Generelle kommentarer**

ØFK legger til grunn at ny kanalbru bygges i et hundreårsperspektiv. Med utgangspunkt i dette skal reguleringsplanen før utleggelse på høring gjennomgå og legge til grunn relevante resonnement, prinsipper og føringer/forslag, som er beskrevet i høringsuttalelse fra Viken FK, i rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur».

Fram til ny kanalbru kan realiseres vil det være muligheter til å avklare fremtidig beliggenhet av fergeleie og trafikkløsning fra fergeleie til E6. En trafikkavvikling av trafikk fra fergene og Jeløya med midlertidig bro under bygging av ny krysning over kanalen vil bli langt enklere å gjennomføre hvis fergetrafikken blir flyttet.

Det betyr at det må finnes midlertidige/alternative løsninger inntil fremtidig trafikksystem kan etableres.

Trafikkanalysen som ligger til grunn fremstår meget usikker og bør oppdateres, hvor det bl.a. fokuseres på trafikkflyt for alle, dvs. både syklende, kollektiv og bil.

Planforslaget omtaler, men belyser ikke at Jeløya trafikken må belage seg på forverret trafikkflyt i anleggstiden. Dette er en svakhet, og som må ha langt høyere fokus før planforslaget legges ut på høring. Utfordringen vil kunne løses med alternativ midlertidige løsninger.

## **Kommunedirektørens forslag til vedtak:**

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med hjemmel i pbl. § 12-10.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget:

- Det skal legges inn to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum. Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende forhold vurderes og avklares:

- Det må undersøkes om dagens situasjon vest for Gimlekrysset kan opprettholdes i kombinasjon med løsningen som foreslås øst for krysset.
- Det skal jobbes videre for å finne en løsning for bussholdeplassen ved Harald Hårfagres gate som gjør at bussen ikke hindrer passerende trafikk.

## **Bakgrunn for saken**

Norconsult Norge AS har på vegne Østfold fylkeskommune sendt inn planforslag med konsekvensutredning for Helgerødgate og ny kanalbru, som fremmes til førstegangsbehandling før forslaget skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Forbindelsen mellom Jeløya og Moss har i lengre tid vært preget av kapasitetsutfordringer før og etter innsnevringen på kanalbrua grunnet bruas tilstand. Som den eneste forbindelsen over kanalen har brua nådd sin funksjonelle levealder. Det planlegges for å erstatte dagens bru med ny bru plassert på samme sted. Samtidig planlegges det for nye løsninger for myke trafikanter samt kollektivfelt i retning sentrum mellom Gimlekrysset og rundkjøringen med rv. 19.

## **Sammendrag**

Planforslaget omfatter i hovedtrekk forslag til ny bru, kollektivfelt i retning sentrum og en ny løsning for syklister på deler av strekningen.

I ombyggingen av veisystemet foreslås det flere justeringer i fordeling av felt, svingefelt og utkjøring forbudt som får trafikale konsekvenser for bilistene og for lokalveiene.

Kommunedirektøren foreslår at noen av endringene som foreslås endres eller vurderes videre før sluttbehandling av planen, men at planen kan legges ut på høring og offentlig ettersyn slik den foreligger nå.

Planforslaget foreslår også to mulige løsninger for midlertidig anleggsvei over kanalen (interimsløsning): både bru og fylling. Etter innsendelse av planen er det lagt inn en bestemmelse som strammer inn kravet til en eventuell fylling for bl.a. å redusere risiko for økosystemet i Mossesundet, og kommunedirektøren mener dermed at begge muligheter kan videreføres i planen.

For å kunne bygge ny bru må flere store trær i kanalparken fjernes. Selv om det skal plantes nye trær når anlegget er ferdig vil dette påvirke uttrykket i parken i mange år fremover. I tillegg vil det grønne preget i Helgerødgate reduseres.

Mange naboeiendommer til Helgerødgate og kanalen vil også bli berørt, både med midlertidig og permanent erverv. Anleggsområdet skal istandsettes når byggingen er ferdig.

Tiltaket er vurdert iht. NVEs veileder Sikkerhet mot kvikkleireskred, og det er konkludert med at tiltaket kan gjennomføres uten risiko for områdeskred, og at tiltaket ikke kan bli utsatt for et potensielt kvikkleireskred.

### **Fakta om planforslaget**

Planområdet har en størrelse på omtrent 53 daa og strekker seg fra Gimlekrysset i vest til rundkjøringen med rv. 19 i øst, samt deler av kanalen med tilgrensende områder.

Det planlegges for ny bru over kanalen med ett ordinært kjørefelt i hver retning og kollektivfelt i retning sentrum. Kollektivfeltet foreslås også etablert på strekningen fra Gimlekrysset og fram til kanalbrua. Planforslaget inneholder i tillegg en toveis løsning for sykkel langs nordsiden over kanalbrua og frem til Harald Hårfages gate, samt fortau på begge sider av veien på hele strekningen. Brua reguleres med en bredde som gjør at det også kan romme eventuelle fremtidige behov med andre løsninger for trafikken og for myke trafikanter over kanalen.

Planforslaget omfatter også arealer som er nødvendige for å kunne gjennomføre selve byggingen. Det foreslås enten midlertidig fylling i kanalen eller midlertidig bru sør for dagens bru som løsning imens arbeidene med brua pågår. Mange naboeiendommer langs Helgerødgate får både midlertidig og permanent erverv av grunn som følge av økt arealbehov til det foreslåtte kollektivfeltet. Flere naboer med direkte utkjøring i Helgerødgate får også ny adkomst til eiendommen som følge av tiltaket.

Kanalparken berøres av interimsløsningen, og det må fjernes flere store trær. Etter anleggsperioden skal parken istandsettes, og det skal plantes nye trær som erstatning for trærne som fjernes.

Trekket i Helgerødgate ved Glassverket må fjernes som følge av etablering av kollektivfelt, og det foreslås en kortere trekke på motsatt side av veien for å kompensere for fjerning av trærne. Det foreslås også å plante et nytt tre i rundkjøringen på Glassverket, samt beplantning på det trekantede arealet ved siden av rundkjøringen som kompenserende tiltak.

Brutårnet er et kulturminne og foreslås flyttet slik at det vil stå med omtrent tilsvarende plassering ved siden av ny bru. Nytt servicebygg for gjestehavna kan føres opp i tilknytning til tårnet sør for brua. Tollboden skal ikke berøres av tiltaket, og flere eldre bygninger inntil planområdet skal overvåkes for å sikre at det ikke blir setningsskader på disse. Planforslaget legger opp til at Fiskebasaren kan rives dersom det er nødvendig.

Intensjonen er at reguleringsplanen er detaljert avklart når den sluttbehandles og at det kun er en eventuell fylling og nytt servicebygg som skal byggesaksbehandles hos kommunen.

## **Gjeldende kommunale planer**

Planområdet berøres av flere overordnede planer, reguleringsplaner og pågående planprosesser. Se vedlagt planbeskrivelse for nærmere redegjørelse for planer som er relevante for planområdet.

### Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel er Helgerødgata avsatt til samferdselsformål, og omkringliggende områder til boligbebyggelse og bebyggelse og anlegg. Kanalparken er avsatt til friområde. Kanalen, kanalparken og deler av omkringliggende bebyggelse ligger innenfor hensynssone kulturmiljø, og kanalen ligger innenfor hensynssone friluftsliv.

### Kommunedelplan

Den østligste delen av planområdet omfattes av gjeldende kommunedelplan for sentrum (Sentrumsplanen). Det pågår et arbeide med rullering av denne planen.

### Gjeldende reguleringsplan

Planområdet berøres av flere reguleringsplaner. Helgerødgata er regulert til samferdselsformål, og langs den vestlige delen av Helgerødgata er omkringliggende eiendommer uregulert eller regulert til bolig. Mot øst er deler av bebyggelse også regulert til kombinert formål bolig/forretning/kontor. Kanalen og arealene rundt kanalen er regulert til park, småbåtanlegg, havneområde i sjø, og gangvei/gangareal/gågate. Kanalbrua og området rundt Tollboden er uregulert.

## **Intern og ekstern medvirkning**

I tillegg til lovens minstekrav om varsling av oppstart av planarbeidet avholdt forslagsstiller et informasjonsmøte i forbindelse med oppstart våren 2023. Det er også avholdt et åpent møte 30. mai 2024 for å informere om planforslaget som er sendt inn til førstegangsbehandling. Fylkeskommunen har i tillegg informert om planarbeidet i miljøløftet og i politisk utvalg for plan, bygg og teknikk underveis. Forslagsstiller har også hatt en rekke møter med grunneiere, Moss havn, ulike avdelinger i Moss kommune, nødetater osv. Planarbeidet ble lagt frem i Regionalt planforum i desember 2023.

Planforslaget er lagt frem i kommunens interne planforum i april 2024, og planen er drøftet nærmere med avdeling for Miljø og landskap og Vei, vann og avløp. I tillegg har flere kommunale avdelinger vært involvert i faste møter med fylkeskommunen underveis i planprosessen.

