

► Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua

Konsekvensutredning | Fagrapporter landskapsbilde og by- og friluftsliv

MOSS KOMMUNE

Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.: VFK.0.LAB.PLAN.R.001 Versjon: E01 Dato: 2024-03-22



Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune
Oppdragsgivers prosjektleder: Jyar Dara
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Pia Kristin Mortensen
Planprosessleder: Marius L. Sandli-Ødegaard (fagansvarlig reguleringsplan med KU)
Fagansvarlig: Amund Johne
Andre nøkkelpersoner: Ida Kasin Hammerborg

E01	2024-03-22	Til 1. gangs behandling	IdaHam	AmuJoh	PiKMo
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. 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.

► Sammendrag

Norconsult Norge AS er engasjert av Østfold fylkeskommune for å utrede ny kanalbru og deler av fv. 317 Helgerødgata i Moss. I den forbindelse er det gjennomført en konsekvensutredning av fagtema kulturminner og kulturmiljø etter Statens Vegvesens Håndbok V712.

Planforslaget innebærer at det bygges ny bru over kanalen i tillegg til en ombygging av Helgerødgata. Prosjektet omfatter en oppgradering av dagens veianlegg i bystrøk på ca. 710 meter inklusive kanalbru, og et større arealbeslag ifm. anleggsfasen. Ett alternativ skal vurderes, der anleggsfasen er inndelt i to byggetrinn. Byggetrinn1 (prosjektområde 1) omfatter tilrettelegging for omkjøring på begge sider av kanalen og etablering av interimsløsning over kanalen. Byggetrinnet inkluderer også riving og byggetiltak for ny bru, riving av servicebygg og flytting av Kontrolltårnet. Det er to mulige interimsløsninger over kanalen som ligger til grunn for vurderingene. Det ene alternativet er å legge en fylling i kanalen for kjørevei, og en lav anleggssyffilling mellom interimssvei og bru for anleggsområde. Det andre alternativet er bruløsning av trolig tre bruer på peler i Kanalparken og kanalen. Byggetrinn 2 (prosjektområde 2) omfatter Helgerødgata fra krysset ved Logns plass og frem til fv. 1060 Gimlekrysset og de utbedringene som skjer innenfor gateløpet.

Denne rapporten inneholder konsekvensutredning for to fagtema: Landskapsbilde og By- og friluftsliv. Fagtema landskapsbilde representerer det romlige og visuelle landskapet. Fagtema By- og friluftsliv representerer landskapet slik folk oppfatter og bruker det. Disse to fagtemaene, sammen med naturmangfold og kulturminner og kulturmiljø har overlappende interesser.

Tabellene under viser samlet vurdering av konsekvensgrad for delområdene og samlet konsekvens for temaet innenfor hvert prosjektområde. I rangeringen er 1 best. Det er fire tabeller, to for hvert fagtema.

Basert på dagens kunnskap vurderes det til at tiltaket samlet vil føre til:

- Noe negativ konsekvens for fagtema landskapsbilde.
- Noe forbedret konsekvens for fagtema by- og friluftsliv, med forbehold om at ferdig tiltak blir som beskrevet eller bedre.

Fagtema landskapsbilde: Prosjektområde 1 Kanalbrua

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Bydel Helgerød/Bellevue	0	0
	B Glassverket	0	0
	C Moss bobilhavn	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	--
	E Fleischer brygge og Storgata	0	0
	F Værlesanden og Moss ferjekai	0	0
	G Moss rådhus	0	-
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe negativ
	Begrunnelse		Tap av store trær i Kanalparken er utslagsgivende for konsekvensgraden. Det gjelder særlig i delområdet D, som er et sentralt byrom i Moss hvor trærne er nøkkelementer. Det kommer ikke fram av tabellen, men flere delområder med konsekvensgrad 0 får små, men ikke ubetydelige negative visuelle fjernvirkninger av at de store trærne forsvinner. 8 m bredere bru i Kanalparken kan bryte noe med landskapsrommets skala, men det er underordnet tapet av trærne. Monumentalaksen i delområde G blir også svekket av ny bred bru.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt kanalen og Kanalparken.	Tiltaket vil bryte med landskapskarakteren i to delområder. Tiltaket vil plante nye trær i Kanalparken, men det vil ta lang tid før disse når samme størrelse som opprinnelige trær. Ny kanalbru vil gi noen nye visuelle kvaliteter til kanalområdet, men vil samtidig bryte noe med landskapets skala.

Fagtema landskapsbilde: Prosjektområde 2 Helgerødgata

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Bydel Helgerød/Bellevue	0	--
	B Glassverket	0	--
	C Moss bobilhavn	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	0
	E Fleischer brygge og Storgata	0	0
	F Værlesanden og Moss ferjekai	0	0
	G Moss rådhus	0	-
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Middels negativ
	Begrunnelse		Tiltakene i Helgerødgata har få visuelle fjernvirkninger, med unntak av svekket monumentalakse i delområde G. Delområde A og B, som blir direkte berørt av tiltaket, er utslagsgivende for rangeringen. Tiltaket bryter med landskapsbildets karakter i begge delområder i så stor grad at det gis middels negativ konsekvens.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet i/rundt Helgerødgata.	Tiltaket vil bryte med landskapskarakteren i tre delområder. Foreslåtte tiltak med nye grøntområder er ikke tilstrekkelig kompensasjon for tapt grønstruktur. Tiltaket skal istandsette plassen foran tidligere Gimle kino.

Fagtema by- og friluftsliv: Prosjektområde 1 Kanalbrua

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Nordre Jeløy	0	+
	B Søndre Jeløy	0	+
	C Helgerødgata	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	+
	E Jeløgata og Storgta	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe forbedret
	Begrunnelse		I samlet konsekvens tillegges de positive konsekvensene for delområde A og B lite vekt fordi disse delområdene ligger i stor avstand til tiltaket. Det er konsekvensene for delområde D som veier tyngst. Det heftes usikkerhet til endelig detaljutføring av arealene under og rundt ny kanalbru derfor settes samlet konsekvens nøkternt til noe positiv konsekvens.
Rangering	Rangering	2	1
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt kanalen og Kanalparken.	Gang- og sykkelforbindelser over, under og rundt ny bru forbedres, som følge av det ventes økt bruk av området. Ny kanalbru planlegges som et målpounkt i seg selv med kunst/effektbelysning/interaktive elementer. Opplevelseskvalitetene i Kanalparken blir noe redusert selv om trærne som hugges erstattes.

Fagtema by- og friluftsliv: Prosjektområde 2 Helgerødgata

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Nordre Jeløy	0	0
	B Søndre Jeløy	0	0
	C Helgerødgata	0	-
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	0
	E Jeløgata og Storgta	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe negativ
	Begrunnelse		Det er konsekvensene for delområde C Helgerødgata, som er utslagsgivende for samlet konsekvens. Selv om tiltaket gir mer plass til gående og syklende blir opplevelseskvalitetene så redusert at det kan påvirke bylivet i Helgerødgata negativt og dermed føre til lavere bruksfrekvens. Å ivareta opplevelseskvalitetene vurderes som så viktig at samlet konsekvens blir noe negativ.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt Helgerødgata.	Helgerødgatas funksjon som hoved ferdselsåre 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 bygata til å bli en «transportetappe» for syklende med færre opplevelseskvaliteter. Tiltaket gjør at gata fremstår mer som en vei enn en gate med byliv.

