

Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune

Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.: VFK.0.FEL.TEKN.N.001

**Til:** Østfold fylkeskommune ved Jyar Dara

**Fra:** Pia Kristin Mortensen

**Dato** 2024-04-25

## ► Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua | Interimsløsning nord for Kanalbrua

I prosjektet fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua vil det bli behov for midlertidig omkjøringsvei over Mossekanalen mens man bygger ny Kanalbru. I øvrige plandokumenter til reguleringsplan er det vurdert interimsløsning på sørsiden av brua i form av midlertidig fylling eller bruer. Dette notatet gir en grov vurdering av alternativ interimsløsning på nordsiden av brua (fylling eller bruer).

### 0. Forarbeidet

I 2022 er det laget en forarbeidsrapport av Sweco bestilt av Viken fylkeskommune. Løsninger nord for eksisterende bru er omtalt i 2 tilfeller:

1. Permanent kjørebri er nevnt under kapittel 6.2.2 og kalt «Jeløgata». En permanent løsning beskrives å ha dårlig tilkobling til lokalvegnettet. Det kommenteres at utfordringen kan være å få til ønsket seilingshøyde, i tillegg må bebyggelsen på Vestre kanalbrygge bygges om/rives. Alternativt kan løsning nord bygges som gang- og sykkelbru (dersom vertikalprofilen kan løses på en god måte) i tillegg til en permanent fast bru-løsning i nærheten.
2. I forarbeidet under kapittel 6.6.2 omtales en midlertidig gang- og sykkelbru lengst nord i kanalen (nord for Tollboden) dersom midlertidig løsning for biler blir bygd lengst sør i kanalen.

### 1. Vei / gate

Se planskisse (siste side).

Grovt skissert løsning for alternativ med midlertidig omkjøringsvei nord for kanalbrua er vist med 2 kjørefelt over kanalen. Det er lagt inn breddeutvidelse for vogntog i begge retninger.

Trase for gående og syklende er plassert langs nordsiden av midlertidig omkjøringsvei. Midlertidig gs-vei kan skrås og tilpasses i høyde ned mot Jeløgata på Mossesiden.

Løsningen innebærer at kryss med henholdsvis Værftsgata / Logns plass og Østre Strandgate treffer geometrisk i en S-kurve på hver side av kanalen. Dagens Rådhusplassen bru setter begrensning for hvor omkjøringsveien kan svinges ut fra rv. 19 i øst. Eksisterende bebyggelse og ny Kanalbru begrenser geometri i vest.

Kryss med Østre Strandgate: Ny Kanalbru er planlagt både lenger og bredere enn dagens bru og plasseringen kommer tett på dagens rundkjøring med rv. 19. Med foreslått bruløsning og midlertidig byggegrop til denne kan ikke dagens rundkjøring kunne beholdes for å koble på ny omkjøringsvei på nordsiden som en 4. veiarm i byggefase. Med Østre Strandgate f.eks koblet på som Y-kryss i midlertidig situasjon kan det være aktuelt å redusere antall svingbevegelser (til/fra Jeløya – Østre Strandgate).

Kryss med Værftsgata og Logns plass: Med ny omkjøringsvei som primærvei og Værftsgata og Logns plass som sekundærveier bør det vurderes å forenkle kjøremønster, mulig med kun høyresving av og høyresving

på Helgerødgata fra sideveiene. Vogntog fra Værftsgata vil da snu i rundkjøringa ved Glassverket i retning Moss.

Med trase nord må anleggstrafikk/-aktivitet fra land skje via Kanalparken på begge sider av kanalen. Omkjøringsveien slik den er vist vil komme tett på ny Kanalbru på 3 sider. Generelt vil det ikke være like gunstig slik man har sett for seg Moss bobilhavn som et potensielt riggområde med ny Kanalbru liggende på «feil» side av trafikkstrømmen.

Med et fyllingsalternativ vil det trolig ikke være aktuelt å bruke kanalen i stor grad som supplerende anleggsvei fra vann. Dette av hensyn til potensielle konflikter med Kanalparken / Sjøbadet og Moss havn sørfra. Interimsvei på fylling tett på ny Kanalbru i aktuell høyde vil gi fyllingsfot inn under ny Kanalbru og være til hinder for eventuell lekter.