### Bemerkninger til varsel om oppstart av planarbeidet

Ved varsel om oppstart kom det inn til sammen 39 innspill. Disse er fra Statsforvalteren i Oslo og Viken, Direktoratet for samfunnssikkerhet, Norges vassdrags- og energidirektorat, Statens vegvesen, Bane NOR, Kystverket, Forsvarsbygg, Riksantikvaren, Moss kommune ved byantikvar og avdeling natur klima og bymiljø, Moss havn, Norsk Maritimt Museum, Elvia, Ny kurs og flere næringsdrivende, naboer og andre interessenter. Se vedlegg for sammendrag av merknadene med forslagsstillers kommentar. Mottatte innspill underveis er også referert og kommentert i dokumentet.

## **Konsekvensutredning (KU)**

Planforslaget er vurdert til å utløse krav om KU etter forskriftens § 8 som sier at reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram og melding. I forskriftens vedlegg II faller tiltaket innenfor punkt 10 (infrastrukturprosjekter), bokstav e) (bygging av veier).

Det er gjennomført konsekvensutredning av temaene naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, landskapsbilde og by-/ friluftsliv og vannmiljø og overvann. Det er utredet ett utbyggingsalternativ og to alternativer for anleggsgjennomføring; midlertidig bru og

midlertidig vei på fylling. Se kapittel om vurderinger for nærmere redegjørelse om utredningen.

## Vurderinger

### Trafikk

I dette kapitlet beskrives og vurderes de trafikale løsningene som planforslaget legger til rette for. Beskrivelsen starter ved Gimlekrysset og fortsetter steg for steg nedover i Helgerødgata mot Kanalbrua. Hele strekningen planlegges skiltet med 40 km/t.

### Gimlekrysset



Figur 1: Illustrasjon av Gimlekrysset i retning sentrum. Fortau vises med brunt, kollektivholdeplass og kollektivfelt med lys grått og ordinære kjørefelt med sort.

Ved Gimlekrysset foreslås det flere justeringer i forhold til dagens situasjon. I kjøreretning mot sentrum foreslås det å fjerne venstresvingefelt inn mot Gimleveien. Venstresvingende trafikk skal kjøre inn i krysset og stå i «skyggen» av trafikføya og vente på motgående trafikk. Samtidig planlegges det for en liten utvidelse av bussholdeplassen vest for krysset, og en utvidelse av fortauet mot krysset som gjør at bussen får en krappere innkjøring til holdeplassen. Kommunedirektøren mener at det fortsatt er behov for venstresvingefeltet mot Gimleveien. Samtidig vil den foreslåtte endringen av bussholdeplassen kunne medføre at man trenger et anleggsbelte (midlertidig erverv) inn på naboeiendommene med riving av gjerder og veletablert skjermvegetasjon for å kunne gjennomføre selve ombyggingen. Kommunedirektøren mener at endringen av bussholdeplassen gir lite nytte vurdert opp mot ulempene for naboer, og mener at dagens løsning vest for krysset bør opprettholdes. Lehus på holdeplassen bør likevel etableres.

På østsiden av krysset, i kjøreretning fra sentrum, foreslås venstresvingefeltet inn mot Fiskegata fjernet til fordel for et nytt høyresvingefelt inn mot Gimleveien. Da det er langt flere biler som svinger inn mot Gimleveien enn mot Fiskegata forventes denne omfordelingen å gi bedre trafikkflyt i krysset i denne kjøreretningen. Venstresvingende trafikk mot Fiskegata skal kjøre inn i krysset og stå i «skyggen» av trafikføya på motsatt side av krysset.

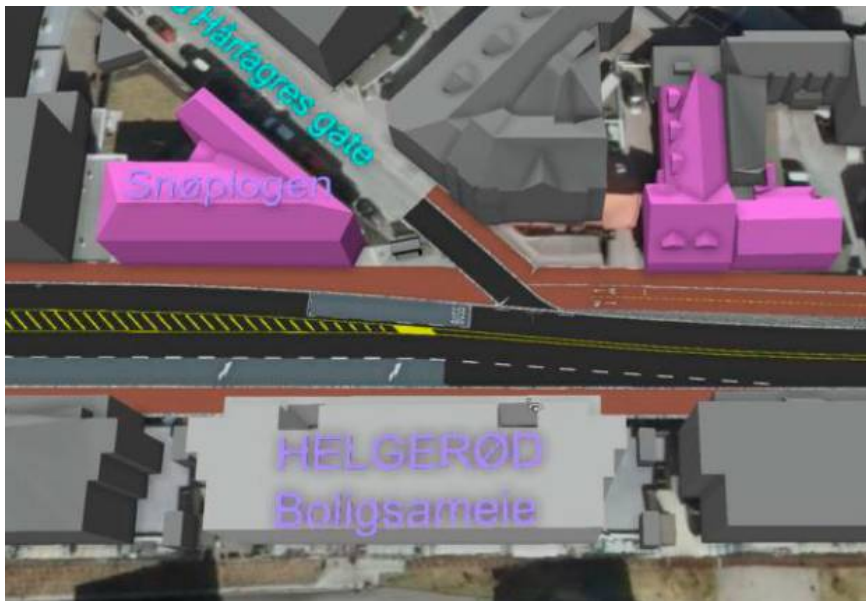
Planforslaget omfatter også kollektivfelt i Helgerødgata i retning sentrum. Kollektivfeltet starter rett etter krysset og med kantstopp for buss i kollektivfeltet på samme sted som dagens holdeplass.

**Kommunedirektøren mener at forslagsstiller må undersøke muligheten for å videreføre dagens utforming vest for krysset kombinert med de nye løsningene som foreslås øst for krysset før planen sendes til sluttbehandling.**

#### *Tordenskiolds gate*

Det foreslås en ny fotgjengerovergang over Helgerødgata ved Tordenskiolds gate. Dette er en fotgjengerkryssing som har vært etterspurt i flere år, og anses som et positivt grep i planen. På grunn av en ny refuge mellom kjørefeltene i Helgerødgata i dette punktet vil det ikke lenger være mulig å kjøre inn Tordenskiolds gate i retning sentrum. Innkjøringen til Tordenskiolds gate forskyves mot vest og kantparkering i Tordenskiolds gate flyttes inn mot fortauet langs Helgerødgata 15.

#### *Harald Hårfagres gate*



*Figur 2: Kantstopp ved Harald Hårfagres gate*

Bussholdeplassen ved Harald Hårfagres gate oppover Helgerødgata legges som kantstopp i det ordinære kjørefeltet. Dette innebærer at trafikken i kjøreretning fra sentrum må vente på busser som skal slippe av og på passasjerer her. Forslagsstiller opplyser at det er valgt å prioritere plass til toveis sykkelløsning helt frem til Harald Hårfagres gate hvor sykkeltrafikken føres videre inn i gatene bakenfor. Dette medfører at det er vanskelig å få plass til en fullverdig holdeplass for buss. Kommunedirektøren mener at løsningen er positiv for sykkel, men at kantstoppet er en uheldig løsning for trafikken. Selv om man skal prioritere kollektiv og myke trafikanter, vil løsningen med kantstopp hindre fremkommeligheten for ordinær trafikk. I et område som allerede er preget av såpass dårlig fremkommelighet mener kommunedirektøren at en slik løsning vil være uheldig og at det bør søkes en løsning som gjør at bussen kan kjøre inn til siden selv om det ikke blir plass til en fullverdig holdeplass etter standarden i håndbøkene.

**Kommunedirektøren ber forslagsstiller prøve å finne en løsning der bussen kan kjøre til siden på holdeplassen før planen sendes til sluttbehandling.**

