

Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune

Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.:

Til: Jyar Dara
Fra: Pia Kristin Mortensen
Dato: [2024-08-19](#)

► Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua | Svar på punkter i vedtak ved 1. gangs behandling av planforslag

Planforslag til fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua har vært oppe til politisk til 1. gangs behandling 2024-06-24. Dette notatet gir svar på 9 punkter listet i *Forslag i sak 74-Detaljregulering for Helgerødgata og ny kanalbro.docx*.

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

Svar punkt 1:

Planutvalget kan velge å ta ut fylling som alternativ, planforslaget er ikke i strid med det. Det eneste er at planbestemmelsene må oppdateres. Men det rådes likevel til å utrede midlertidig fylling videre i byggeplan, på lik linje med midlertidige bruer før løsninger forkastes. Med flere fakta, utfyllende detaljer og innspill i høringsperioden vil man ha de beste forutsetninger for et godt valg. Moss kommune skal ifølge planbestemmelsene involveres før man tar endelig valg på interimsløsning. Ulemper ved å ta ut fyllingsalternativet nå før vi har utredet miljø i vann og på land er at vi ikke vet 100 prosent hvor mye de forskjellige løsningene vil kunne påvirke miljøet i Mossesundet. Ved å sørge for vanngjennomstømming i fyllingen og redusere inngrep og kanalkantene kan oppvirvling av sedimenter kunne reduseres ved en fylling. Byggetiden for ny bro kan reduseres med fyllingsalternativet og det kan etableres mere robuste løsninger for uttrykingskjøretøy og ordinær trafikk. Ulemper ved å ta ut alternativet for tidlig er konsekvenser for økte kostnader (flere millioner), større inngrep på land med graving for brufundamenter og anleggsområde. Som følge av dette må trolig flere trær felles enn ved interimsløsning med fylling. Byggetiden blir lengre, det blir mer upraktisk logistikk for anlegget, mer anleggstrafikk som går sammen med ordinær trafikk, uheldig kjøremønster for anleggstrafikk med tanke på HMS som kan innebære mer rygging, da det vil være begrensede snumuligheter for større kjøretøy nær byggegropa for ny Kanalbru mm. En bruløsning kan bidra til dårligere trafikkavvikling, dvs. mer kø og et mindre lesbart trafikkmønster.

Uten anleggsfylling i Kanalen, er det viktig å sette av andre angrepspunkter for entreprenør. Fiskebasar på østsiden, og gangrampe på vestsiden bør rives tidlig. Midlertidige bruer må legges i best mulig avstand fra eksisterende bru. Midlertidig vei på nordsiden er mere i strid med mål og hensyn i prosjektet som er omtalt i plangrunnlaget. Dette vil også vanskeliggjøre båtatkost for entreprenør, som nå blir veldig viktig, og det kommer alt for tett på bruarbeidene.

Se ellers utarbeidede plandokumenter:

[12 Alternativer for Interimsløsning.pdf](#)

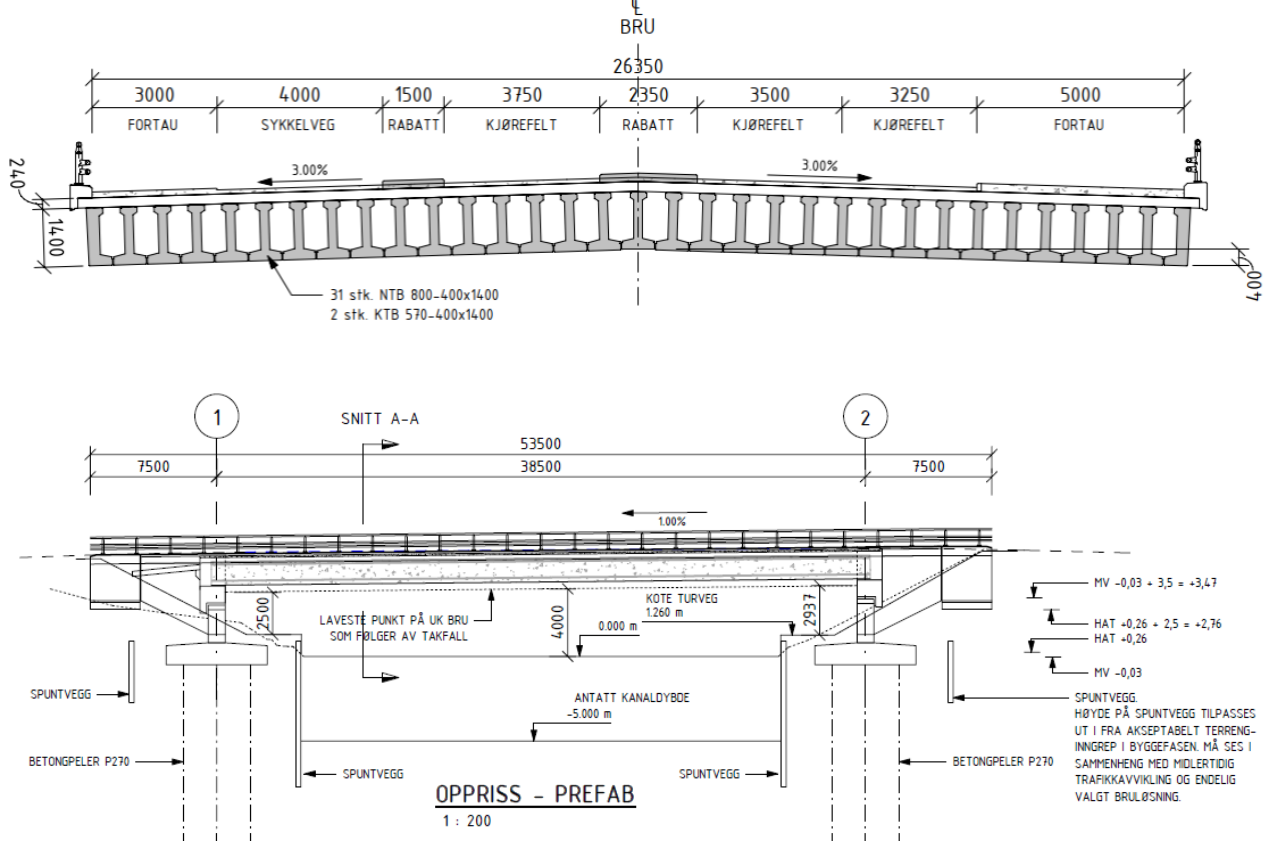
[27 Interimsløsning nord for Kanalbrua.pdf](#)