1	Tiltaksbeskrivelse	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Beskrivelse av tiltaket	7
1.3	Referansesituasjon	13
2	Rammer og premisser for planarbeidet	15
2.1	Grunnlagsdokumenter til prosjektet	15
3	Metode og kunnskapsgrunnlag	16
3.1	Overordnet metodebeskrivelse for alle fagtema	16
3.2	Fagspesifikk metode for fagtema landskapsbilde	18
3.3	Fagspesifikk metode for fagtema by- og friluftsliv	22
4	Områdebeskrivelse og verdivurdering	25
4.1	Beskrivelse av planområdet og influensområdet	25
4.2	Verdivurdering av delområder for landskapsbilde	26
4.3	Verdivurdering av delområder for by- og friluftsliv	34
5	Påvirkning og konsekvens i driftsfase	40
5.1	Sammenstilling av påvirkning og konsekvens for landskapsbilde	41
5.2	Sammenstilling av påvirkning og konsekvens for by- og friluftsliv	45
6	Konsekvens i anleggsfase	49
6.1	Landskapsbilde	50
6.2	By- og friluftsliv	50
7	Skadereduserende tiltak	51
7.1	Driftsfase	51
7.2	Anleggsfase	52
8	Referanser	54

1 Tiltaksbeskrivelse

1.1 Bakgrunn

På grunn av slitasje i de bærende konstruksjonene på kanalbrua i Moss fikk Østfold fylkeskommune pålegg fra tilsynsmyndighet om å redusere trafikkbelastningen i 2022. Bruforbindelsen er den eneste forbindelsen mellom Jeløya og Moss. Brua har nådd sin funksjonelle levealder og tilfredsstillende ikke lenger krav til bæreevne og det er fare for utmating av konstruksjonen. Østfold fylkeskommune ønsker nå å detaljregulere ny bru og deler av fv. 317 Helgerødgata i sammenheng. Hensikten med prosjektet er å tilrettelegge for en bru som tilfredsstillende kravene i «forskrift for trafikklast på bruer», samt bedre fremkommeligheten for buss og myke trafikanter mellom rv. 19 og fv. 1060 (Gimlekrysset). Fylkeskommunen har et vedtatt mål om nullvekst i biltrafikk hvor vekst persontransport skal skje gjennom kollektivt, sykling og gange. Norconsult har fått i oppdrag av Østfold fylkeskommune å utarbeide detaljreguleringsplan for prosjektet.

1.2 Beskrivelse av tiltaket

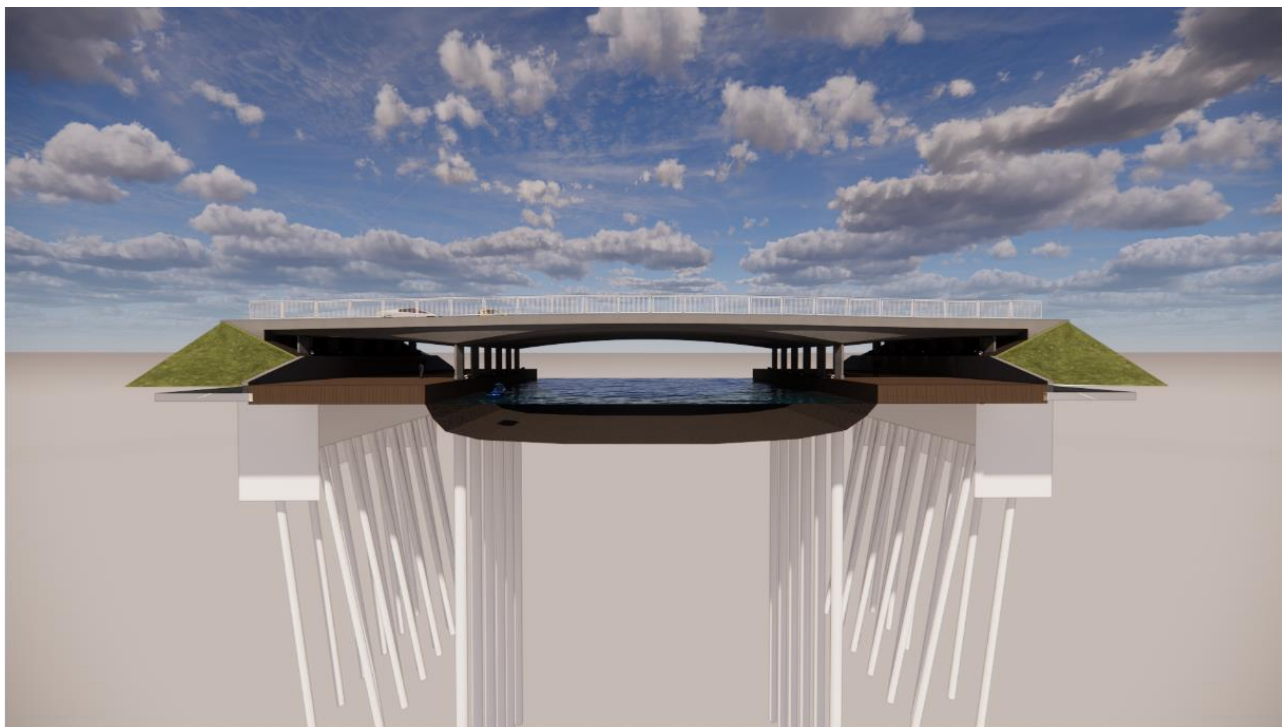
Planforslaget innebærer ny bru over kanalen og en ombygging av Helgerødgata til en funksjonell og attraktiv bygata som bedrer fremkommelighet og regularitet for buss, gående og syklende. Prosjektet vil også kunne åpne for bedre forbindelser i Kanalparken og sammenhengen mellom gangveier i området. Planområdet omfatter i all hovedsak arealer regulert til samferdselsformål, men berører også boliger med tilhørende hageareal. Prosjektet omfatter en oppgradering av dagens veianlegg i bystrøk på ca. 710 meter inklusive Kanalbrua og medfører noe større arealbeslag enn dagens situasjon. Den midlertidige bruforbindelsen over kanalen medfører anleggsarbeid og inngrep i Kanalparken. Helgerødgata forbinder Moss og Jeløya i aksene øst-vest, og kanalen åpner nord-sør forbindelsen.

1.2.1 Teknisk beskrivelse av ny kanalbru

Vurdering av fremtidig bruløsning henger sammen med mulighetene for anleggsgjennomføring. Alternativet som vurderes har utgangspunkt i at dagens plassering videreføres i fremtidig situasjon, mens midlertidig interimsvei anlegges på sørsiden. Planlegging og prosjektering av ny Kanalbru følger håndbok N400 Bruprosjektering fra Statens vegvesen og gjeldende standarder. Trafikklast er definert i forskrift for trafikklast på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner i det offentlige veinettet. Området innebærer også oppgradering av tverrforbindelsen både under og over kanalbrua. Ny kanalbru foreslås som en 3 spenns betongbru. Ny omkjøringsvei er lagt rett sør for dagens kanalbru. Dette medfører fjerning av trær og flytting av kontrolltårn i forbindelse med anleggsfasen.

Midlertidig omkjøring i byggefase for kjørende, gående og syklende vurderes løst med fylling i kanalen eller flere bruer over kanalen. Prosjektet ønsker å stenge kanalen for båttrafikk ved brustedet i hele anleggsperioden. Dette for å sikre en trygg og effektiv gjennomføring av anlegget.

I valget mellom brualternativ og fyllingsalternativ anbefaler prosjektet at interimsløsningen legges på en fylling over kanalen, og at denne utvides med en lav anleggsfylling mellom interimsvei og bru.



Figur 1.2 Figur av tre spenns bru fra 3D-modell av bru.

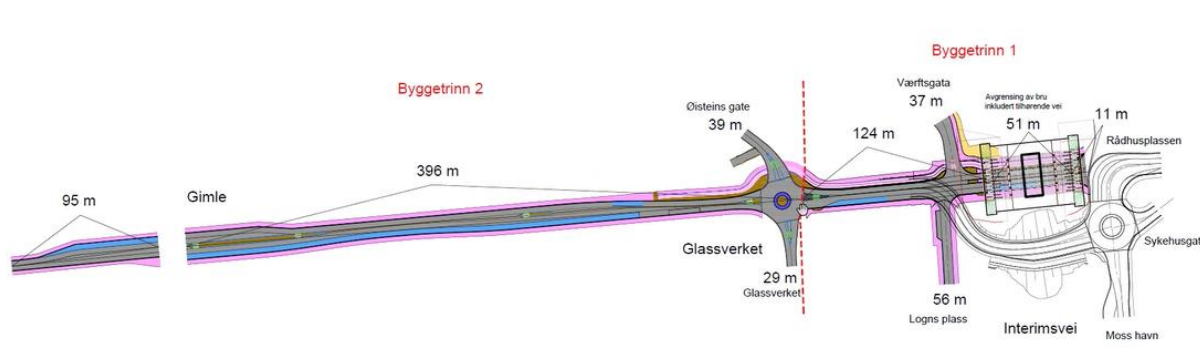
1.2.2 Teknisk beskrivelse av Helgerødgata

Helgerødgata er et relativt rett gateløp, fra Tronvikveien i vest til Rådhusparken i øst. Gata har et lavpunkt på vestsiden av kanalbrua tydelige siktlinjer mot Rådhusplassen. Helgerødgata går fra et villaområde i vest som avgrenser veien med hager, før den i øst blir en sentrumssone der bygningene avgrenser veirommet.