#### *Glassverket*

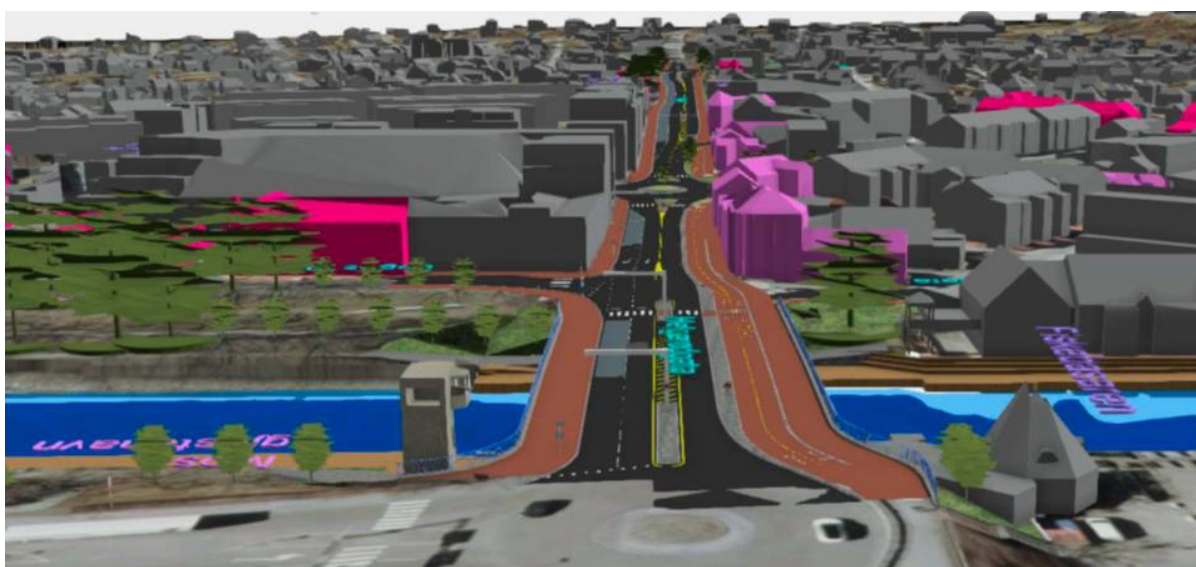




Figur 3: Illustrasjon av rundkjøringen på Glassverket i retning sentrum

I rundkjøringen på Glassverket opprettholdes dagens situasjon for kjørende i stor grad, foruten at venstresvingefeltet mot Glassverket i kjøreretning fra sentrum fjernes til fordel for toveis sykkelløsning på strekningen. Det er få som benytter venstresvingefeltet, samtidig som det vil være plass til å legge seg innerst i rundkjøringen for å svinge mot venstre i tillegg til at biler kan passere på utsiden. Toveis sykkelløsning fra Harald Hårfagres gate og frem til rundkjøringen med rv. 19 legges langs nordsiden av veien på strekningen og gir et godt tilbud for syklister. Det legges også opp til fortau på begge sider av veien. Kommunedirektøren støtter den foreslåtte løsningen i planen.

#### Logns plass og kanalbrua



Figur 4: Kanalbrua og Helgerødgata sett fra Rådhusbrua (rv. 19)

Fra Logns plass foreslås det at kun busser og store kjøretøy tillates å kjøre inn i Helgerødgata. Øvrige kjøretøy må velge å kjøre til gata Glassverket, Fiskegata eller Sølyalleen for å komme ut i Helgerødgata. Dermed er det ikke behov for fletting på kanalbrua fra Logns plass og det kan etableres kollektivfelt på deler av brua i retning sentrum. I

planforslaget står det at dette ikke får konsekvenser for sideveiene, men trafikken som kjører via Logns plass mot Helgerødgata må benytte andre veier i fremtiden. Kommunedirektøren mener dette ikke er en god løsning, og at kollektivfeltet bør avsluttes før brua for å kunne fortsette å slippe på ordinær trafikk fra Logns plass. Kollektivfeltet på brua er kun 30 m langt, og kommunedirektøren mener at dette vil ha liten effekt for fremkommeligheten for kollektiv, samtidig som stengning for ordinær trafikk fra Logns plass til kanalbrua vil medføre økt trafikk i lokalveier som ikke er tilpasset for dette. Løsningen på brua i retning sentrum bør tilbakestilles til situasjonen før innsnevringene i 2022, mens løsningen i planforslaget med ett kjørefelt i retning Jeløya og med kort venstresvingefelt inn mot Logns plass antas å fungere fint. Dersom det er ønskelig å endre til løsningen som foreslås av fylkeskommunen på et senere tidspunkt så vil det ikke være nødvendig med en ny reguleringsplan for dette. Planen er også fleksibel nok til å kunne gjøre om på feltfordelingen ellers på brua uten ny reguleringsplan. Toveis sykkeløsning og brede fortau over brua er positive grep i planen. Fotgjengerkryssingen på brua foreslås med lysregulering.

**Kommunedirektøren mener at planforslaget bør legge opp til to ordinære kjørefelt i retning sentrum over kanalbrua og at Logns plass holdes åpen for ordinær trafikk ut på kanalbrua, slik at kapasiteten i denne kjøreretningen tilbakestilles til situasjonen før restriksjonene som ble innført i 2022.**

#### *Kollektivfelt*

Planforslaget legger opp til en løsning med ett ordinært kjørefelt og ett kollektivfelt i retning sentrum fra Gimlekrysset og frem til rundkjøringen med rv. 19. Kollektivfeltet opphører i forkant av rundkjøring på Glassverket, krysset med Logns plass og rundkjøring med rv. 19 for å tillate høyresving. Holdeplasser legges i kollektivfeltet som kantstopp, som gir raskere stopp ved holdeplass og mer behagelig kjøring for passasjerene enn ordinære bussholdeplasser.

Kommunedirektøren mener at kollektivfelt er et positivt grep i planforslaget, hvor bussen kan kjøre forbi ordinær trafikk når det er kø. Det må vurderes nærmere om elbiler bare skal kunne benytte ordinære kjørefelt da elbilandelen i området er høy, og det vil kunne hindre bussenes fremkommelighet. Dette bestemmes imidlertid ikke i reguleringsplanen.

#### *Værftsgata*

Kommunen har gjort et prinsippvedtak om at Værftsgata skal stenges for trafikk. Før gata kan stenges må man sørge for at tungtransporten som benytter denne veien i dag får et annet alternativ som er tilfredsstillende for tunge kjøretøy. Noen tungbiler benytter Sverres gate i dag, men denne er både bratt og smal og egner seg spesielt dårlig på vinterføre. Krysset mellom Sverres gate og Øisteins gate er heller ikke dimensjonert for kjøring med store kjøretøy. I områderegulering nr 337 «Kanalområdet nord – Jeløy» fra 2012 er det regulert en ny tverrforbindelse litt lenger nord, men reguleringsplanen har satt av for lite plass til et tilfredsstillende kryss og den ligger over deler av eksisterende bebyggelse. Samtidig er det usikkert om man kan få til tilfredsstillende stigning på veien, og grunnforhold er ikke avklart. I tillegg til usikkerhetene nevnt ovenfor er det ikke avklart hvordan en ny tverrforbindelse skal finansieres. I planforslaget for Helgerødgata og kanalbrua foreslås Værftsgata stengt, men det er lagt inn et bestemmelsesområde over krysset som gjør at den ikke kan stenges før en bedre tverrforbindelse er etablert og kantparkering i Øisteins gate er fjernet. Fylkeskommunen tar ikke kostnaden for slik ombygging. Dersom dette ikke er løst før bygging av ny bru og ombygging av Helgerødgata vil krysset holdes åpent som i dag.

#### *Trafikkanalysen*

Det er utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med reguleringsplanen. Kommunedirektøren stiller spørsmål ved flere detaljer i analysen, blant annet at den ikke har fått med de større opphopningene av trafikk som man ofte opplever i området, og dermed at den forutsetter bedre flyt i trafikken enn det som er realiteten. Kommunedirektøren mener at det må sikres en trafikkløsning som gir mer forutsigbarhet enn dagens veinett, og at analysen i seg selv ikke kan benyttes til å finne svar på hvordan trafikken vil flyte i det foreslåtte veisystemet.

### *Myke trafikanter*

Planforslaget legger opp til toveis sykkelløsning langs nordsiden av kanalbrua og frem til Harald Hårfagres gate. På sentrumssiden kobler den valgte løsningen seg til dagens sykkelløsning under rådhusbrua og videre mot togstasjonen, og til fremtidig gang- og sykkelvei i dagens jernbanetrase, uten at syklister må krysse rv. 19. Fra sentrum kobler sykkelløsningen seg til Harald Hårfagres gate som er starten på sykkelruta innover Jeløya. Flere andre løsninger har vært vurdert i planprosessen, og den beskrevne løsningen ligger inne i planforslaget. Det er positivt at det tilrettelegges for en bedre løsning for syklister enn i dag, hvor strekningen mellom kanalbrua frem til Harald Hårfagres gate er spesielt utfordrende. I retning sentrum blir dagens sykkelfelt fjernet til fordel for det nye kollektivfeltet. Det antas at sykling i kollektivfeltet vil kunne fungere godt for de som benytter dagens sykkelfelt.

Flere av fotgjengerkryssingene blir tilrettelagt med en midtrabatt mellom kjørefeltene, noe som vil bedre trafikksikkerheten i krysningspunktene. Fotgjengerkryssingen på brua foreslås som signalregulert kryssing.

### *Fremkommelighet for nødetater*

I ROS-analysen til planen skriver forslagsstiller at forutsatt at tilgjengelighet i anleggsperioden etterkommes, vurderes planområdet som lite til moderat sårbart for temaet tilgjengelighet for nødetater. Ut over dette redegjør ikke planmaterialet for fremkommelighet for nødetater, men kommunen er kjent med at fylkeskommunen har hatt egne møter med nødetatene for å ivareta fremkommeligheten for disse. Erfaringer fra dagens veisystem tilsier at det må være plass til å kjøre forbi eventuell stillestående trafikk og at det ikke må legges opp til fysiske hindringer som vanskeliggjør dette. Dette forholdet må svares nærmere ut før planen kan sluttbehandles.