2. Broalternativer

Svar punkt 2:

Se vedlegg [Justert ev_matr_inkl_brualt_K02_2024-08-07](#).

Brutype K02 fra forarbeidsrapport (fra tegning K02):



Utfordringer med denne brutypen:

Seilingshøyden på 4,5 meter var et konkret og tydelig krav fra båtforeninger og innsigelsesmyndigheten Kystverket. Dette kravet kunne ikke ivaretas med denne bruløsningen fordi man møter på geometriske utfordringer på begge enden av brua. Kanalbrua er plassert med kobling til annen viktig infrastruktur og kryss - blant annet rv. 19 / Rådhusplassen bru og kryss mot Longs plass. Disse må lande på en bestemt kote. Prosjektet stoppet videre utredning av bruløsningen når kravet med seilingshøyden ikke kunne ivaretas.

- Dårlig egnet med betongelementer så nært sjøvann, pga. bestandighetsutfordringer som følger av utførelsen med mulig mindre overdekning, hulrom, overganger, etc ved prefab. Utilsiktet oppsprekking / skader i skjøtesoner/oppleggsjoner etc. mellom elementskjøter. Dårligere estetikk enn plasstøpt løsning.

- Begrenset mulighet for å ivareta krav til seilingshøyde pga høyt brutverrsnitt i midtfelt. Det står 1,6 m brutverrsnitt på forarbeidstegning K02. Det står da at de kan oppnå 4,0 m frihøyde over kote 0 på forarbeidstegning K02, som tilsvarer 3,74 m over HAT, mens anbefalt løsning har 4,5 m over HAT. Det er ikke gitt at det er mulig med vårt høybrekk over Kanalen. Frihøyden kan altså bli ennå mindre. Kystverket har i utgangspunktet som minstekrav seilingshøyde på 4,5 m over HAT opprettholdes.
- Behov for meget kraftige tverrbærere i endeaksene. utfordringer med flomnivå i forhold til lager. utfordringer med antall lagre og lagerskifte.
- Brualternativ K02 har oppgitt spennlengde på 38,5 m. Pga behov for store tverrbærere er tilgjengelig plass under bru antagelig ca 37 m (normalt på Kanalen), mens vi har tilsvarende plass under bru på ca 57 m i vårt anbefalte brukonsept. De får da meget begrenset plass til brygger og turveier under bru, og brua vil fremstå som en kraftig barriere for Kanalparken. Vi har lagt til grunn at Kanalen i seg selv bør ha en fri bredde på ca 28,6 m, dvs at brualternativ K02 da står igjen med 4,2 m mulig passasje under bru på hver side av Kanalen, mens vi har ca 10 m slik passasje fordelt på brygger og turvei under vårt anbefalte brualternativ. Frihøyde for turvei på hver side av kanalen blir også begrenset sammenlignet med vinner.
- Reguleringsplanen har restriksjoner til ny bru med krav om seilingshøyde 4,5 m og med henvisning til tegning K100

Basert på disse betraktningene er det gjort en score på brualternativ K02 i forhold til de andre brualternativene i vedlagte fil. Alternativ K02 kommer samlet sett ikke så verst ut (2. plass, men godt bak vinner), men det gjøres altså oppmerksom på at brualternativet ikke tilfredsstiller Kystverkets krav til minste seilingshøyde, og at det dermed antagelig bør ekskluderes.

3. Midlertidig bro skal plasseres med mål om at ingen trær i kanalparken berøres

Svar punkt 3:

Generelt: I møteserie med Moss kommune har de uttrykt ønske om 2 kjørefelt i retning Moss samt utvidelse for venstresvingefelt i vestgående retning for trafikk til Logns plass i midlertidig situasjon. Ved skarp geometri med 90 graders vinkler til/fra Logns plass vil sporing for vogntog kreve bredden til 2 ordinære kjørefelt. Det kan ikke tillates at vogntog krysser motgående kjørefelt, men det kan tillates at vogntog benytter bredden til 2 ordinære kjørefelt i samme retning i kurver og rundkjøringer. Tilsvarende er det behov for bredden til 2 ordinære kjørefelt østgående for vogntog som skal ta høyresving fra Jeløya til havna.