Forslag til gateløsning for Helgerødgata omfatter vurdering av ulike kryssløsninger, fotgjengerkryssinger, bussholdeplasser og veibreder. Fremtidig situasjon foreslås med redusert fartsgrense fra 50 km/t til ny fartsgrense 40 km/t langs strekningen.

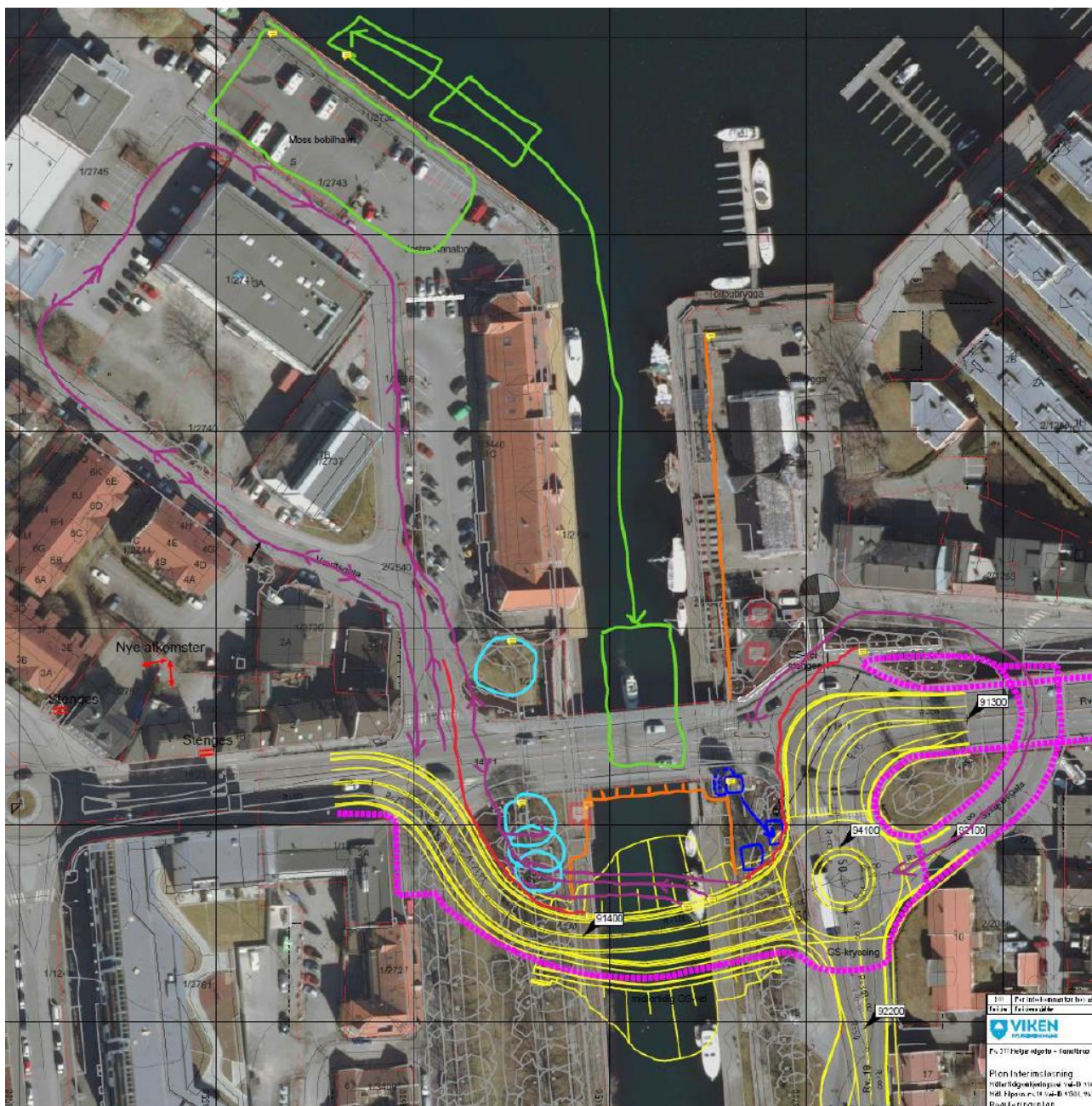
Helgerødgata planlegges med venstre/rett frem og høyre svingefelt i vestgående retning ved Gimlekrysset. Venstresvingefelt i østgående kjøreretning foreslås fjernet til fordel for trafikkøyt med signalstolpe for bedre synlighet. I østgående retning vil det fra Gimlekrysset være et kollektivfelt med kantstopp. Gata vil ha ett kjørefelt i hver retning med fortau på begge sider frem til Harald Hårfagres gate. Herfra vil det også være et toveis sykkelfelt på nordsiden frem til rv. 19 øst for Kanalbrua. Løsningen opprettholder samme antall bussholdeplasser som dagens situasjon. Sidegater på nord- og sørsiden opprettholdes lik dagens situasjon med ett unntak: Værftsgata planlegges for fleksibilitet for at den kan stenges.

for inn/utkjøring til Helgerødgata. Anleggsfasen planlegges til en lengde av ca. 2 år for ny bru (forutsatt fylling) og ca. 3 år for hele prosjektet. Ulempene av anleggsarbeidet vil påvirke all trafikk til og fra Jøløya, samt mulig stengsel av kanalen for båttrafikk.

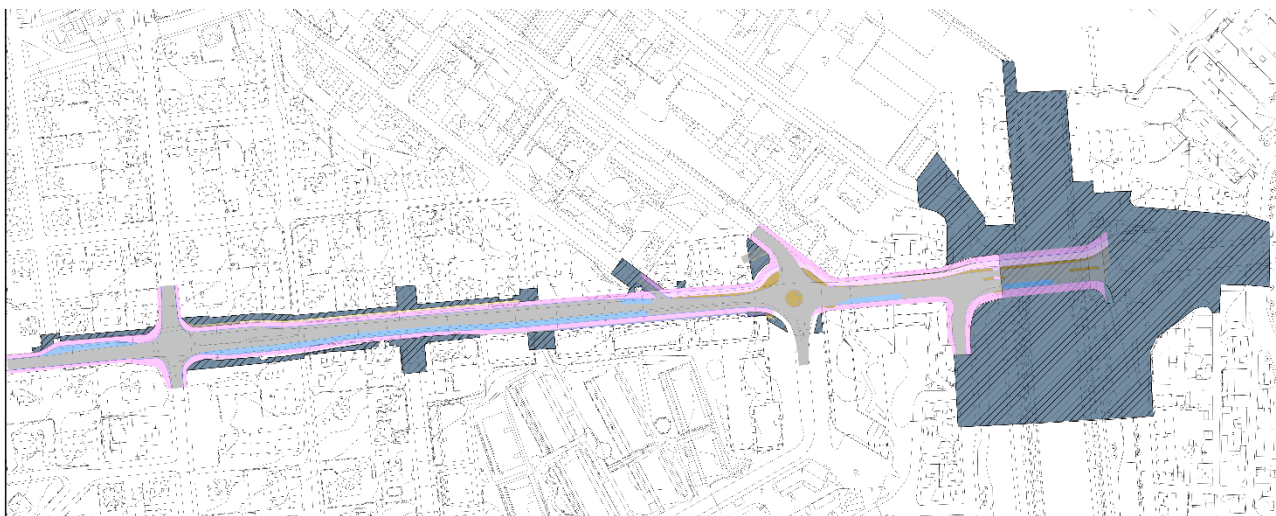


Figur 1.3 Illustrasjonen viser inndeling av prosjektet i byggetrinn.