Også med interimsvei på midlertidige bruer vil det bli vesentlig mindre nytte av kanalen i byggefase, da begrenset frihøyde sterkt vil begrense hvilket utstyr som kan stå på lektere som kommer nordfra.

Plassering av mindre byggekraner kan antagelig skje fra lekter sørfra.

Generelt vil det bli redusert fremkommelighet, spesielt for beredskapsenheter.

## 2. Bru / konstruksjoner og grunnforhold

Det synes å være for liten plass til å bygge 2 bruer (istedenfor fylling i kanalen) med separasjon for midlertidig kjørevei og gs-vei med foreslått plassering av ny kanalbru og uten å berøre bygning i Værftsgata 1C.

Det kan være teoretisk mulig å bygge ny Kanalbru i 2 faser, men dette vil fort doble anleggstiden for brua. Alle operasjoner må gjøres 2 ganger, noe som vil være teknisk utfordrende og fordyrende.

2 midlertidige bruer og svært begrenset frihøyde gir begrensinger for lekter som beskrevet i forrige kapittel.

Trase nord gir inntrykk av å være mindre robust, med begrenset handlingsrom og uten marginer for både trafikkavvikling og bygging av ny bru. Den midlertidige løsningen vil kunne sette føringer for hvor langt nord ny Kanalbru kan plasseres for praktisk utførelse. Interimsvei nord er initiert av ønske om å spare trær i Kanalparken. Med 4 m dyp byggegrop for ny Kanalbru tett på omkjøringsvei og rv. 19 på 3 sider, uten fylling/anleggsplata i kanalen, vil det være fare for at flere trær på sørsiden av brua vil kunne bli berørt for å gi tilgang til byggegrop/bru. Det er kompliserende og fordyrende for prosjektet at man mister nyttig lekteradkomst nordfra, og at det blir svært trangt rundt bru på 3 sider. Dette vil også medføre behov for supplerende anleggsarealer sør for bru.

Murer på nordsiden/i forlengelse av Kanalbrua kommer i konflikt med omkjøringsvei nord og kan ikke bygges i samme fase som brua. Det kan bli nødvendig å legge om gs-vei via Sykehusgata mens arbeider med murer pågår.

Midlertidig kryssing av kanalen på nordsiden av eksisterende bru vil komme nær Tollboden og bygget i Værftsgata 1C. Dette vurderes å være svært ugunstig med tanke på påvirkning og fare for skader på bygningene. Fyllingsvekten kan reduseres og derav påvirkning på omgivelsene kan bli redusert ved å benytte lette masser. Dette er imidlertid mest aktuelt for fylling på land. En betydelig del av fyllingen vil være ute i kanalen og der er det lite aktuelt å benytte lette masser på grunn av oppdrift. Det vurderes at påvirkning fra del av fylling ute i kanalen også er ugunstig for de nærliggende bygningene med tanke på fare for skader.

Omkjøringsvei nord er som vist på fylling plassert lavere enn foreslått ny Kanalbru. Ved et eventuelt brualternativ (med rett linje vertikalt) vil det være aktuelt å heve traseen for å gi plass til lekter. Dersom man ser for seg fremtidig gjenbruk som permanent gs-bru må høyden økes for å ivareta tilsvarende frihøyde-boks som ny Kanalbru er planlagt for (H 4,5 x B 11,25 m over høyeste astronomiske tidevann). Tilpasning til Værftsgata og universell utforming vil kunne bli utfordrende.

Det er usikkert om alternativ nord gjør det enklere å flytte Kontrolltårnet på permanent plass (en gang). Reduksjon av totale anleggsarealer vil legge større press på gjenstående anleggsarealer sør for bru. Det kan dermed bli behov for å flytte tårnet lenger vekk i byggefase.