Det er lite sannsynlig at det kun er ett tre som felles med alternativ 1 og ingen trær med alternativ 2. Ny Kanalbru og byggegrop for denne (med opptil 4 meters høydeforskjell fra gateplan til bunn byggegrop ved spuntvegg) med tilkomster og minimum anleggsareal nær brua vil sannsynlig

berøre flere trær, uavhengig av plassering av midlertidig omkjøringsvei og hovedriggområde utenom Kanalparken. Byggekran kan tenkes plassert flytende på lekter i Kanalen.

Alternativ 1: Midlertidig bru liggende i linje rett over fra Bråtengata retning Østre Kanalgate. I møter med eksterne har det kommet tydelig frem at Moss havn (Moss kommune), Statens vegvesen, Elvia og Statkraft varme som alle har sterke interesser i området, ønsker en midlertidig løsning i nærheten og på sørsiden av Kanalbrua fremfor et alternativ lengre syd. Konflikt og omlegging av nevnte eksterne infrastruktur ville sannsynligvis bidratt til enda mer inngrep i parken og fjerning av trær. Dette i tillegg til konflikt med mange andre viktige mål og hensyn, blant annet trafikkutfordringene, større omvei for gående og syklende i tillegg til høyere trafikk tettere til boligstrøk og andre friluftsområder.

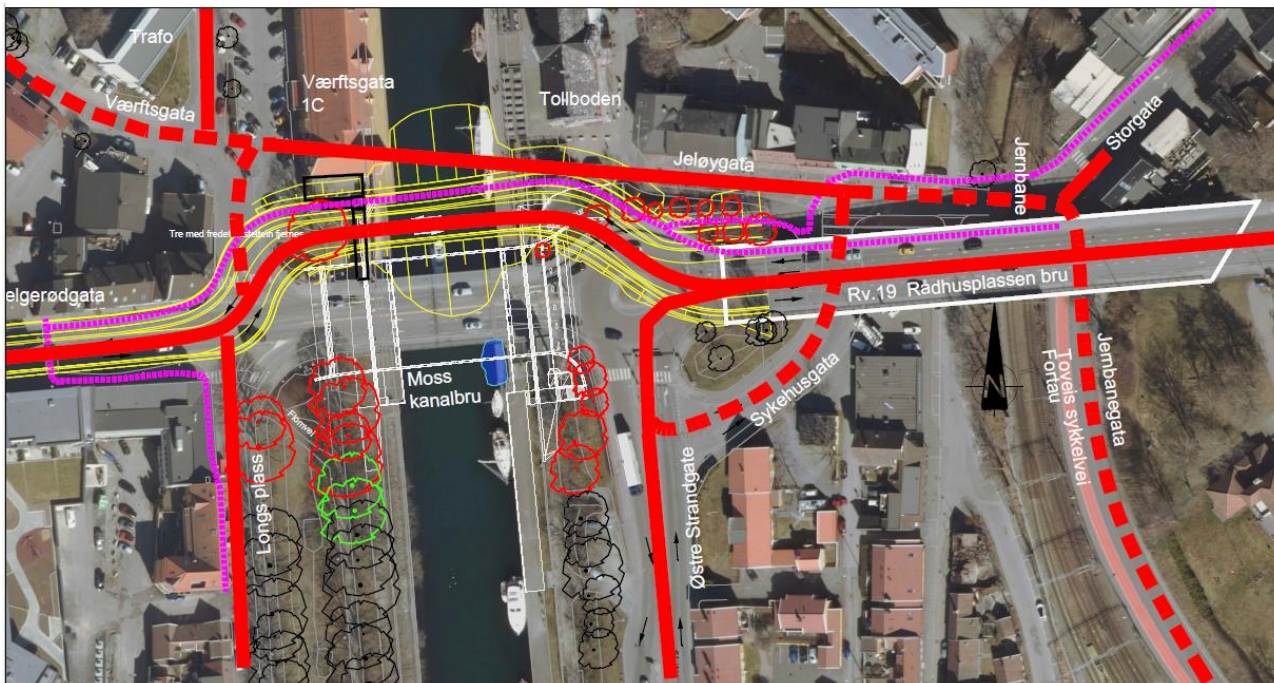
Det kan hende argumentet bak dette alternativet er å gjenbruke interimsløsningen senere til en permanent gang- og sykkel bru eller en overgang for nødetatene som reserveløsning og ekstra nød-kapasitet for blålysetatene. Dersom det er tiltenkt å beholde bruløsning som permanent løsning for gående og syklende så vil det skape avvik mot seilingshøydekravet på 4,5 meter. Terrenget ligger lavere ved denne plasseringen på begge sider av brua og dermed er det vanskeligere å tilfredsstille seilingshøydekravet uten store stigninger på begge sider av brua.

Alternativ 2: midlertidig bru nord for dagens Kanalbru i skrå-aksen Jeløgata/Fiskebasaren – Værftsgata 1C.

Prosjektet har sett på utfordringer i form av en interimsv vei på fylling. Men med en interimsv bru vil utfordringene bli enda større. Kostnadene for prosjektet vil øke enda mer dersom Værftsgata 1C skal innløses, da Værftsgata 1C er ikke revet ennå og planene for området er heller ikke vedtatt.