Det er svært små arealer tilgjengelig for entreprenørens rigg- og anleggsområde rett ved brustedet. For anleggsgjennomføringen planlegges det for et kombinert konsept hvor entreprenør har tilgang til brustedet med båter og lektere nordfra i kanalen, og veigående kjøretøy sørfra. Prosjektet ser potensiale i å benytte Moss bobilparkering som entreprenørens riggområde. Det planlegges å lage et mindre anleggsplatå/fylling opp til ca. kote +1 for å muliggjøre anleggsvei innenfor spuntgropa til brua som kan knyttes til lokalveinett på begge sider av kanalen. Platået gir gunstig anleggsområde nær brua og muliggjør en plassering av anleggskran på en sentral plass for byggingen av ny bru. På østsiden av kanalen planlegges det for å anlegge adkomstvei bak Fiskebasaren ved å rive servicebygget til Moss Havn som benyttes av gjestende båttrafikk.



Figur 1.4 Skisse av anleggsgjennomføring. Oransje linje viser anleggsfylling (oransje strek foran Tollboden markerer overgangen mellom fast grunn og lettere bryggekonstruksjoner), grønne linjer viser tilkomst med lekter, mens lilla linjer viser veigående adkomst fra riggområdet. Røde streker viser spunt på begge sider av kanalen. Mørke blå streker viser to alternativer for flytting av kontrolltårnet.



Figur 1.5 Regulerede midlertidige bygge- og anleggsområder med skravur og blå bakgrunn over ny situasjon.

1.3 Referansesituasjon

Påvirkning og konsekvenser av tiltaket vurderes opp mot referansealternativet. Referansealternativet omfatter nåværende situasjon. Gjeldende arealplaner i og ved Helgerødgata inngår i referansealternativet, dvs. at eksisterende arealbruk og ev. vedtatte fremtidige utbygginger legges til grunn.

Dagens bru har brukklasse BK 10/50, veigruppe A, men med begrensninger på tungtrafikk i antall felter samtidig. Brua vil ha brukklasse BK T8/40. Dette vil bety at tyngre kjøretøy ikke kan krysse kanalen dersom restriksjonene vedvarer. For å begrense belastningen på brua, og unngå en nedskrivning av brukklasse, har det blitt iverksatt tiltak fra 2022 som innebar at de to ytterste kjørefeltene på hver side av brua ble stengt.

For gående er det tosidig fortau i varierende bredde. Det er fotgjengerfelt flere steder, men ikke alle har optimal plassering. Dagens tilrettelegging for sykkel består av et ensidig, smalt sykkelfelt fra Oda Kroghs gate til krysset ved Glassverket, i retning mot sentrum. Dagens biltrafikk på strekningen varierer fra ca. 17 000 til ca. 23 000 i ÅDT. Dagens fartsgrense på strekningen er 50 km/t.

For dagens situasjon er det fire busslommer langs strekningen, med to i hver kjøreretning.

Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua

Konsekvensutredning | Fagrapporter landskapsbilde og by- og friluftsliv
Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.: VFK.0.LAB.PLAN.R.001 Versjon: E01



Figur 1.6 Dagens kanalbru med reduksjon av kjørefelt med ny veioppmerking, Foto: Østfold fylkeskommune. Helgerødgata ved Harald Hårfagres gate.



Figur 1.7 Helgerødgata sett fra Cort Adlers gate og østover. Kollektivstopp ved Gimlekrysset og østover.

2 Rammer og premisser for planarbeidet

2.1 Grunnlagsdokumenter til prosjektet

Som en følge av tilstanden til kanalbrua bestilte Østfold fylkeskommune en forarbeidsrapport, *Fv. 317 Helgerødgata-kanalbrua Forarbeidsrapport* (rev. dato 2022.09.02), som vurderer planarbeidet utløser krav til konsekvensutredning etter forskriften, men at det ikke stilles krav til planprogram. Tiltaket er vurdert som et vedlegg II – tiltak ved pkt. 10, bokstav e. Vurderingene legger opp til at fagtemaene kulturarv, naturmangfold, landskap og friluftsliv/byliv skal konsekvensutredes. I tilbudsforespørselen fra Østfold fylkeskommune, kap. 2,6, forutsettes det at konsekvensvurderingen av temaene gjøres på basis av kunnskapsgrunnlaget i forprosjektets beskrivelse av dagens situasjon i kap. 3.

3 Metode og kunnskapsgrunnlag

3.1 Overordnet metodebeskrivelse for alle fagtema

Konsekvensutredningen er utført basert på metodikk beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V712, men med forenklinger tilpasset prosjektets størrelse. Metoden har følgende hovedelementer:

1. Beskrivelse av området og vurdering av områdets verdi for hvert delområde ut fra fagspesifikke verdikriterier. Generelle kriterier for verdisetting er vist i Tabell 3-1. Mer fagspesifikke tabeller er vist for hvert fagtema i de respektive kapitlene. Verdisettingskalaen er 5 delt og går fra *Uten betydning* til *Svært stor verdi*.
2. Vurdering av tiltakets påvirkning i forhold til *dagens situasjon*. Skalaen er 5-delt og går fra *Forbedret via Ubetydelig endring* til *Sterk forringet* (Figur 3.2).
3. Konsekvens av tiltaket blir fastsatt ved å sammenstille områdets verdi med tiltakets påvirkning i henhold til konsekvensvifta (Figur 3.3). Tabell 3-2 gir en forklarende beskrivelse av hvordan man kan tolke de ulike konsekvensgradene tiltaket vurderes å ha.

3.1.1 Vurdering av verdi

Delområdene er verdivurdert ihht. de fagspesifikke kriteriene i håndbok, og fremstilt på et verdikart. I verdivurderingen benyttes en femtrinns skala fra ubetydelig til svært stor, se tabell og figur nedunder.

Tabell 3-1 Generelt grunnlag for verdisetting. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

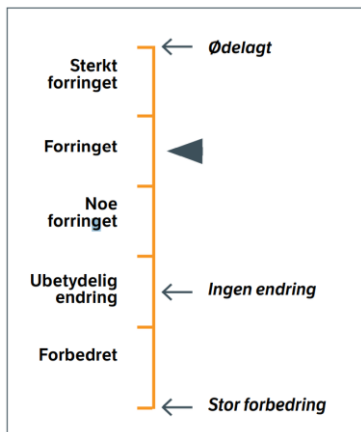
	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/betydning for fagtemaet		Alminnelig/lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/nasjonal betydning	Nasjonal/ internasjonalt betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/sammenheng er lite synlig	Kontekst/sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter



Figur 3.1 Skala for vurdering av verdi. Linjalen er glidende der pilen flyttes for å nyansere verdivurderingen.

3.1.2 Vurdering av påvirkning

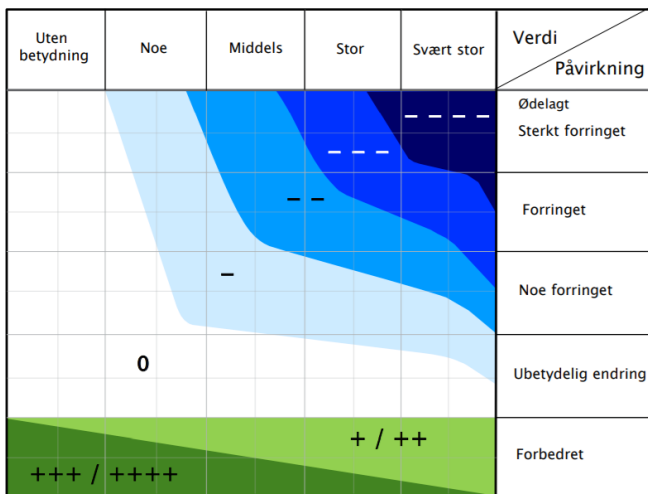
Vurdering av påvirkning er foretatt for de verdivurderte delområdene. Skalaen for påvirkning er glidende og går fra sterkt forringet til forbedret, se figuren nedenfor.



Figur 3.2 Skala for vurdering av tiltakets påvirkning på de respektive fagtemaene.

3.1.3 Vurdering av konsekvens

Konsekvens for delområdene vurderes på en skala fra 4 minus til 4 pluss, se matrisen i figuren nedunder. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og påvirkningsskalaen y-aksen. Den samlede konsekvensgraden er begrunnet tekstlig, slik at grunnlaget for vurderingen kommer tydelig frem.