### *Trafikk i anleggsfasen*

Hele området vil bli sterkt berørt i anleggsfasen, og det forventes redusert fremkommelighet både som følge av ombygging av Kanalbrua og Helgerødgata. Valg av løsning for interimsvei vil også påvirke hvordan trafikkavviklingen blir i anleggsfasen. Når Helgerødgata skal bygges om vil gata stenges og trafikken ledes via sidegater.

Det har også kommet frem at det kan bli behov for signalregulering i krysset med rv. 19 for å kunne prioritere trafikken fra rv. 19 og sikre at fergene kan tømmes med biler, men dette er ikke omtalt i plansaken. Dette vil i tilfelle kunne redusere fremkommeligheten til og fra Jeløya ytterligere.

### Midlertidig bru eller fylling i kanalen

Planforslaget redegjør for to ulike alternativer for interimsvei; midlertidig bru eller midlertidig fylling i kanalen. Når anleggsarbeidet er over, skal de midlertidige løsningene fjernes og området ryddes og tilbakeføres. På grunn av sikkerhet for sjøfarende foreslås det i begge alternativer at kanalen stenges for gjennomfart. Det er fordeler og ulemper ved begge alternativene, og forslagsstiller ønsker å holde begge muligheter åpne og at man venter til byggeplanfasen med å velge løsning. Se også vedlegg «Alternativer for interimsløsning» for nærmere redegjørelse for alternativer som er vurdert og fordeler og ulemper ved disse. På grunn av flere utfordringer med interimsløsning nord for kanalbrua anbefaler planen at interimsløsningen legges på sørsiden, se nærmere redegjørelse lenger ned.

### *Midlertidig fylling*

Løsningen med fylling i kanalen er antatt å gi et halvt år kortere byggetid enn midlertidig bru, da fyllingen kan kombineres med anleggstrafikk og anleggsområde sør for ny bru i kanalen. Løsningen vil også gi noe bedre trafikkavviklingen på grunn av mer gunstig kurvatur for veien når denne legges på fylling enn på bru.

En fylling vil i større grad påvirke vanngjennomstrømningen i kanalen enn brualternativet. Som en del av konsekvensutredningen har man vurdert alternativenes påvirkning på Mossesundet, både med tanke på naturmangfold og vannmiljø. Det foreligger også et eget notat om vannutskiftning i Mossesundet. Kommunedirektøren mener imidlertid at forholdet ikke er godt nok belyst og at man ikke har sett tilstrekkelig på sammenhengen mellom vannmiljø, vannutskiftning og påvirkning på naturmangfold. Med det innsendte materialet foreligger det for stor usikkerhet knyttet til virkningen av fylling i kanalen for økosystemet i Mossesundet. Etter innsendelse av planforslaget har kommunen derfor bedt om at det legges inn en bestemmelse som sikrer tilstrekkelig vanngjennomstrømning for å ivareta økosystemet i Mossesundet, samt flere avbøtende tiltak hvis fylling velges som alternativ. Bestemmelsen lyder:

*«Før det kan gis tillatelse til fylling som interimsløsning i kanalen skal det sannsynliggjøres at tiltaket ikke vil forringe vannkvaliteten i Mossesundet slik at økosystemet påvirkes varig negativt. Det skal redegjøres for at nødvendig vanngjennomstrømning i kanalen kan opprettholdes i anleggstiden for å ivareta økosystemet på en god måte, og sikre utskiftning av overflatevann i sundet. I en fylling må det være tilstrekkelig åpning for å ivareta det marine livet som benytter kanalen som passasje. Dokumentasjonen skal vise den tekniske løsningen som er planlagt for nødvendige rør/åpninger i fyllingen. Det skal benyttes fyllmasser fra dagsprengning. I forbindelse med søknad om utfylling i sjø skal tiltak for å redusere nitrogen og plastinnhold i fyllmassene utredes, og det skal benyttes duk under massene for å unngå unødvendig graving i massene når tiltaket skal fjernes.*

*Ved arbeid med utfylling og fjerning av fylling må det settes inn spredningsreducerende tiltak og turbiditetsovervåking som skal minimere fare for spredning av forurensede masser. Det må også velges en anleggsmetode som minimerer risiko for spredning av forurensede masser. Fylling skal fjernes umiddelbart etter at anleggsperioden for brua er ferdig.*

*Dersom fylling velges som interimsløsning, skal det igangsettes et overvåkningsprogram som skal overvåke den kjemiske og biologiske tilstanden i Mossesundet før, under og etter gjennomføring av planen. Overvåkningsprogrammet skal som et minimum inneholde hyppighet på prøvetaking, hvilke parametere som skal analyseres og en naturfaglig begrunnelse på programmets innhold».*

Med denne bestemmelsen mener kommunedirektøren at usikkerheten i planen reduseres og at alternativet med fylling som interimsløsning kan beholdes i planen. Kommunen vil likevel vurdere å stramme inn bestemmelsen ytterligere før sluttbehandling, for å være helt tydelig på at det ikke skal være plastinnhold i fyllmassene. I tillegg til å oppfylle kravene i bestemmelsen må tiltaket søkes om til Statsforvalteren, som eventuelt vil legge inn egne vilkår for å tillate en fylling.

Dersom fylling velges som midlertidig veiløsning medfører det fjerning av færre store gamle trær i kanalparken enn brualternativet. Samtidig kan gang- og sykkeltrafikk ledes syd for midlertidig vei over kanalen og vil da representere en bedre og tryggere løsning i anleggsperioden for de myke trafikantene.

#### *Midlertidig bru*

Dersom det er mest hensiktsmessig å bruke beredskapsbruer som midlertidig omkjøring over kanalen antas det å være behov for tre separate bruer ved siden av hverandre for å få plass til alle felt og trafikantgrupper. Disse fundamenteres på pelede betongfundamenter. Denne løsningen innebærer bl.a. fundamentering i kanalen og/eller i kanalens brukar, gravearbeider i kanalparken og trolig kanalen med fjerning av natursteinsblokker. Løsningen gir en stivere linjeføring for trafikanter og medfører fjerning av størst antall store trær i kanalparken. Løsningen er også foreløpig anslått noe dyrere enn fyllingsalternativet.

For trafikkforholdene vil denne løsningen føre til at gang- og sykkeltrafikken legges mellom ny bru og midlertidig vei. Dette for å unngå unødvendig mange gangkryssinger av midlertidig veiløsning.

### *Interimsløsning nord for kanalen*

Se vedlegg 27 «Interimsløsning nord for kanalbrua» som ble utarbeidet etter spørsmål om dette i hovedutvalg for plan, bygg og teknisk i april. Forslagsstiller fraråder nordre alternativ for omkjøringsvei og opplyser at en slik løsning medfører mange ulemper og usikkerheter i byggefase. I notatet nevnes bl.a. fare for setnings-skader på Tollboden, HMS og trafikk-sikkerhet, vanskeligere anleggsgjennomføring osv. Det er også sannsynlig at deler av potensielt spart areal i Kanalparken spises opp av behov for supplerende anleggsareal her. I forslag til reguleringsplan er det likevel lagt inn bygge- og anleggsområde inntil bygningsfasader på nordsiden av Kanalbrua på begge sider av kanalen for fleksibilitet i byggeplan plass til å optimalisere løsninger.

### Utforming av ny bru

Ny kanalbru skal etableres med tre spenn. Pilarer må plasseres slik at det åpne vannspeilet i kanalen opprettholdes. Konstruksjonen skal fremstå med åpninger i pilarene som gir kontakt mellom vannspeilet og gangstiene. Planforslaget legger opp til et mer åpent miljø og opplevelsesverdier til kanalområdet som et promenadested. Det planlegges at belysningen skal skape god oversikt og sørge for at det ikke er mørke uoversiktlige kroker ved eller under brua men uten å være til sjenanse for faunaen i kanalen. Dagens bru har en tynnere konstruksjon enn standard for dagens bruer med samme dimensjonerende last. Dette gjør at dagens bru har et lett uttrykk sett fra kanalen. Kommunedirektøren mener at ny bru bør få en utforming som opprettholder inntrykket av en lett konstruksjon og at dette vil bidra positivt til opplevelsen i kanalen og kanalparken.

### Konsekvenser for naboer

Planforslaget medfører inngrep på flere eiendommer langs Helgerødgata. Flere naboer får veianlegget svært tett på husveggen, og mange får redusert utearealet sitt. I tillegg til noe permanent erverv vil det også være behov for midlertidig anleggsbelte for å kunne bygge tiltaket, og mange av hagene vil miste godt etablert skjermvegetasjon og annen hagebeplanting. I planen står det at midlertidig bygge- og anleggsområder skal istandsettes til opprinnelig stand og tilbakeføres. Der det er nødvendig å fjerne eksisterende vegetasjon skal tilsvarende vegetasjon reetableres ved ferdigstillelse. Noen eiendommer med direkte utkjøring til Helgerødgata får adkomsten stengt og ny adkomst via annen eiendom. All bebyggelse skal sikres adkomst i hele byggeperioden.