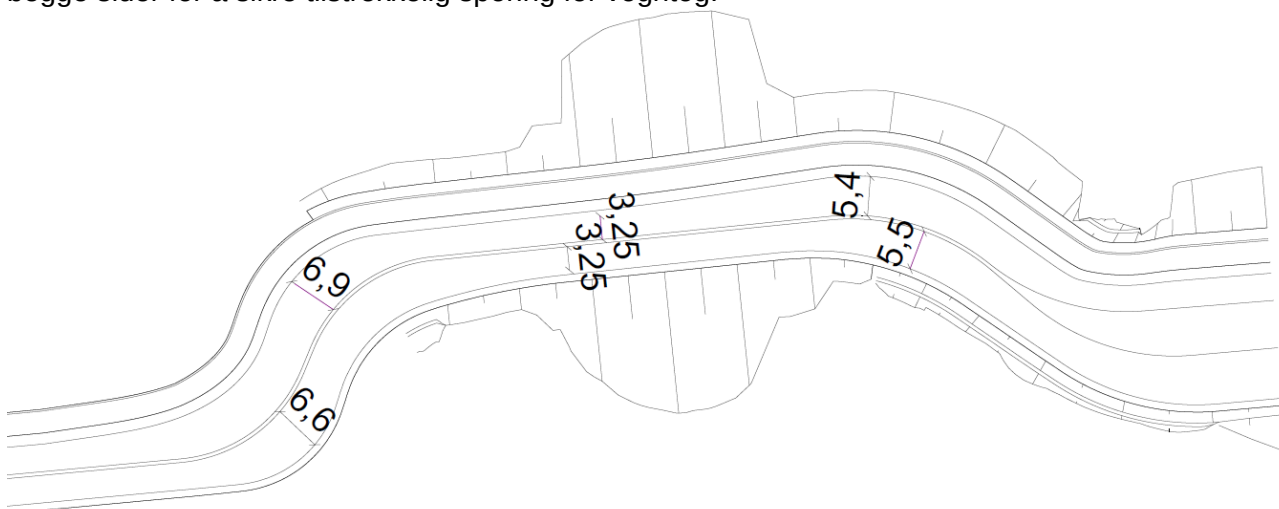
Alternativet synes mindre aktuelt i dagens situasjon og med dagens trafikk. En kobling av interimsv veien via Sykehusgata fordrer at gang- og sykkeltrafikk legges utenom denne. Mesteparten av gangtrafikken kommer fra Storgata og ikke fra rv. 19. Det kan være utfordrende å få til planskilt kryssing og samtidig ivareta universell utforming for gående og syklende. Alternativ kobling via Storgata/Jernbanegata, i stedet for rv. 19 mot Kransen, er ikke ønsket av hensyn til kryssing i plan av jernbanen og nærføring forbi Moss stasjon. Det vil da være nødvendig å utvide omkjøringsveien på bekostning av toveis sykkelvei langs Jernbanegata. Begge varianter vil gi ulemper med økt trafikk i bygatene.

Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune
 Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.:



Midlertidig bru nord Kanalbrua (skrå-akse Jeløygata – Værftsgata 1C eller parallelt med Helgerødgate)

I plangrunnlaget er det gjort en overordnet vurdering av interimsløsning på nordsiden parallelt med Helgerødgate, med kobling til rv. 19. Dette medfører så mange ulemper og usikkerheter at løsningen frarådes. Utifra HMS, trafiksikkerhet og byggbarhet er det uheldig om omkjøringsveien og Kanalbrua blir liggende tett på hverandre. Rådhusplassen bru, Kanalbrua og hjørnebygg i krysset Værftsgata x Helgerødgate er begrensende faktorer for plassering av en omkjøringsvei. Selv med ett kjørefelt i hver retning over kanalen vil det være behov for ekstra bredde i kurver på begge sider for å sikre tilstrekkelig sponning for vogntog.



Kjørefeltbredder (meter) ved 2-felts interimsvei parallelt med Helgerødgate nord for Kanalbrua

Hovedriggområde vil mest sannsynlig bli nord for Kanalbrua/inn Værftsgata. Det er da stor fordel om man kan unngå den høytrafikkerte trafikåren plassert mellom riggområdet og Kanalbrua.

En interimsløsning på nordsiden (plassert skrått eller parallelt) vil gjøre det ugunstig å benytte kanalen som supplerende/avlastende anleggsvei fra vann nordfra, med kryssing under interim sveien. Kulturarv fraråder tiltak nær den fredete Tollboden av hensyn til potensielle skader og setninger.

Se ellers utarbeidede plandokument: 27 – *Interimsløsning nord for Kanalbrua.pdf*

Alternativ 3.

Dagens bru er ikke mulig å rive delvis og beholde delvis med trafikk.