Figur 3.3. Konsekvensvifta. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

Tabell 3-2 Skala/veiledning for vurdering av konsekvenser. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

3.2 Fagspesifikk metode for fagtema landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde kan forstås på følgende måter:

Landskapstype defineres som et større geografisk område med enhetlig visuelt preg, skapt av enhetlig dominans av store landformer og kjennetegnet ved karakteristisk fordeling av landformer, naturstrukturer og andre landskapselementer.

Landskapsbilde/ landskapets karakter brukes om hverandre som uttrykk for landskapets romlige- og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer, som særpreger et geografisk område. Det romlige og visuelle omhandler hvordan landskapet oppleves som fysisk form.

Landskapselementer er naturlige eller menneskeskapte objekter eller enheter.

3.2.1 Datagrunnlag og kunnskapsinnhenting

Planområdet ble befart den 11. september 2023 av utførende landskapsarkitekt under gode væreforhold; sol og sky, lite vind. Det er utarbeidet en 3D-modell av tiltaket og tilgrensende områder. Øvrig grunnlag for vurdering av områdets verdikvalitet er basert på offentlige tilgjengelige kilder:

- Artsdatabanken
- Forarbeidsrapport Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua
- Kulturminneplan Moss kommune, 2017- 2029
- Kulturminnesok.no
- Landskapsregioner i Norge
- Moss kommunes nettsider
- Naturbase kart
- NiN Landskap
- NVE Atlas
- Sentrumsplanen, Kommunedelplan for Moss sentrum 2015- 2026
- Viken fylkeskommunes nettsider
- Østfold fylkeskommunes nettsider
- UT.no

Alle bilder i rapporten er tatt av Norconsult hvis ikke annet er oppgitt.

3.2.2 Inndeling i delområder

For fagtema landskapsbilde vil influensområdet bestemmes av synligheten av tiltaket. Vurdering av influensområdet og kartfesting av dette er gjort med utgangspunkt i vurderinger i felt, høydedata og ved hjelp av 3D-modell.

For fagtema landskapsbilde er det landskapets romlige og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer som utgjør registreringskategoriene i samsvar med Tabell 3-3.

Tabell 3-3. Registeringskategorier for fagtema landskapsbilde iht. V712.

Registreringskategorier	Forklaring
Topografiske hovedformer	Landformer og terrengformer. Kystlinjer. Større vassdrag, breer, fjordsystemer, skjærgård og sjøområder. Storskala- og småskala landskap. Variasjoner i relieff.
Romlige egenskaper	Avgrensninger, strukturer og andre visuelle uttrykk som danner landskapsrom. By- og gaterom.
Naturskapte visuelle egenskaper	Ubrutte sammenhenger fra fjord til fjell, åskammer, fjellrygger, horisontlinjer og strandlinjer. Naturpregede områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet. Særlige naturfenomen og temporære variasjoner i vær og årstidsvekslinger.
Naturskapte nøkkelementer	Fremtredende terrengformasjoner, landemerker og orienteringspunkter. Naturminner som geologiske formasjoner eller enkeltstående særpregede trær.
Vegetasjon	Form- og strukturdannende vegetasjon kan være naturlig, kulturpåvirket, eller kultur- betinget. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønster i naturlige, kulturpåvirkete eller i rene menneskeskapte miljøer.
Arealbruk	Næringsvirksomhet, landbruk, bosetting, transport, annen infrastruktur.
Byform og arkitektur	Bygninger, plasser, parker, gater, og annen bystruktur.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Sammenhengende bebygde områder, gateløp, vegsystem, stisystem, kraftlinjer, jord- og skogbruksområder, fysiske grenselinjer, alleer, trekker. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklypte særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

3.2.3 Verdivurdering

Alle delområder er verdivurdert, og fremstilt på verdikart. I verdivurderingen benyttes en fem-trinns skala fra uten betydning til svært stor verdi, se figur 3-1. Ved vurdering av verdi legges landskapsbildets karakter for det enhetlige delområdet til grunn. Kriterier for verdisetting av delområder er gitt i Tabell 3-4.

Tabell 3-4 Verdikriterier for fagtema landskapsbilde

Verdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/ eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/ bystrukturen er fragmentert/ sprenget/ ødelagt	Delområde der byformen/ bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/ bystruktur	Delområde med særlig god byform/ bystruktur	Delområde med en unik byform/ bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/ anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet ⁴¹			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder ^{42,43}			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning

3.2.4 Vurdering av påvirkning

Vurdering av påvirkning er foretatt for alle de verddivurderte delområdene. Skalaen for påvirkning er glidende og går fra sterkt forringet til forbedret, se Figur 3.2. Tabell 3-5 er brukt som veiledning for vurdering av tiltakets påvirkning på landskapet.

Tabell 3-5 Veiledning for påvirkning.

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrenginngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Foringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som framhever landskapskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialkvalitet

3.2.5 Vurdering av konsekvens

Konsekvensen for delområdene vurderes på en skala fra 4 minus til 4 pluss, se matrisen i Figur 3.3. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og påvirkningsskalaen y-aksen.

3.3 Fagspesifikk metode for fagtema by- og friluftsliv

Begrepet friluftsliv kan defineres på følgende måte: opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

3.3.1 Datagrunnlag og kunnskapsinnhenting

Planområdet ble befart den 11. september 2023 av utførende landskapsarkitekt under gode væreforhold; sol og sky, og lite vind. Kunnskapsinnhenting er gjennomført ved gjennomgang av eksisterende data, tidligere utredninger og kartanalyser. Øvrig grunnlag for vurdering av områdets verdikvalitet er basert på offentlige tilgjengelige kilder:

- Artsdatabanken
- Forarbeidsrapport Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua
- Forum for Natur og Friluftsliv Østfold
- Godtur.no
- Kulturminneplan Moss kommune, 2017- 2029
- Kulturminnesok.no
- Landskapsregioner i Norge
- Moss kommunes nettsider
- Moss 20 turforslag
- Naturbase kart
- Norwegian Mountainbike Map
- Oslofjorden Friluftsråd
- Sentrumsplanen, Kommunedelplan for Moss sentrum 2015- 2026
- UT.no
- Østfold fylkeskommunes nettsider

Alle bilder i rapporten er tatt av Norconsult hvis ikke annet er oppgitt.

3.3.2 Inndeling i delområder

Utredningsområdet deles inn i mindre, enhetlige delområder, basert på registreringskategoriene listet under. Enhetlige områder er områder som henger naturlig sammen, og som samlet sett har en viktig funksjon. Hvert enkelt delområde er gjenstand for å vurdere verdi, påvirkning og konsekvens. Registreringskategoriene for tema by- og friluftsliv går fram av Tabell 3-6.

Tabell 3-6 Registreringskategorier

Tabell 6-18 Registreringskategorier for friluftsliv / by- og bygdelig

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønncorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebyggd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

3.3.3 Verdivurdering

Alle delområder er verdivurdert, og fremstilt på verdikart. I verdivurderingen benyttes en fem-trinns skala fra uten betydning til svært stor verdi.

Verdivurderingene er foretatt i henhold til de fagspesifikke kriteriene i håndbok V712, se Tabell 3-7.

Tabell 3-7. Verdikriterier for fagtema friluftsliv/by- og bygdelig. ¹

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →	← B →	← A →	

¹ Områder som er verdsatt i henhold til Miljødirektoratets veileder M98-2013. A= Svært viktige friluftsområder. B= Viktige friluftsområder. C= Registrerte friluftsområder.

3.3.4 Vurdering av påvirkning

Vurdering av påvirkning er foretatt for alle de verdivurderte delområdene. Skalaen for påvirkning er glidende og går fra sterkt forringet til forbedret, se Figur 3.2. Tabell 3-8 er brukt som veiledning for vurdering av tiltakets påvirkning på by- og friluftsliv.

Tabell 3-8 Veiledning for påvirkning.

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

3.3.5 Vurdering av konsekvens

Konsekvensen for delområdene vurderes på en skala fra 4 minus til 4 pluss, se matrisen i Figur 3.3. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og påvirkningsskalaen y-aksen.