### Støy

Mye av bebyggelsen langs Helgerødgata ligger i gul og rød støysone både i dag og etter byggingen av tiltaket. Grunnet redusert hastighet fra 50 til 40 km/t i fremtidig situasjon, vil flere støyfølsomme bygninger få noe redusert støynivå ved fasader. Støynivået vil derfor ikke øke ved noen støyfølsomme bygninger, og det vil ikke tilbys støytiltak i prosjektet.

### Konsekvensutredning kulturmiljø

Rundt kanalområdet er det svært store kulturmiljøverdier. Bygningsmiljøet rundt kanalen har viktige historiefortellende og autentiske verdier, og er sårbare for skader under og etter anleggsarbeidene. Anleggsfasen vil medføre inngrep og noen endringer i Kanalparken som må tilbakeføres. Utforming av ny bru vil ha stor betydning for det helhetlige miljøet langs kanalen og fremtidig historisk lesbarhet av området.

Helgerødgata vurderes til å ha middels verdi til stor verdi med helhetlige bygningsmiljøer innenfor delområdene. Villabebyggelsen fra tidlig 1900-tallet med forhager, samt handelsbebyggelsen er viktige lesbare kilder for områdets utvikling, samt enkeltminner som autentiske historiefortellende elementer med høy opplevelsesverdi.

I KUen foreslås flere tiltak for å redusere negative virkninger på kulturminner. For driftsfase nevnes kartlegging av hageanlegg og bygningstilstand før anleggsfasen som viktig. Midlertidig erverv skal tilbakeføres, og gjenoppretting av kaianlegg, gjerder, trapper og busker vil styrke historiefortellingen. For anleggsfasen må det utarbeides tiltak for kartlegging

av tilstand før og underveis i prosjektet. Det må utarbeides planer for stabilisering, demontering, lagring, skjerming og rehabilitering for elementer som endres under prosjektet på vernede elementer, bygninger og kanalen.

Konsekvensutredningen konkluderer med at tiltaket vil føre til en samlet **betydelig konsekvens** for kulturmiljø sammenlignet med nullalternativet, basert på dagens kunnskap. Kommunedirektøren mener anleggets påvirkning på kulturmiljø må begrenses i størst mulig grad og at man må jobbe videre med detaljer rundt avbøtende tiltak før anlegget skal bygges. De største usikkerhetene knyttes til anleggsfasen med nærføring til verneverdige bygg, mulig påvirkning på grunnvannstanden, inngrep i kanalkonstruksjonen osv. Det er positivt at planen legger opp til at brutårnet tas vare på og får ny plassering i nærheten av ny bru.

#### Konsekvensutredning naturmangfold

Naturmangfoldloven §§ 8-12 er lagt til grunn som retningslinjer for behandling av saken. I konsekvensutredningen av temaet er den samlede konsekvensen for naturmangfold satt til **middels negativ konsekvens**, hvor det er påvirkningen på kanalparken, blåskjellbunn i kanalen, og mulig påvirkning på ålegrassamfunn og bløtbunnsområde i Mossesundet som gir negativ konsekvens.

For naturmangfold i sjø vil ny bru med interimbru føre til ubetydelige konsekvenser i driftsfasen. Sammenlignet med interimfylling så vil den midlertidige bruløsningen ikke medføre en midlertidig gjenfylling av kanalen, som vil kunne gi barriereeffekter for fisk og andre marine dyr. Videre vil det midlertidige arealbeslaget av sjøbunn og bunnfauna være mindre enn ved en fylling, og en vil unngå arealbeslag av blåskjellbunn. I tillegg unngås eventuelle indirekte effekter på ålegrassamfunn og grunne bløtbunnsområder. Konsekvensutredningen for naturmangfold sier at interimsløsningen med bru derfor er å foretrekke fremfor en utfylling i sjø.

For naturmangfold på land er konsekvensene vurdert som lave og knyttes til fjerning av enkelte store trær. Blant de to interimsløsningene er det alternativet med bru som kommer ut mest negativt, da dette innebærer felling av flere av trærne i Kanalparken i forhold til løsning med midlertidig fylling. For Helgerødgata er den samlede konsekvensen for naturmangfold satt til ubetydelig konsekvens, da det planlegges for å ta vare på trærne med misteltein.

Kommunedirektøren mener at det innsendte materialet gir for stor usikkerhet for å kunne konkludere med at det går fint å fylle igjen kanalen, selv om det er et midlertidig tiltak med varighet på rundt 2 år. Førre-var-prinsippet legges derfor til grunn. For å håndtere usikkerheten er det lagt inn krav i bestemmelsene om videre utredninger, oppfølging og at det kan opprettholdes nødvendig vanngjennomstrømning og passasje for det marine livet. Se nærmere redegjørelse om bestemmelsen i kapittel om midlertidig fylling.

Trær som fjernes i kanalparken skal erstattes med nye, men det vil ta lang tid før de oppnår samme størrelse og virkning for naturmangfoldet. Ellers i prosjektet er det positivt at man skal forsøke å bevare alle trær med misteltein, selv om det også er noe usikkert om det er lar seg gjøre.

Sammen med den nye bestemmelsen som er gjengitt i kapittel om midlertidig fylling mener kommunen at naturmangfoldloven §§ 8 – 12 er ivarettatt i planen. Planbeskrivelsens kapittel 11.2 redegjør nærmere for naturmangfoldloven §§ 8 – 12.

#### Konsekvensutredning vannmiljø og overvann

##### Vannmiljø

Etter at tiltaket er gjennomført vil ny bru være satt opp på samme sted som gammel bru. Det forventes derfor ikke at den nye brua vil ha noen påvirkning på vannmiljøet i driftsfasen.

Virkningene på vannmiljø knyttes hovedsakelig til anleggsfasen. Basert på dagens kunnskap vurderer forslagsstiller at tiltaket samlet vil føre til **noe negativ konsekvens** for vannmiljøet i Mossesundet sammenlignet med nullalternativet. Det vil ikke bli spredning av forurensning som gir permanent påvirkning på vannmiljøet. Tiltaket kan føre til lokal, midlertidig forverring av økologisk og kjemisk tilstand og ålegras kan bli noe negativt påvirket.

Det er også utarbeidet et notat som redegjør for vannutskiftning ved eventuelt stengt kanal. Notatet redegjør for at det er overflatelaget i Mossesundet (0 -10 m dybde) som vil bli mest påvirket, imens mellomlaget og bunnvannet vil bli lite påvirket. Vannutskiftningen i overflatelaget følger stort sett tidevannet, men påvirkes også av vind og ferskvannsavrenning fra Mosseelva. Mosseelva tilfører ferskvann til Mossesundet, og i perioder med mye nedbør og høy vannføring i elva vil overflatelaget i Mossesundet være sterkt ferskvannspåvirket. Redusert utskiftning henger sammen med påvirkning av naturmangfoldet i Mossesundet. For kommunedirektørens vurdering se nest siste avsnitt i kapittel om konsekvensutredning av naturmangfold.

#### *Overvann*

Overvannshåndteringen legger opp til oppsamling og noe infiltrasjon i infiltrasjonssandfang og grønne arealer. Anlegget medfører noe nedbygging av grønne arealer, herunder forhager og eksisterende rabatter med grøntanlegg. Avrenning som ikke ledes bort til infiltrasjonssandfang og grønne arealer vil føres direkte ut i kanalen. Det forventes ikke betydelig endring i nedbørsfeltet som følge av tiltaket, men det er i overvannsplan lagt opp til å samle opp mest mulig avrenning under dimensjonerende regnhendelse i Helgerødgata, med utløp i kanalen. I så måte vil man redusere mengde avrenning som renner videre mot Værftsgata i dag.

#### Konsekvensutredning landskapsbilde og by- og friluftsliv

##### *Landskapsbilde*

Samlet konsekvens for landskapsbilde er satt til **noe negativ konsekvens**. Tap av store trær i kanalparken er utslagsgivende her. Det gjelder særlig i delområdet Kanalen og Kanalparken, som er et sentralt byrom hvor trærne er nøkkelementer. Flere andre delområder får også små, men ikke ubetydelige negative visuelle fjernvirkninger av at de store trærne forsvinner. Prosjektet vil plante nye trær i parken, men det vil ta lang tid før disse når samme størrelse som opprinnelige trær. 8 m bredere bru kan bryte noe med landskapsrommets skala, men det er underordnet tapet av trærne. I konsekvensutredningen vurderes det også at monumentalaksen fra rådhuset blir svekket av ny bred bru. Ny bru vil tilføre noen nye visuelle kvaliteter til kanalområdet, men vil samtidig bryte noe med landskapets skala. Videre opplyses det at tiltakene i Helgerødgata bryter med landskapsbildets karakter i så stor grad at det gis middels negativ konsekvens. Foreslåtte tiltak med nye grøntområder er ikke tilstrekkelig kompensasjon for tapt grønnstruktur. Plassen foran tidligere Gimle kino skal istandsettes som en del av prosjektet.