Ny bru bygges i to etapper i ca samme trase som eksisterende bru. Dette for å muliggjøre interimbru tett på brustedet. Det vil si at interimbru bygges tett inntil dagens bru, på nordsiden eller på sydsiden. Dagens bru rives. Når første halvdel av ny bru er etablert, legges trafikken over på denne (2 kjørefelt + g/s-veg), interimbru fjernes og andre halvdel av ny bru etableres. Det er imidlertid utfordrende å bygge ny bru delvis, og dette må utredes nærmere dersom det blir aktuelt. Vi kan allerede nå si at dette vil forlenge byggetiden (ca dobling) på grunn av doble operasjoner, noe som også er kraftig fordyrende. Det vil også være teknisk utfordrende. I anleggsperioden må entreprenøren ha godt med anleggsområde på motsatt side av ny bru. Dvs at med interimbru på sydsiden, kloss inntil eksisterende bru, må entreprenøren ha godt med anleggsområde på nordsiden. HMS og trafiksikkerhet må ivaretas i hele anleggsperioden. Dette alternativet medfører også behov for flere skifter i kjøremønstre undervegs i anleggsperioden. Vi anbefaler ikke en slik løsning.

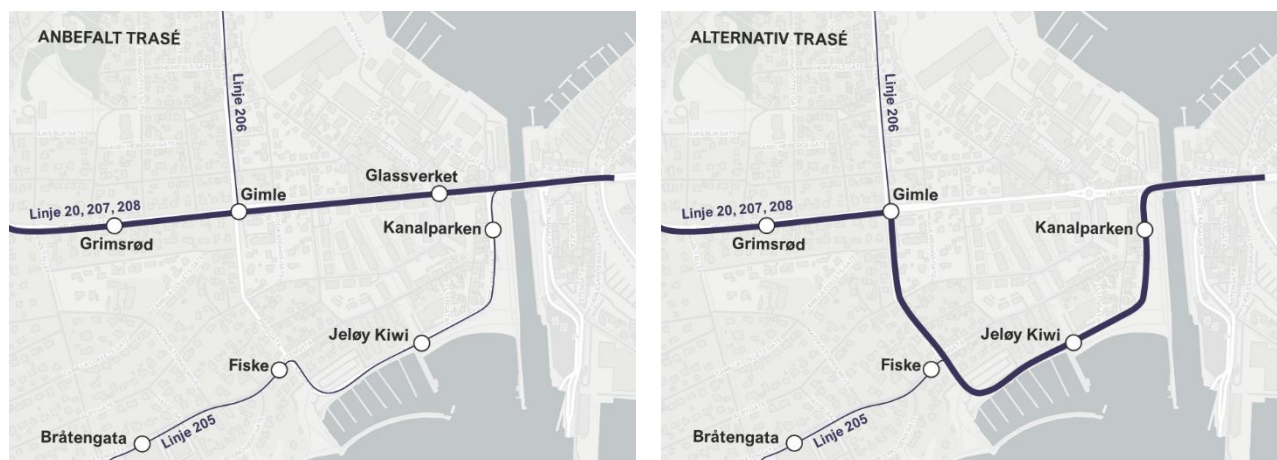
4. Alternativ kollektivtrase til Helgerødgata (erstatte adm forslag om endring, kulepunkt 1)

Svar punkt 4:

Bakgrunn og oversikt over alternativene

Etter politisk behandling er det ønske om å belyse alternativ kollektivtrasé til Helgerødgata, og det er pekt på trasé via Sjøgata og Logns plass som i dag er trasé for buss linje 205 til/fra Framnes. Det er ingen andre egnede traseer som ikke krever store tiltak. Vi har derfor valgt å begrense vurderingen til alternativet via Sjøgata og Logns plass.

Anbefalt løsning i planforslaget innebærer at linje 20, 206, 207 og 208 kjører via Helgerødgata til Kanalbrua, mens linje 205 kjører fra Bråtengata via Sjøgata og Logns plass. I alternativ trasé kjører alle linjene via Sjøgata og Logns plass til/fra Kanalbrua (se figur på neste side).



Til venstre: Trasé og holdeplasser som anbefalt i planforslaget. Til høyre: Alternativ trasé og holdeplasser for linje 20, 206, 207 og 208 via Sjøgata og Logns plass.

Nedenfor vurderes reisetid, fremkommelighet og markedsdekning for de to alternativene. Behov for kollektivfelt over Kanalbrua vurderes til slutt.

Lengre trasé gir lengre reisetid utenom rush

Trasé via Sjøgata og Logns plass er 0,5 km lengre enn anbefalt trasé. Uten trafikk gir dette økt kjøretid (på grunn av lengre distanse) på 1 minutt med en gjennomsnittshastighet på 30 km/t og 90 sekunder med en gjennomsnittshastighet på 20 km/t. Store deler av alternativ trasé har 30 km/t fartsgrense og går i et område med veikryss, krysningspunkter for gående og mye aktivitet langs veien slik at gjennomsnittshastigheten sannsynligvis vil bli lavere enn 20 km/t.

I tillegg kommer ekstra tid brukt på holdeplass: Alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass har i dag holdeplassene Jeløy Kiwi i Sjøgata og Kanalparken i Logns plass. Dersom bussene fra Helgerødgata legges til alternativ trasé, bør disse holdeplassene betjenes. I tillegg bør Gimle holdeplass samlokaliseres vest for Gimleveien/Fiskegata slik at begge retninger kan betjenes før bussen svinger av ved Fiskegata (i dagens situasjon og i planforslaget ligger østgående holdeplass øst for krysset med Gimleveien/Fiskegata). Dette gir en ekstra holdeplass i alternativ trasé sammenlignet med anbefalt trasé. Med noen få av- og påstigende passasjerer kan vi anta at et gjennomsnittlig holdeplassopphold ligger på 20–30 sekunder inkludert nedbremsing og akselerasjon.