4 Områdebeskrivelse og verdivurdering

4.1 Beskrivelse av planområdet og influensområdet

Landskapsbilde

I vestre del av Helgerødgata, mot Jeløya, er det hovedsakelig villabebyggelse, mens det i østre del er stor variasjon i bebyggelse; eldre småhus i treverk, bygårder i mur og moderne blokker. I tillegg omfatter planområdet Kanalparken og selve kanalen. Landskapets hovedformer består av lavt og svakt bølgende kystlandskap med mange småkuperte terrengformer, desto lengre inn på fastland man kommer desto mer kupert blir terrenget, men det blir aldri de store terrengvariasjonene. Fjordens vide vannflate preger hele landskapet og jordbruket setter tydelig preg på Søndre Jeløy. Vegetasjonen er variert, spesielt ut mot kysten er det stor variasjon; fra lune edelløvskogsskrenter til karrig furuskog og kalkrike skogssamfunn. Det er en rik flora. Bebyggelsen er konsentrert rundt fjordbassengene; Mossesundet og Værlebukta. Både fjord, skog, bebyggelse, veier, biler, båter og folk utgjør viktige komponenter i landskapet. Ofte er det menneskelig aktivitet som preger opplevelsen av landskapet.

By- og friluftsliv

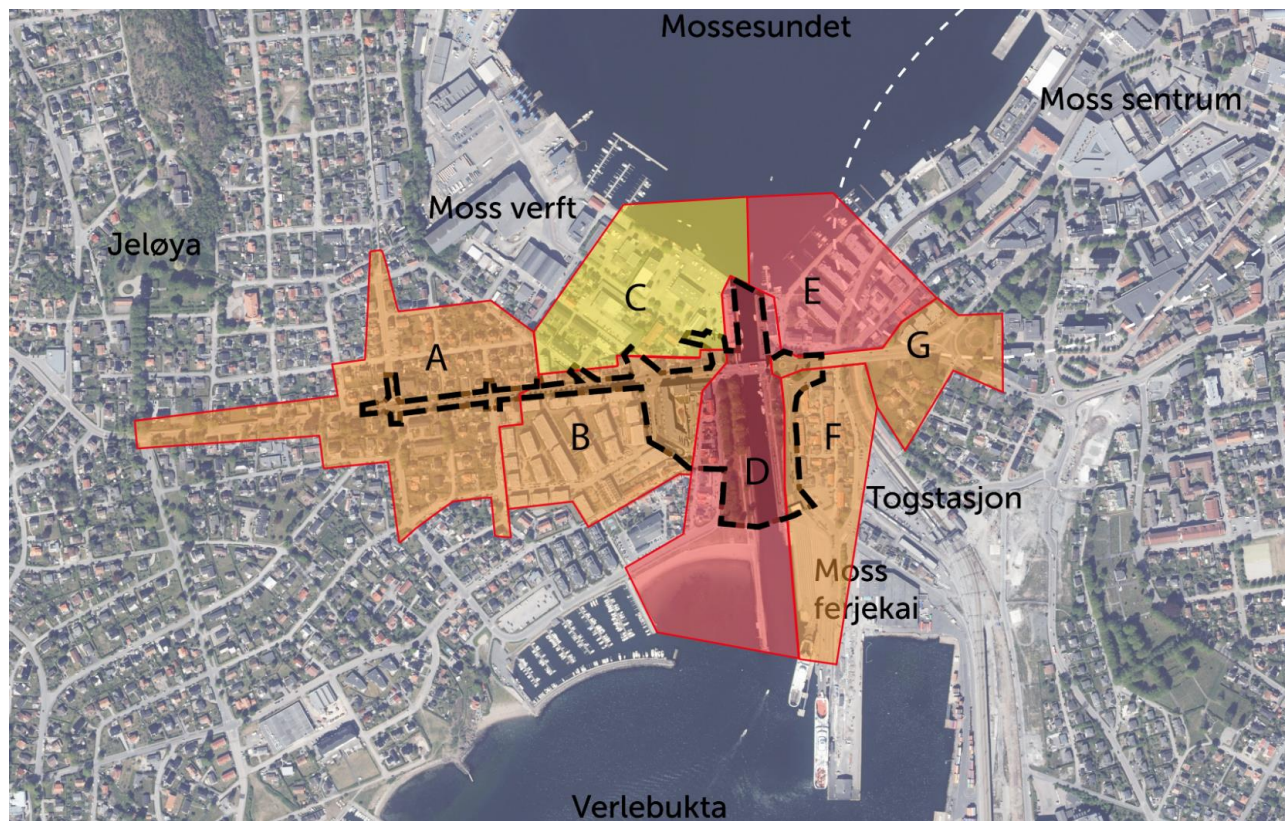
Med åsene i ryggen og fjorden foran finnes et bredt spekter av nærrekreasjonsmuligheter i og rundt Moss. Jeløya er kjent regionalt og nasjonalt som et velholdt kulturlandskap med gode naturverdier og stort mangfold i aktiviteter. Adkomst til Jeløya skjer enten med fritidsbåt eller via kanalbrua, som er eneste fastlandsforbindelse. Det planlagte tiltaket er plassert i den eneste fastlandsforbindelsen mellom Moss og Jeløya; Kanalbrua og Helgerødgata. Helgerødgata og område rundt kanalbrua områder med sentrumsnære funksjoner og muligheter for opplevelse av byliv. Databasesøk viser at flere friluftslivsområder i og rundt tiltaket er verdsatt som «svært viktig» av Østfold fylkeskommune i henhold til *Veileder: Kartlegge og verdsette friluftslivsområder*.



Figur 4.1 Landskapet i Moss sett fra fastland mot Jeløya (Google Earth).

4.2 Verdivurdering av delområder for landskapsbilde

Utredningsområdet er avgrenset av synligheten til tiltaksområdet. På grunnlag av innsamlet kunnskap er utredningsområdet delt inn i 7 delområder, basert på registreringskategoriene i Tabell 3-3.

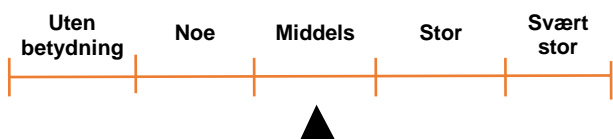


Figur 4.2 Inndeling i delområder for fagtema landskapsbilde.

4.2.1 Delområde A Bydel Helgerød / Bellevue

Delområde A strekker seg fra Krabben i nord til Alby gate i sør, og fra Torderødalleen i vest til Tordenskioldsgate i øst. Delområdet består nesten utelukkende av villaer og rekkehus med hager og utgjør en del av en eldre sammenhengende bystruktur på Jeløya. På grunn av de mange hagene, hvorav flere har eldre trær og tett vegetasjon, har delområdet et sterkt grønt preg. Bebyggelsen har røtter tilbake til 1950-tallet og strukturen er nokså uendret siden den gang. Det er et helhetlig landskap som danner svært lesbare omgivelser og er godt tilpasset skalaen på Jeløya. Helgerødgata er en viktig akse i delområdet, både som retningsgivende og sammenbindende element mellom Moss sentrum og Jeløya. Det ligger to vernede bygg i delområdet; tidligere Gimle kino og administrasjonsbygningen til Moss glassverk.

Verdivurdering: Delområdets verdi ligger i landskapets enhetlige og tydelige bebyggelsesstruktur, samt det grønne preget som er viktig i bybildet. Landskapet anses dog å være nokså vanlig forekommende regionalt og vurderes til middels verdi (midt).





Figur 4.3 Villaer og hager i vestenden av Helgerødgate.



Figur 4.4 Olav Kyrresgate nord for Helgerødgate.



Figur 4.5 Tidligere Gimle kino (vernet).

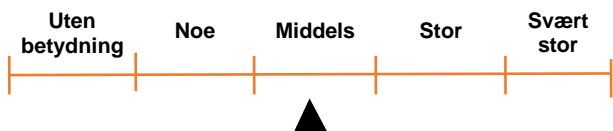


Figur 4.6 Administrasjonsbygningen (vernet).