##### *By- og friluftsliv*

Samlet konsekvens for fagtema by- og friluftsliv er vurdert til å bli **noe forbedret konsekvens**, med forbehold om at ferdig tiltak blir som beskrevet eller bedre. Gang- og sykkelforbindelser over, under og rundt ny bru forbedres, som følge av det ventes økt bruk av området. Ny kanalbru planlegges som et målpunkt i seg selv med kunst/effektbelysning/interaktive elementer, selv om det heftes usikkerhet til endelig detaljutforming av arealene under og rundt brua. Opplevelseskvalitetene i Kanalparken blir noe redusert selv om trærne som hugges erstattes.

Helgerødgatas funksjon som hovedferdselsåre mellom fastland og Jeløya forsterkes og gående, syklende og kollektivtrafikk gis mer plass. Det går på bekostning av opplevelseskvalitetene i gata, spesielt grønnstrukturen. Bruken av gata kan endre seg fra å være en saktegående bygate til å bli en «transportetappe» for syklende med færre opplevelseskvaliteter. Tiltaket gjør at gata fremstår mer som en vei enn en gate med byliv.

Anleggsfasen: På grunn av sikkerhet for sjøfarende anbefaler prosjektet å stenge kanalen for gjennomfart i anleggsperioden, både til lands og til vanns i nord-sør retning. Dette gjelder både bru- og fyllingsalternativet, og for sjøfarende vil det gi lange omveier og være en stor ulempe. For utøvelse av friluftsliv i kanalen er det ønskelig med en så kort anleggsperiode som mulig, og med dette hensyn er fylling er å foretrekke framfor bru. For gående og syklende over interimsveien vil det være lite som skiller bru og fylling fra hverandre. Hvis topp fylling gruslegges vil det være mindre behagelig å sykle og trille over den enn en betongbru, men prosjektet vurderer at en fylling likevel er å foretrekke fordi det gir kortest tidsperiode med stengt kanal. Konsekvensutredningen konkluderer med at en interimsvai på fylling gir minst negative konsekvenser for fagtema by- og friluftsliv. Alternative ruter og adkomster til friluftsliv og byliv må skiltes godt i anleggsperioden.

Moss bobilhavn/ Alphabrygga vurderes som mulig riggområde selv om det ikke er en del av reguleringsplanen. Det bør sees nærmere på om det er mulig å kompensere for det midlertidige beslaget ved å avsette og tilrettelegge et areal i nærheten til samme formål i anleggsperioden.

### Grunnforhold

Det er gjennomført vurdering av områdestabilitet i henhold til Norges- vassdrags- og energidirektorats (NVE) veileder Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurderingen viser at helningen er slakere enn 1:20, og at området derfor ikke er skredutsatt. Vurderingen konkluderer med at tiltaket kan gjennomføres uten risiko for områdeskred, og at tiltaket ikke kan bli utsatt for et potensielt kvikkleireskred, da det ikke ligger innenfor et løsn- eller utløpsområde. Området ligger imidlertid innenfor NVEs nye kartlag som viser områder hvor helningsgrad er vurdert opp mot områder der det kan være kvikkleire. Kommunen vil be forslagsstiller gjøre en dobbeltsjekk på dette punktet etter høringen og eventuelt legge inn nødvendige avbøtende tiltak.

### Vann og avløp

Planforslaget redegjør for flere tiltak på vann- og avløpssystemet som følge av bygging av ny bru. Det redegjøres også for håndtering av overvann, som vil gi en bedre situasjon enn dagen løsning. Det har vært flere møter om VA mellom fylkeskommunen og kommunen, og man er i all hovedsak enig om løsningene som foreslås. Overordnet VA-plan ble sendt inn like før skrivefrist og er ikke vurdert før førstegangsbehandling. Denne må vurderes nærmere før sluttbehandling, og det kan være aktuelt å legge inn nye rekkefølgekrav knyttet til gjennomføring av VA.

Hovedvannforsyningen til Jeløya ligger under Helgerødgata. Denne vannledningen er gammel, og det er behov for utskifting. Det vil være en fordel, både økonomisk og med tanke på ulemper for trafikanter, å skifte ut ledningen samtidig med ombygging av veisystemet.

### **Økonomiske konsekvenser for årsbudsjett og handlingsplan**

Østfold fylkeskommune har estimert en total investeringskostnad for ny bru med tilhørende veianlegg på 500 mill. kr, hvorav ny bru utgjør omtrent 400 mill. kr av denne summen. For å finansiere tiltaket er det igangsatt et arbeid med bypakke, se sak 35/24 i kommunestyret 23.04.2024.

Dersom man skal gjennomføre stenging av Værftsgata samtidig med bygging av ny bru og tiltak i Helgerødgata må løsning og finansiering for alternativ tverrforbindelse mellom Værftsgata og Øisteins gate være på plass samtidig med dette. Finansieringen må komme fra tiltakshaver for fremtidige utbyggingsprosjekter i Værftsgataområdet eller fra kommunen selv. Hvis krysset stenges på et senere tidspunkt må kostnaden for ombygging til stengt kryss også legges til. Størrelsesorden og ansvar for finansiering er ikke avklart.

Dersom hovedvannledningen til Jeløya skal skiftes ut samtidig som Helgerødgata bygges om er man avhengig av at det settes av penger i kommunens budsjett. Kostnad for legging av ny vannledning er grovt estimert til 13 mill. kr.



### **Oppsummering/konklusjon:**

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Planforslaget bør imidlertid bearbeides noe før sluttbehandling, se kommunedirektørens forslag til vedtak.

Nils Erik Pedersen, direktør plan, miljø og teknikk  
Moss 31.05.2024

### **Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk 24.06.2024:**

#### **Behandling:**

Tilleggsforslag fra Høyre, Ny Kurs, FrP og Venstre fremmet av Arild Svenson, Ny kurs

#### **Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med de følgende endringer og tillegg:**

##### **1. Utfylling av kanalen skal ikke være et alternativ for midlertidig bro i anleggsperioden og tas ut av planen**

##### **2. Broalternativer**

Det skal settes opp en matrise hvor også brutype K02 (ref forarbeidsrapporten) vurderes på lik linje med den som er gjort i forprosjektet for K01 og K03. Byggetid og dagens seilingshøyde skal være parameter i sammenligningen.

##### **3. Midlertidig bro skal plasseres med mål om at færrest muli trær i kanalparken berøres**

Det skal belyses flere alternative midlertidig mulige plassering av kanalbro, bl.a. minimum de følgende alternativer:

1. Bro beliggende i linje rett over fra Bråtengata retning Østre Kanalgate (aksen Bråtengata – Smegata)
2. Bro beliggende nord for dagens kanalbro i aksene Jeløgata/Fiskebasaren – Værftsgata 1C.
3. Det gjøres en vurdering hvor det også går fram om det er mulig bygge ny bru delvis mens deler av dagens bru er åpen.

Alternative broløsninger skal kun inneholde maksimalt 2 felt for biltrafikk i tillegg til løsning for myke trafikanter slik at broen kan redusere bredde fra det fremlagte forslaget. Dette bør også redusere kostnadene.

Planforslaget skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte.

##### **4. Alternativ kollektivtrase til Helgerødgata (erstatte adm forslag om endring, kulepunkt 1)**

Det skal belyses alternativ kollektivtrase til Helgerødgata. Bl.a. og minst skal alternativ trase for kollektivtrafikk via Sjøgata – Longsplass belyses. Det skal tilrettelegges for mulig løsning for samordnet trafikk via Sjøgata og Longsplass, dvs. personbiler, nyttetransport og kollektivtransport, for å holde alle muligheter åpne. Det betyr at vi i tillegg til planforslagets forutsetning også skal belyse to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum, hvor Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Høringsnotatet skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte

##### **5. Foreslått kollektivløsning i Helgerødgata**

Det skal skisseres hva det vil kunne medføre for grøntareal, sykkelfelt og fortau i vestgående retning (mellom Øisteins gate og Harald Hårfagres gate) om to felt fra Gimlekrysset i Helgerødgata fullføres helt fram til rundkjøringen ved Glassverket i retning mot øst.

## **6. Hensyn til mulig utfall mulighetsstudie**

Følgende forhold skal vurderes og avklares: oppdateres med det som er relevant fra igangsatt mulighetsstudie for kanalenområdet.

## **7. Øvre bruksklasse**

Planforslaget oppdateres med en alternativ klassifisering som maksimalt tilfredsstillende Håndbok V412: Bæreevneklassifisering av bruer, laster, og hvor bruksklasse Bk 10/60 settes som maksimalkrav for hvert av de fire feltene over ny bro.

**Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget**

## **8. Kryssing av veien på kanalbroa, og i umiddelbar nærhet**

Kryssing av veien på kanalbroa, eller i umiddelbar nærhet skal tilrettelegges slik at gående og syklende kan passere under broa

## **9. Delt byggetrinn**

Det legges til rette for at prosjektet kan deles, slik at broa (kun broa) kan gjennomføres som et eget byggetrinn.