Samlet sett betyr dette at alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass vil kunne gi ca. 2 minutter lengre gjennomsnittlig reisetid utenom rush, enn dagens trasé og anbefalt alternativ langs Helgerødgata. I rush kan denne forskjellen bli noe mindre. Dette diskuteres nedenfor.

Fremkommelighetsutfordringer og behov for kollektivfelt

Trafikkanalysene som er gjort i prosjektet, viser at mellom Gimlekrysset og Glassverket kan det være behov for kollektivfelt dersom man ønsker en løsning som er robust mot de ekstreme

situasjonene som kan oppstå, særlig i forbindelse med høy trafikk til og fra Moss ferjekai. Det er valgt å legge til grunn kollektivfelt i løsningen for å sikre denne robustheten.

Trafikkanalysene viser at det i stor grad er forhold øst for Kanalbrua som påvirker fremkommeligheten over Kanalbrua og i Helgerødgata. I trafikkanalysen side 5 står det:

Det virker som det hovedsakelig er mottakskapasiteten på østsiden av kanalen som legger føringer for hvordan trafikkavviklingen vil bli på Jeløya. Mottakskapasiteten er uendret i foreslått tiltak, og trafikkavviklingen her i utbyggingsalternativet er ikke dårligere enn i nullalternativet.

De som kjører via Sjøgata og Logns plass, blir utsatt for de samme forsinkelsene over Kanalbrua inn mot rundkjøringen med rv. 19. Trafikkanalysene i prosjektet viser gjennomsnittlig 2 minutters forsinkelse i de mest belastede periodene, mens en enkeltsimulering hvor flere uheldige omstendigheter oppstår samtidig viser opp mot 7 minutters forsinkelse. Brukere av Helgerødgata har beskrevet situasjoner med enda større forsinkelser enn dette.

I situasjoner med store køproblemer vil forsinkelser forplante seg til flere av gatene, også alternativ trasé i Sjøgata og Logns plass. Igjen er det utfordringer på østsiden av Kanalbrua som forplanter seg til Helgerødgata og tilgrensende gatenett, og det vil være fremkommelighetsproblemer i både Helgerødgata og alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass.

Anbefalt løsning med kollektivfelt i Helgerødgata skal bidra til bedre fremkommelighet for buss i situasjoner med store køproblemer.

Tilgjengelighet og markedsdekning

Som beskrevet ovenfor bør holdeplassene Jeløy Kiwi i Sjøgata og Kanalparken i Logns plass betjenes av busser som kjører alternativ trasé. Det er lagt til grunn at vestgående plattform på Kanalparken holdeplass flyttes noe nærmere Helgerødgata for å betjene området rundt Helgerødgata bedre, og at Gimle holdeplass tilpasses slik at begge retninger kan betjenes av bussene som kjører alternativ trasé. Alternativ trasé har dermed en ekstra holdeplass sammenlignet med anbefalt trasé.

Alternativ trasé flyttes lengre unna tett befolkede områder som ligger tett på Helgerødgata, særlig mellom Glassverket og Cort Adelers gate. Mange reisende vil dermed få lengre reisetid dersom linje 20, 206, 207 og 208 flyttes til alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass.

Samlet vurdering av anbefalt og alternativ trasé

Bedre fremkommelighet og kort kjøretid for buss er viktig for å gjøre kollektivtrafikken mer konkurransedyktig. Fylkeskommunen har blant annet satt følgende konkrete mål for prosjektet:

- Mer forutsigbar og kortere reisetid for kollektivtrafikken på strekningen.
- Bidra til at en økt andel av de som reiser til/fra Jeløya velger andre transportmidler enn bil.

Vurderingene av reisetid, fremkommelighet og markedsdekning ovenfor viser at:

- Alternativ trasé gir betydelig lengre reisetid utenom rush. Dette er en stor ulempe for passasjerene, og øker driftskostnadene for busstilbudet.

- Alternativ trasé løser ikke køproblemene i Helgerødgata. Problemene skyldes i stor grad forhold øst for Kanalbrua som påvirker fremkommeligheten over Kanalbrua og i Helgerødgata. Trafikken inn mot Kanalbrua fra Logns plass vil påvirkes av de samme køproblemene, noe som begrenser gevinsten av å kjøre forbi deler av Helgerødgata. Planlagt kollektivfelt i Helgerødgata skal bidra til å løse fremkommelighetsproblemene for bussene uten at disse må kjøre en omvei.
- Alternativ trasé gjør at flere reisende får lengre gangavstand til kollektivtilbudet. Dette er særlig negativt for tett befolkede områder som ligger tett på Helgerødgata.

Samlet sett viser dette at alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass vil bidra negativt til målene om mer forutsigbar kollektivtrafikk og en større andel kollektivreisende, sammenlignet med dagens og anbefalt trasé via Helgerødgata. Derfor ønsker ikke ØFK å fjerne kollektivfeltet og legge busstrafikken i alternativ trasé.

Et tilleggsmoment ved kollektivfelt i Helgerødgata er at dette også kan brukes av syklistene, og det kan vurderes om det skal åpnes for samkjøring (2+) og/eller elbiler. Alternativ trasé via Sjøgata og Logns plass (som erstatning for en løsning med kollektivfelt i Helgerødgata) gir ikke denne muligheten.