4.2.2 Delområde B Glassverket

Delområde B strekker seg fra Bråtengata i sør til Helgerødgate i nord, og fra Cort Adellers gate i vest til Værftsgata i øst. Glassverket boligområde og Helgerødgate er mest dominerende i landskapet, men småhusbebyggelsen langs Bråtengata og den SEFRAK-registrerte næringsbebyggelsen på nordsiden av Helgerødgate gir delområdet variasjon og tidsdybde. Til tross for store arkitektoniske forskjeller har delområdet god bystruktur. Glassverket boligområde har blant annet innarbeidet en viktig siktlinje og grønn åre fra Helgerødgate til Værlebukta. Det er stor kontrast mellom den eldre og litt rufsete siden av Helgerødgate i nord og den moderne oppstrammede siden i sør, men Helgerødgate binder de sammen. Trerekka med 21 spisslønn på sørsiden av gata bidrar til å myke opp gaterommet og siden det er eneste sammenhengende grønnstruktur i Helgerødgate den av vesentlig betydning for bybildet.

Verdivurdering: Delområdet karakteriseres av kontrasten mellom det moderne og nokså homogene boligområdet Glassverket og den eldre og litt rufsete historiske småhusbebyggelsen nord for Helgerødgate. Det er enkeltelementer som trekker opp verdien, som den grønne forbindelsen til Værlebukta, trerekken langs Helgerødgate og enkeltbygg med tidsdybde. Delområdets verdi vurderes til middels verdi (midt).





Figur 4.7 Helgerødgata sett i vestlig retning. Glassverket boligfelt til venstre og SEFRAK-bygg til høyre i bildet.



Figur 4.8 Glassverket.



Figur 4.9 Grønn gangforbindelse til Værlebukta.



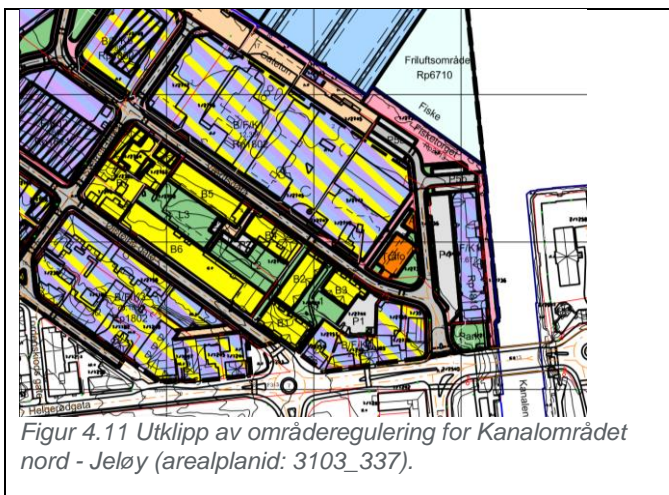
Figur 4.10 Historisk SEFRAK-bebyggelse på nordsiden av Helgerødgata.

4.2.3 Delområde C Moss bobilhavn

Det foreligger en områderegulering (arealplanid: 3103_337) for hele delområde C som ble vedtatt i 2012. Ifølge planbeskrivelsen planlegges det for boliger og variert næring; forretninger, kontor, service, restauranter etc. Det er også et mål om å åpne og tilgjengeliggjøre sjøfronten, samt tilrettelegge for småbåthavn som hensyntar nyttetraffikk og havneareal for Aker Subsea. Videre står det om utbyggingsstrategi at kvartalet mellom Værftsgata og Alpha bryggen ønskes etablert med bymessig bebyggelse med store ambisjoner for arkitektur, opparbeidelseskvaliteter etc. Om grønnstruktur står det at allerede regulerte leke- og uteoppholdsarealer blir beholdt, det samme gjelder eksisterende trekke langs Værftsgatas nordside og «tuntreet» i krysset Sverresgate/ Harald Hårfagresgate. Øisteins gate er planlagt fri for trær. I områdereguleringen ser det ut til at dagens fiskebrygge bevares i det som kalles Fisketorget.

Verdivurdering: Det vurderes at foreliggende informasjon i plandokumentene ikke er detaljert nok til å kunne si noe konkret om forventede landskapskvaliteter i delområdet annet enn at det fremstår som en allminnelig plan for bolig/næringsutvikling, og derfor vurderes delområdet verdi til noe verdi (midt).





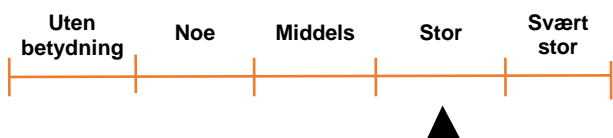
4.2.4 Delområde D Kanalparken og Kanalbrua

Delområde D strekker seg fra Mossesundet i nord til Værlebukta i sør, og fra Logns plass i vest til Østre Kanalgate i øst. Delområdet ligger sentralt i Moss sentrum og mange har en opplevelse av dette landskapet. Kanalen, Kanalbrua, parken og bebyggelsen er sterke historiefortellende elementer og sammen danner de et regionalt viktig kulturhistorisk miljø. Selve kanalen er vernet etter PBL, og Tollboden er en del av et større *Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (KULA)*. Det knytter seg nasjonale interesser til kulturmiljøet på grunn av byens viktige næringshistoriske rolle.

Det er et åpent, men nokså tydelig byrom rundt kanalen, der de fleste bygg henvender seg mot vannet. Selv om enkeltområder ser rufsete ut, deriblant Fiskebasaren og under brua, har byrommene gode visuelle kvaliteter. Utsikten fra brua er veldig god i alle retninger, i øst-vest retning får man god oversikt over Helgerødgata og Rådhuset. Plassering og brubredde er proporsjonalt til videre gateløp.

Kanalen og trærne i Kanalparken er sentrale landskapselement som i stor grad bidrar til delområdets visuelle kvaliteter. Trærne i Kanalparken, hovedsakelig på vestsiden, men også i øst og treet i vestenden av Kanalbrua, er svært viktig form- og romdannende vegetasjon som kan dateres tilbake til før 1950.

Verdivurdering: Det er et helhetlig og variert bylandskap der bebyggelse, byrom, infrastruktur og landskap til sammen danner særlig gode og lesbare omgivelser. I tillegg er omfatter delområdet deler av et KULA-område. Det er et bylandskap med et spesielt godt totalinntrykk og nasjonale forvaltningsinteresser som vurderes til stor verdi (midt).





Figur 4.13 Kanalen mot Værlebukta.



Figur 4.14 Kanalparken.



Figur 4.15 Fiskebasaren ved siden av Kanalbrua.

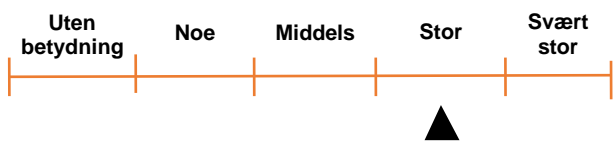


Figur 4.16 Tollboden, rødt bygg, i 1855 og 2023 (historisk foto: Mossebibliotekene).

4.2.5 Delområde E Fleischer brygge og Storgata

Delområde E strekker seg fra Fiskebasaren i sørvest gjennom Jeløgata ut i Mossesundet og tvers over Fleischer brygge og jernbanen, og deretter ned langs Storgata. Delområdet karakteriseres av en blanding av moderne blokkbebyggelse mot Mossesundet og eldre bebyggelse mot kanalen og Storgata. De to bebyggelsestypene fremstår adskilt fra hverandre fordi de er så ulike og det er lite som binder de sammen annet enn bryggefronten. Storgata og Jeløgata er registrert som kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (KULA) i Riksantikvarens sine databaser. Storgata er et sammensatt miljø med en tydelig tidsdybde i de varierte fasadene som formidler handelshistorien. Her er alt fra lave, små trebygninger til murgårdsbebyggelse i fire etasjer, alt fra ulike epoker. I de samme gatene er det dog en del tomme lokaler, manglende struktur i gaterommet og utflytende veiarealer som trekker ned helhetsinntrykket.

Verdivurdering: Store deler av delområdet inngår i et KULA-område, men bebyggelse og infrastruktur i KULA-området og utenfor gir til sammen et noe redusert totalinntrykk. Delområdet vurderes til stor verdi (lav).



Figur 4.17 Jeløgata, en del av KULA-området.



Figur 4.18 Jernbaneovergangen til Storgata, som er en del av KULA-området, og et noe uryddig bygulv.



Figur 4.19 Fleischer brygge sett fra båthavna i Mossesundet.