## **Begrunnelser**

**Begrunnelse forslag 1:** *Det fremstår som for mange uavklarte forhold og manglende belysninger. Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for en slik midlertidig løsning*

**Begrunnelse forslag 2:** *I forarbeidsrapporten anbefales det å gå videre med tre bruer. I forprosjektet er det kun synliggjort vurderinger mellom to av dem. Den tredje (K02) må være med i høringen fordi vi ønsker å få innspill på alle tre, og vi ønsker å vite hvilken av de som har kortest og lengst anleggsperiode, og mulig seilingshøyde er avgjørende.*

**Begrunnelse forslag 3:** *En plassering av midlertidig bro alt. 1 vil i seg selv medføre at maksimalt ett tre på Jeløysiden må felles, og ingen på Mossesiden. Ved valg av denne løsningen må det vurderes om planområdet må utvides til også å omhandle deler av fergekaien hvor dagens parkeringsplasser for reisende for fremtiden kan benyttes til stabling av biler ved ankomst. Med en slik «stabling» av biler kan en med lysregulering eller på annen måte (ref. forarbeidsrapporten) strukturere personbiler og tungtransport på best mulig måte for trafikkflyt når fergetrafikken skal mates inn i trafikken i rundkjøring og rådhusbroa.*

*En plassering alt. 2 vil medføre at ingen trær i kanalparken må felles. Fiskebasaren er for salg og Værftsgata 1C er planlagt revet i forbindelse med utviklingen av området. Muligens kan også treet mellom Værftsgata 1C og dagens kanalbro unngå å felles.*

*Alt. 3 vil kunne redusere omfang av midlertidig bru, også med tanke på anleggsområdet.*

*Viktigheten av å finne en god løsning for midlertidig bro under byggeprosjektet må også sees i sammenheng med at den fremlagte planen ikke omtaler nødvendigheten eller konsekvensen for lysregulering av trafikken fra Jeløya når den møter RV19 for slik å kunne prioritere fergetrafikken. Dette er for Moss en uakseptabel prioritering og en må se etter muligheter for å unngå slikt behov for prioritering.*

*Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for å rive trærne i kanalparken, og sterkt ønske om ikke å forverre vannmiljøet i kanalen og sundet.*

**Begrunnelse forslag 4:** *Kollektivtrase i Helgerødgata fremstår som lite effektiv med strekninger hvor det ikke er mulighet for eget kollektivfelt. Med kollektivtrase i Helgerødgata*

*blir også gateløpet utilfredsstillende for såvel bymiljø som for beboere. Bokvaliteten for beboerne blir også redusert.*

*Viktigheten av et effektivt kollektivfelt må sees i sammenheng med at den fremlagte planen forutsetter bedre flyt i trafikken enn det som er realiteten. Dvs. at det fremlagte kollektivfelt med stor sannsynlighet vil medføre enda dårligere trafikkavvikling enn hva det legges opp til.*

*Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for den fremlagte løsning for Helgerødgata*

**Begrunnelse forslag 5:** *Vi vil ha en vurdering på en løsning med to felt i østgående retning - og hvilke konsekvenser det gir for løsningen i vestgående retning mellom Øistiens gate og Harald Hårfagres gate.*

**Begrunnelse forslag 6:** *Moss kommune har satt i gang arbeidet med en mulighetsstudie som også omhandler kanalen området, på to siden av kanalen. På Jeløysiden dekker mulighetsstudien til rundkjøringen ved Glassverket i retning vest, og på Mossesiden til Thorneløkka i retning øst. Mulighetsstudien har stor åpenhet for alternativ krysning av kanalen, og det kan betyr alt fra å fylle igjen kanalen til å grave tunnel under kanalen som alternativ med høybro, vippebro til fast bro kan bli fremlagt.*

**Begrunnelse forslag 7:** *En slik begrensning av maksimal last ansees å kunne gi lavere byggekostnader og kanskje også enklere gjennomføring av byggeprosjektet.*

*Kanalbroa knytter Jeløya til fastland og skal kun oppfylle behovene for transport til beboere og virksomheter på øya. Dagens virksomheter klarer seg med Bk 10/60 og ansees som tilfredsstillende. Det vil ikke være formålsnyttig å tilrettelegge for en bro med høyere bruksklasse, verken kostnadmessig eller bygningsmessig. Øvrige behov for ekstra tunge kjøretøy løses som i dag med spesialtransport, Sv 12/100 4S med restriksjon sentrisk kjøring om bruas midtlinje og uten trafikk foran/bak*

**Begrunnelse forslag 8:** *Det bør generelt være færrest mulig fotgjengerfelt på strekningen Gimle – Rådhusbroa. Det må være enkelt å passere under broa fra omkringliggende veisystemer.*

**Begrunnelse forslag 9:** *Det viktigste er å bygge ny bro. Videre vil det være en stor fordel å kunne erfare hvordan en ny bro vil kunne påvirke trafikkflyten, også for kollektivtrafikken, før en går til noe store endringer for Helgerødgata.*

### **Generelle kommentarer**

ØFK legger til grunn at ny kanalbro bygges i et hundreårsperspektiv. Med utgangspunkt i dette skal reguleringsplanen før utleggelse på høring gjennomgå og legge til grunn relevante resonnement, prinsipper og føringer/forslag, som er beskrevet i høringsuttalelse fra Viken FK, i rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur».

Fram til ny kanalbru kan realiseres vil det være muligheter til å avklare fremtidig beliggenhet av fergeleie og trafikkløsning fra fergeleie til E6. En trafikkavvikling av trafikk fra fergene og Jeløya med midlertidig bro under bygging av ny krysning over kanalen vil bli langt enklere å gjennomføre hvis fergetrafikken blir flyttet.

Det betyr at det må finnes midlertidige/alternative løsninger inntil fremtidig trafikksystem kan etableres.

Trafikkanalysen som ligger til grunn fremstår meget usikker og bør oppdateres, hvor det bl.a. fokuseres på trafikkflyt for alle, dvs. både syklende, kollektiv og bil.

Planforslaget omtaler, men belyser ikke at Jeløya trafikken må belage seg på forverret trafikkflyt i anleggstiden. Dette er en svakhet, og som må ha langt høyere fokus før planforslaget legges ut på høring. Utfordringen vil kunne løses med alternativ midlertidige løsninger.

Per Christian Saastad (H) var ordstyrer under behandlingen av saken.

#### **Votering:**

Kommunedirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fremmet av Arild Svenson (Ny Kurs) ble vedtatt mot 5 stemmer (AP, SV, Rødt og SP)

#### **Hovedutvalg for plan, bygg og teknisk- 074/24:**

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med hjemmel i pbl. § 12-10.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget:

- Det skal legges inn to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum. Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende forhold vurderes og avklares:

- Det må undersøkes om dagens situasjon vest for Gimlekrysset kan opprettholdes i kombinasjon med løsningen som foreslås øst for krysset.
- Det skal jobbes videre for å finne en løsning for bussholdeplassen ved Harald Hårfagres gate som gjør at bussen ikke hindrer passerende trafikk.

**Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn med de følgende endringer og tillegg:**

#### **1. Utfylling av kanalen skal ikke være et alternativ for midlertidig bro i anleggsperioden og tas ut av planen**

#### **2. Broalternativer**

Det skal settes opp en matrise hvor også brutype K02 (ref forarbeidsrapporten) vurderes på lik linje med den som er gjort i forprosjektet for K01 og K03. Byggetid og dagens seilingshøyde skal være parameter i sammenligningen.

#### **3. Midlertidig bro skal plasseres med mål om at færrest muli trær i kanalparken berøres**

Det skal belyses flere alternative midlertidig mulige plassering av kanalbro, bl.a. minimum de følgende alternativer:

1. Bro beliggende i linje rett over fra Bråtengata retning Østre Kanalgate (aksen Bråtengata – Smegata)
2. Bro beliggende nord for dagens kanalbro i aksene Jeløgata/Fiskebasaren – Værftsgata 1C.
3. Det gjøres en vurdering hvor det også går fram om det er mulig bygge ny bru delvis mens deler av dagens bru er åpen.

Alternative broløsninger skal kun inneholde maksimalt 2 felt for biltrafikk i tillegg til løsning for myke trafikanter slik at broen kan redusere bredde fra det fremlagte forslaget. Dette bør også redusere kostnadene.

Planforslaget skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte.

#### **4. Alternativ kollektivtrase til Helgerødgate (erstatte adm forslag om endring, kulepunkt 1)**

Det skal belyses alternativ kollektivtrase til Helgerødgata. Bl.a. og minst skal alternativ trase for kollektivtrafikk via Sjøgata – Longsplass belyses. Det skal tilrettelegges for mulig løsning for samordnet trafikk via Sjøgata og Longsplass, dvs. personbiler, nyttetransport og kollektivtransport, for å holde alle muligheter åpne. Det betyr at vi i tillegg til planforslagets forutsetning også skal belyse to ordinære kjørefelt over kanalbrua i retning sentrum, hvor Logns plass skal holdes åpen for ordinær trafikk.