Feltbruk over Kanalbrua

Det skal belyses to ordinære kjørefelt over Kanalbrua i retning sentrum, hvor Logns plass holdes åpen for ordinær trafikk. Merk at reguleringsplanen gir fleksibilitet for å endre feltbruken over Kanalbrua. Det er derfor ikke nødvendig å endelig bestemme feltbruken nå.

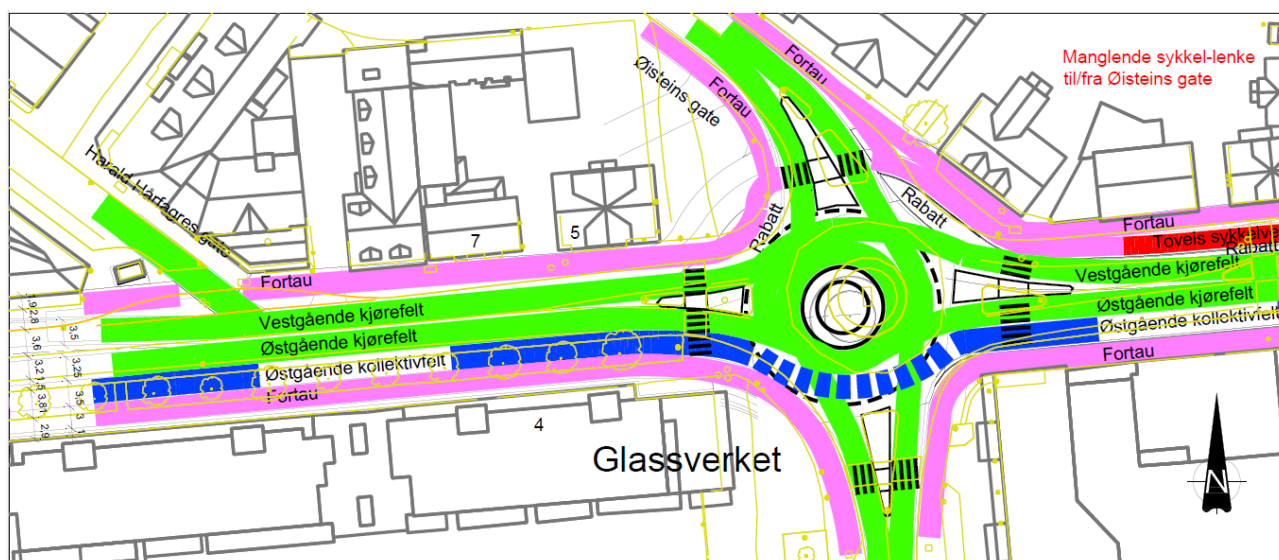
Som beskrevet ovenfor viser trafikkanalysen at det i stor grad er forhold øst for Kanalbrua som påvirker fremkommeligheten over Kanalbrua og i Helgerødgata. I de tekniske tegningene er det nå vist et felt rett frem og et kollektivfelt/høyresvingefelt på Kanalbrua mot sentrum. Dersom det høyre feltet gjøres om til ordinært bilfelt, vil dette gi noe større kapasitet for køoppstilling inn mot rundkjøringen og noe bedre avvikling fordi to biler kan kjøre samtidig. Men begge kjørefeltene må fortsatt vike for en stor trafikkstrøm fra venstre i rundkjøringen. Trafikkanalysene har videre vist at dersom Logns plass holdes åpent for alt trafikk, vil dette forverre trafikkflyten i Helgerødgata.

Kollektivfelt/høyresvingefelt på Kanalbrua inn mot rundkjøringen med rv. 19 gir bussene mulighet til å komme seg frem i køen. Denne effekten kan forsterkes dersom det blir etablert kollektivfelt på også på østsiden av rundkjøringen. Dette ligger utenfor planområdet. Kollektivfelt bidrar til prosjektets mål om mer forutsigbar og kortere reisetid for kollektivtrafikken på strekningen, og å bidra til at en økt andel av de som reiser til/fra Jeløya velger andre transportmidler enn bil.

5. Foreslått kollektivløsning i Helgerødgata

Svar punkt 5:

2 felt vestfra frem til rundkjøring ved Glassverket innebærer større rundkjøring tilpasset 2 felt gjennom sirkulasjonsareal. Utvidelsen vil skje mot nordvest. Større rundkjøring og ekstra kjørefelt ved 2 gangfelt gir potensiale for flere konfliktpunkter, høyere fart og et mer sammensatt trafikkbilde. Med 2 felt i innfart til rundkjøring må det også være 2 felt i utfart av rundkjøring i østgående kjøretretning for å sikre et logisk kjøremønster. Østre veiarm av Helgerødgata er i planforslaget allerede presset på plass mellom dagens bebyggelse, med begrensninger i forhold til sikt. Med 3 kjørefelt blir det ikke plass til å lede toveis sykkelvei fra Kanalbrua frem til Øisteins gate. Toveis sykkevei mellom Harald Hårfagres gate og Øisteins gate må utgå. Følgen av dette er at Værftsgata må holdes åpen for tunge kjøretøy. Det vil ikke være plass til trær på nordsiden forbi Helgerødgata 5-7.