### 3. Plan / regulering

Dersom det i byggeplanfasen viser seg aktuelt å benytte en løsning nord for eksisterende bru, så har prosjektet lagt inn det tilgjengelige arealet som anleggsareal. Her forutsettes at det ikke blir behov for å rive Værftsgata 1C. Med dette så får byggeplanfasen 3 mulige løsninger, hvor to av dem er gjennomførbare og en av dem er vurdert på grovt nivå og uten konsekvensutredning.

Trase nord vil ligge innenfor hensynssone bevaring av kulturmiljø (H570\_3). Dette feltet er regulert i vedtatt kommunedelplan planID 3103\_363 og bestemmelsene i denne planen for dette feltet skal fortsatt gjelde, men viser til driftsfase. For anleggsperioden skal nye bestemmelser om midlertidig bygge- og anleggsområde gjelde foran underliggende formål. Parken og kulturminner skal i størst mulig grad hensyntas. Kulturarv fraråder tiltak nær Tollboden. Det vernede bygget ligger på dårlig grunn og har setning/skader på fasade.

### 4. Annet

Trase nord innebærer at Fiskebasaren og terrasse/trapp (og gangbru) sør for bygg i Værftsgata 1C må rives. Løsningen kommer tett på Tollboden og bygård i Jeløygata. Midlertidig fyllingsfot (uten mur) for omkjøringsveien berører dessuten Jeløygata.

Løsningen medfører en større ombygging av dagens brygger nord for Kanalbrua.

Trase nord er i konflikt med kompleks infrastruktur under bakken. Dette må legges i ny trase før interimsveien kan komme til utførelse.

Alternativ nord innebærer at ett tre med fredet misteltein på nordsiden må fjernes (dette forsøkes bevart ved alternativ sør). Litt avhengig av løsning nord kan det tenkes at flere trær rett øst for Fiskebasaren også blir berørt. For å gi plass til anleggsplass på sørsiden av Kanalbrua er det antydning 6 trær som fjernes/reetableres på vestsiden av kanalen og 5 trær på østsiden. Dette er 2 trær færre på sørvestsiden enn det som er vist for interimsløsning sør. Trær som fjernes i begge alternativ åpner opp for å kunne gi god terrengforming for ny flomvei mellom Helgerødgata og kanalen.

Utifra HMS og trafikksikkerhet er det uheldig at omkjøringsveien og Kanalbrua ligger så tett på hverandre.

## 5. Fordeler

Plassering av gang- og sykkelvei på nordsiden av Kanalbrua anses som en fordel for både gående/syklende og trafikken på rv. 19. Det blir da færre gående og syklende som krysser rv. 19 og bedre trafikkflyt for fergetrafikken.

Alternativ nord gir noe mindre arealgrep i Kanalparken. I sum er det behov for å fjerne ett tre mindre i Kanalparken på Jeløysiden for alternativ nord sammenlignet med alternativ sør.

## 6. Oppsummering

Vi mener at nordre alternativ for omkjøringvei medfører så mange ulemper og usikkerheter i byggefase at vi fraråder en slik løsning. Det er også sannsynlig at deler av potensielt spart areal av Kanalparken i sør spises opp av behov for supplerende anleggsareal. I forslag til reguleringsplan er det regulert inn bygge- og anleggsområde inn til bygningsfasader på nordsiden av Kanalbrua på begge sider av kanalen for fleksibilitet i byggeplan til å optimalisere løsninger.

E01	2024-04-25	Til 1. gangs behandling	PiKMo, TTe og GAB	TTe	PiKMo
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult Norge AS 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.

X:\tronsoppdrag\Sandvik\5203\15201221\BIM\FM (FagModeller)\VEG\VEG\FK0.VEG.TEKN (Teknikk)\Ank\fil\lay\_DXXX\_500 (omkjøringsvei\NORD).dwg - PIK16 - Plottet: 2024-04-25, 12:51:32 - XREF = a\_M-kerna\_Tre-fjernes\_Interim\_NORD\_L\_geom\_midlertidig-omkjørings\_NORD\_f-kur\_3D\_m\_L-konstruksjon\_gd\_ombeste\_0910\_TM0D\_NTM10\_NN2000