Høringsnotatet skal oppdateres med skisser og tegninger som viser ovennevnte alternativ på en forståelig måte

### **5. Foreslått kollektivløsning i Helgerødgata**

Det skal skisseres hva det vil kunne medføre for grøntareal, sykkelfelt og fortau i vestgående retning (mellom Øisteins gate og Harald Hårfagres gate) om to felt fra Gimlekrysset i Helgerødgata fullføres helt fram til rundkjøringen ved Glassverket i retning mot øst.

### **6. Hensyn til mulig utfall mulighetsstudie**

Følgende forhold skal vurderes og avklares: oppdateres med det som er relevant fra igangsatt mulighetsstudie for kanalenområdet.

### **7. Øvre bruksklasse**

Planforslaget oppdateres med en alternativ klassifisering som maksimalt tilfredsstillende Håndbok V412: Bæreevneklassifisering av bruer, laster, og hvor bruksklasse Bk 10/60 settes som maksimalkrav for hvert av de fire feltene over ny bro.

**Før planen sendes til sluttbehandling skal følgende være endret i planforslaget**

### **8. Kryssing av veien på kanalbroa, og i umiddelbar nærhet**

Kryssing av veien på kanalbroa, eller i umiddelbar nærhet skal tilrettelegges slik at gående og syklende kan passere under broa

### **9. Delt byggetrinn**

Det legges til rette for at prosjektet kan deles, slik at broa (kun broa) kan gjennomføres som et eget byggetrinn.

### **Begrunnelser**

**Begrunnelse forslag 1:** *Det fremstår som for mange uavklarte forhold og manglende belysninger. Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for en slik midlertidig løsning*

**Begrunnelse forslag 2:** *I forarbeidsrapporten anbefales det å gå videre med tre bruer. I forprosjektet er det kun synliggjort vurderinger mellom to av dem. Den tredje (K02) må være med i høringen fordi vi ønsker å få innspill på alle tre, og vi ønsker å vite hvilken av de som har kortest og lengst anleggsperiode, og mulig seilingshøyde er avgjørende.*

**Begrunnelse forslag 3:** *En plassering av midlertidig bro alt. 1 vil i seg selv medføre at maksimalt ett tre på Jeløysiden må felles, og ingen på Mossesiden. Ved valg av denne løsning må det vurderes om planområdet må utvides til også å omhandle deler av fergekaien hvor dagens parkeringsplasser for reisende for fremtiden kan benyttes til stabling av biler ved ankomst. Med en slik «stabling» av biler kan en med lysregulering eller på annen måte (ref. forarbeidsrapporten) strukturere personbiler og tungtransport på best mulig måte for trafikkflyt når fergetrafikken skal mates inn i trafikken i rundkjøring og rådhusbroa.*

*En plassering alt. 2 vil medføre at ingen trær i kanalparken må felles. Fiskebasaren er for salg og Værftsgata 1C er planlagt revet i forbindelse med utviklingen av området. Muligens kan også treet mellom Værftsgata 1C og dagens kanalbro unngå å felles.*

*Alt. 3 vil kunne redusere omfang av midlertidig bru, også med tanke på anleggsområdet.*

Viktigheten av å finne en god løsning for midlertidig bro under byggeprosjektet må også sees i sammenheng med at den fremlagte planen ikke omtaler nødvendigheten eller konsekvensen for lysregulering av trafikken fra Jeløya når den møter RV19 for slik å kunne prioritere fergetrafikken. Dette er for Moss en uakseptabel prioritering og en må se etter muligheter for å unngå slikt behov for prioritering.

Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for å rive trærne i kanalparken, og sterkt ønske om ikke å forverre vannmiljøet i kanalen og sundet.

**Begrunnelse forslag 4:** Kollektivtrase i Helgerødgata fremstår som lite effektiv med strekninger hvor det ikke er mulighet for eget kollektivfelt. Med kollektivtrase i Helgerødgata blir også gateløpet utilfredsstillende for såvel bymiljø som for beboere. Bokvaliteten for beboerne blir også redusert.

Viktigheten av et effektivt kollektivfelt må sees i sammenheng med at den fremlagte planen forutsetter bedre flyt i trafikken enn det som er realiteten. Dvs. at det fremlagte kollektivfelt med stor sannsynlighet vil medføre enda dårligere trafikkavvikling enn hva det legges opp til.

Det er i tillegg stor motstand blant innbyggerne for den fremlagte løsningen for Helgerødgata

**Begrunnelse forslag 5:** Vi vil ha en vurdering på en løsning med to felt i østgående retning - og hvilke konsekvenser det gir for løsningen i vestgående retning mellom Østiens gate og Harald Hårfagres gate.

**Begrunnelse forslag 6:** Moss kommune har satt i gang arbeidet med en mulighetsstudie som også omhandler kanalen området, på to siden av kanalen. På Jeløysiden dekker mulighetsstudien til rundkjøringen ved Glassverket i retning vest, og på Mossesiden til Thorneløkka i retning øst. Mulighetsstudien har stor åpenhet for alternativ krysning av kanalen, og det kan betyr alt fra å fylle igjen kanalen til å grave tunnel under kanalen som alternativ med høybro, vippebro til fast bro kan bli fremlagt.

**Begrunnelse forslag 7:** En slik begrensning av maksimal last ansees å kunne gi lavere byggekostnader og kanskje også enklere gjennomføring av byggeprosjektet.

Kanalbroa knytter Jeløya til fastland og skal kun oppfylle behovene for transport til beboere og virksomheter på øya. Dagens virksomheter klarer seg med Bk 10/60 og ansees som tilfredsstillende. Det vil ikke være formålsnyttig å tilrettelegge for en bro med høyere bruksklasse, verken kostnadsmessig eller bygningsmessig. Øvrige behov for ekstra tunge kjøretøy løses som i dag med spesialtransport, Sv 12/100 4S med restriksjon sentrisk kjøring om bruas midtlinje og uten trafikk foran/bak

**Begrunnelse forslag 8:** Det bør generelt være færrest mulig fotgjengerfelt på strekningen Gimle – Rådhusbroa. Det må være enkelt å passere under broa fra omkringliggende veisystemer.

**Begrunnelse forslag 9:** Det viktigste er å bygge ny bro. Videre vil det være en stor fordel å kunne erfare hvordan en ny bro vil kunne påvirke trafikkflyten, også for kollektivtrafikken, før en går til noe store endringer for Helgerødgata.

#### **Generelle kommentarer**

ØFK legger til grunn at ny kanalbro bygges i et hundreårsperspektiv. Med utgangspunkt i dette skal reguleringsplanen før utleggelse på høring gjennomgås og legges til grunn relevante resonnement, prinsipper og føringer/forslag, som er beskrevet i høringsuttalelse fra Viken FK, i rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur».

Fram til ny kanalbru kan realiseres vil det være muligheter til å avklare fremtidig beliggenhet av fergeleie og trafikkløsning fra fergeleie til E6. En trafikkavvikling av trafikk fra fergene og Jeløya med midlertidig bro under bygging av ny krysning over kanalen vil bli langt enklere å gjennomføre hvis fergetrafikken blir flyttet.

Det betyr at det må finnes midlertidige/alternative løsninger inntil fremtidig trafikksystem kan etableres.

Trafikkanalysen som ligger til grunn fremstår meget usikker og bør oppdateres, hvor det bl.a. fokuseres på trafikkflyt for alle, dvs. både syklende, kollektiv og bil.

Planforslaget omtaler, men belyser ikke at Jeløya trafikken må belage seg på forverret trafikkflyt i anleggstiden. Dette er en svakhet, og som må ha langt høyere fokus før planforslaget legges ut på høring. Utfordringen vil kunne løses med alternativ midlertidige løsninger.

#### **Vedlegg i saken:**

30.05.2024	01 Planbeskrivelse
30.05.2024	02 Plankart_A1-L 1_1000.pdf
	02 Plankart_vertikalnivå på grunnen_Arealtabell.pdf
07.06.2024	03 Reguleringsbestemmelser
07.06.2024	04 Tekniske tegninger_delvis UO_sladdet
30.05.2024	05 KU Naturmangfold
30.05.2024	06 KU Kulturminner og kulturmiljø
30.05.2024	07 KU Landskapsbilde og By- og friluftsliv
30.05.2024	08 KU Vannmiljø Overvann
30.05.2024	09 ROS-analyse
30.05.2024	12 Alternativer for Interimsløsning
30.05.2024	14 Formingsveileder
30.05.2024	17 Vurdering av områdestabilitet
30.05.2024	21 Vannutskiftning Mossesundet
07.06.2024	25 Innspill ved varsel om oppstart
30.05.2024	26 Oppsummering og kommentarer.pdf
30.05.2024	27 Interimsløsning nord for Kanalbrua.pdf