2 felt vestfra frem til rundkjøring Glassverket (se vedlagt skisse for bedre lesbarhet)

6. Hensyn til mulig utfall mulighetsstudie

Svar punkt 6:

Det har vært bred involvering av eksterne myndigheter, interessenter og grunneiere i planprosessen. Mulighetsstudien avsluttes i november 2024 og er i en overordnet fase. Med to ulike fasenivå blir det umulig å hensynta denne uten å utsette behandling av planen i nåværende periode. Mulighetsstudien i seg selv er ikke en bindende plan. Valg av løsning vil kunne kreve betydelige prosesser og tilhørende tid. Utifra tilstanden på dagens bru er det behov for ny bru raskt og i påvente av ev. andre løsninger. Skulle mulighetsstudien og videre prosesser (mot formodning) lande på at det ikke bør være en bru der dagens ligger, vil det være mulig å stoppe videre arbeid

med bruprosjektet så lenge det ikke er igangsatt bygging (men da med fare for at det ikke går an å krysse kanalen etter hvert, i hvert fall ikke for tyngre kjøretøy).

7. Øvre bruksklasse

Svar punkt 7: Dagens bru er i bruregister (Brutus) klassifisert for bruksklasse BK 10/50, veigruppe A, men med begrensninger på tungtrafikk i antall felter samtidig. Brua er oppført med sårbar bæreevne på grunn av fare for utmatting.

Det kan være noe potensiale for å spare brutverrsnitt ved å redusere nyttelasten, men det vil være relativt marginalt. Den økonomiske besparelsen er dermed lav. Dersom dette kan være aktuelt, må vi se på det i detalj i byggeplanfasen. Det er imidlertid meget uvanlig at det bygges nye konstruksjoner på offentlig vei med redusert klassifisering.

Se Forskrift for trafikklast på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner i det offentlige vegnettet (trafikklastforskrift for bruer m.m.) - Lovdata

Det er i tilfelle Vegdirektoratet som er fraviksmyndighet her, men det er svært tvilsomt at de vil tillate noe slikt for en så høytrafikkert vei til en så befolket øy med dette som eneste veiforbindelse.

Bruksklasse på brua bestemmes ikke i reguleringsplanen, denne må godkjennes hos Vegdirektoratet.

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

Svar punkt 8: Helgerødgata er definert som gate og planlagt for redusert fart for å minimere barrierevirkning, fremme trafiksikkerhet og urbant by- og bomiljø i sentrumsnær tettbebyggelse. Forslaget om færrest mulig krysningspunkt er i strid med prioritering av gående og syklende (nullvekst). Ugunstige ruter og omveier for gående og syklende vil gjøre tilbudet deres mindre attraktivt og mindre brukervennlig. Dersom det er mulig å krysse Helgerødgata, vil det være de som velger å gjøre dette utenom gangfelt. Dette vil gi dårligere trafiksikkerhet. For å hindre kryssing av gående er det ofte behov for fysiske sperrer, gjerne i form av (flettverks)gjerder der det er begrenset plass til rådighet. Dette er til ulempe for blant annet drift- og vedlikehold, snøopplag (miljø), sikt, trafikanteropplevelse og estetikk.

Gangforbindelser på hver side av kanalen under Kanalbrua er planlagt som turveier med redusert standard sammenlignet med offentlige gang- og sykkelveier med fullverdig universell standard. Dette innebærer redusert frihøyde (2,5 m) og grusdekke, samt ramper på nordsiden med opp mot 10 % stigning. Disse brøytes ikke. Moss havn ønsker tydelig skille mellom turvei og brygger / gjestehavn. Det er derfor planlagt lav mur på ca 0,5 m mellom disse. Økt frihøyde med senket gangforbindelse under Kanalbrua (lagt i høyde med brygger) vil i tilfelle ligge under hensynssone for flomfare og er ikke anbefalt. Moss havn ønsker ei heller rekkverk langs gangramper, mot brygger eller kanalen. På tider av døgnet med lite folk kan det tenkes at noen vil oppleve det som utrygt (selv med belysning under Kanalbrua) uten synlig kontakt til andre og til trafikkbildet. Ekstra omvei kan også oppleves som en barriere for flere.

Undergang istedenfor kryssing i plan kan bli utfordrende på grunn av universelt formingskravet og lengre omvei for gående og syklende. I tillegg kan det bli fare for flere uheldige trafikksituasjoner hvor gående og syklende krysser veien til tross for at det ikke er tilrettelagt for det.

9. Delt byggetrinn

Svar punkt 9: Det er umulig å bygge kun brua og ikke noe mer. Det er teknisk mulig å dele opp prosjektet, men trinn 1 må være frem til rundkjøring ved Glassverket. Ny bru er bredere, lengre og har en annen utforming og oppbygning enn dagens, med behov for en overgangssone for spleis til dagens gatesystem. Ny bru krever også omfattende graving og omlegging av tung infrastruktur i grunnen vest for Kanalbrua. Gata er foreslått senket noe i dette området for å ivareta fallforhold for overvann og flomvei frem til Kanalen.

Kostnaden for byggetrinn 1 er antatt til å være 80%, og 20% for byggetrinn 2.

B01	2024-08-19	For informasjon / kommentarer hos eksterne parter	TTe, IvKuf og PiKMo	MaSOd	PiKMo
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.