Figur 4.20 Uteoppholdsarealer tilknyttet Fleischer brygge. Jernbanen og eldre bebyggelse i Storgata skimtes i enden.

4.2.6 Delområde F Værlesanden og Moss ferjekai

Delområde F strekker seg fra Sykehusgata i nord til Moss ferjekai i sør, og fra Kanalparken i vest til jernbanen i øst. Det er et sammensatt bylandskap med en noe utydelig karakter på grunn av blandingen mellom den arealkrevende infrastrukturen, ferjekai og jernbanen, som avskjærer den verneverdige småhusbebyggelsen i Værlesanden fra omgivelsene. I delområdet er 25 bygninger vernet gjennom plan- og bygningsloven. Værlesanden er nokså velholdt og er en del av det eldre trehusmiljøet på hver side av kanalen, men denne sammenhengen er vanskelig oppfatte når man ferdes i området. På grunn av dette

fremstår bystrukturen som noe fragmentert og særlig Værlesanden mangler gode visuelle og fysiske forbindelser til Moss sentrum, kanalen og trehusmiljøet på vestsiden av kanalen.

Verdivurdering: På grunn av en fragmentert bystruktur, uoversiktlige byrom og manglende sammenheng med den øvrige historiske bebyggelsen i Moss vurderes delområdet til middels verdi (lav). Det er de kulturhistoriske verdiene i Værlesanden som fører til at delområdet ligger innenfor middels verdi.



Figur 4.21 Svært utflytende veiarealer rundt næring og innkjøring mot ferjekai og Værlesanden. Værlesanden er de fargerike trehusene bak i bildet.

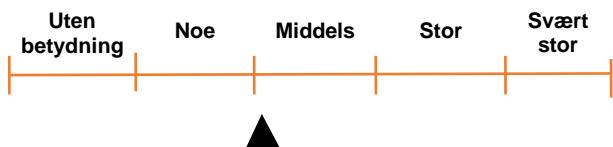


Figur 4.22 Historisk småhusbebyggelse i Værlesanden hvorav de to nærmeste bygningene er vernet etter PBL.

4.2.7 Delområde G Moss rådhus

Delområde G består av gaten Rådhus plass, som går over jernbanen, Moss rådhus og bebyggelsen på nord- og sørsiden av Rådhus plass. Landskapet i delområdet defineres av tre ting; grøntarealer, trafikkerte veier og den lange aksen gjennom Helgerødgata mot Jeløya. Foruten dette er det en nokså uproblematisk kontrast mellom villabebyggelsen i sør og blokkene i nord. Det mest framtrædende i landskap er den gode sikten gjennom monumentalaksen fra Rådhuset over kanalen helt til enden av Helgerødgata. Hensikten med monumentalaksen er å binde sammen by-elementer slik at de framstår som en helhet, og det gjør Helgerødgata i dag.

Verdivurdering: Landskapet er vanlig forekommende, men monumentalaksen fra Rådhuset gjennom Helgerødgata er effektiv og delområdet vurderes derfor til middels verdi (lav), mot grensa til noe verdi.





Figur 4.23 Bildet er tatt i parken foran Moss rådhus. Aksen gjennom Helgerødgata er lang og i øyenfallende.



Figur 4.24 Rådhuset ses i enden av bildet.

4.2.8 Oppsummering landskapsbilde

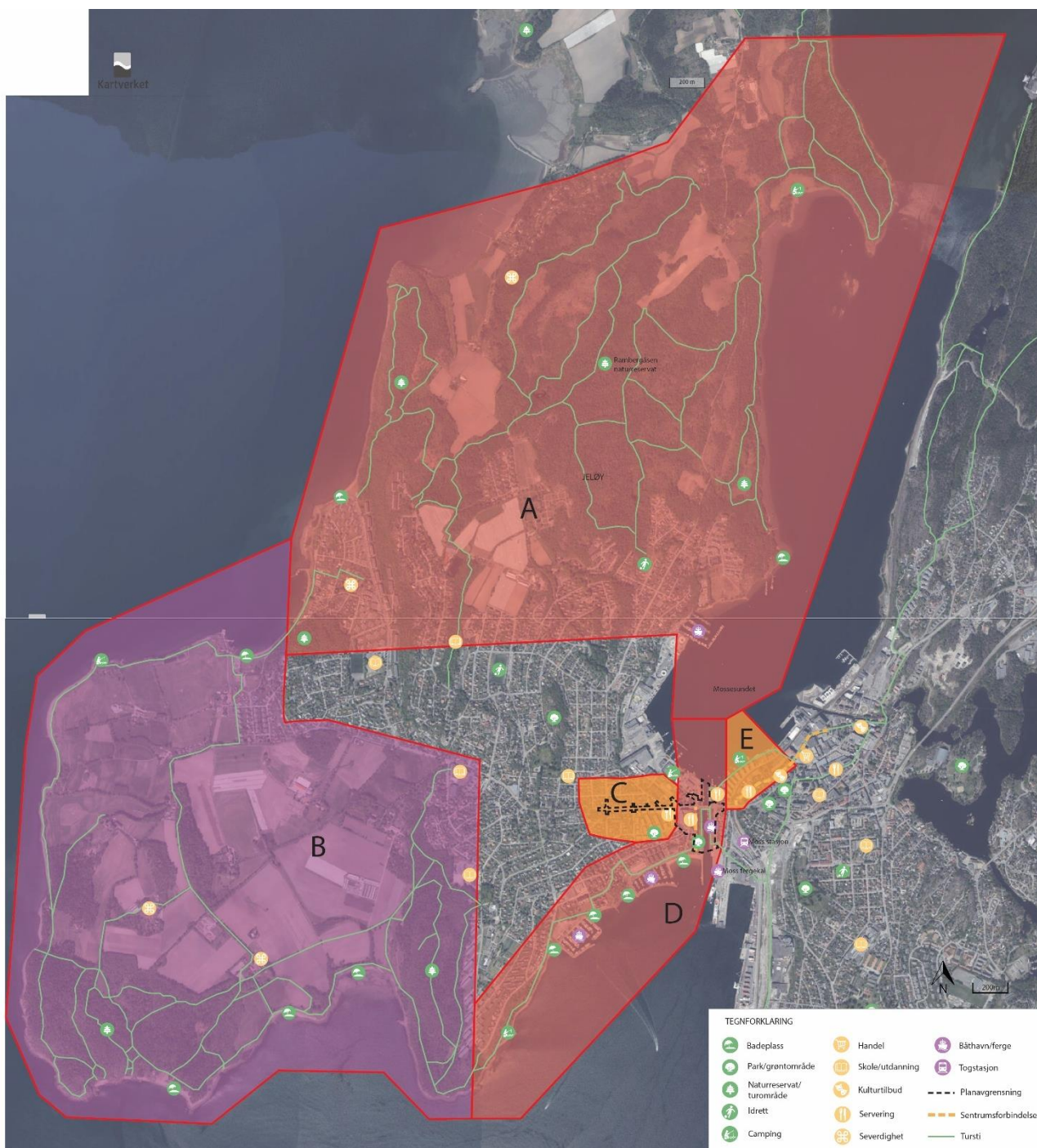
I tabellen nedenfor oppsummeres verdiene for hvert delområde.

Tabell 4-1. Oppsummering av verdier for fagtema landskapsbilde.

Delområde	Beskrivelse	Verdi
Delområde A	Villaeer med hager	Middels (midt)
Delområde B	Moderne og historisk bebyggelse	Middels (midt)
Delområde C	Områderegulering for ny bolig- og næringsbebyggelse	Noe (midt)
Delområde D	Grønnstruktur, kanal og historisk bebyggelse	Stor (midt)
Delområde E	Moderne og historisk bebyggelse	Stor (lav)
Delområde F	Infrastruktur og historisk bebyggelse	Middels (lav)
Delområde G	Grønnstruktur og infrastruktur	Middels (svært lav)

4.3 Verdivurdering av delområder for by- og friluftsliv

Utredningsområdet er delt inn i 5 delområder der friluftslivet kan bli påvirket av tiltaket, enten direkte gjennom inngrep eller indirekte via endret tilgjengelighet. Til grunn for inndelingen ligger også Østfold fylkeskommune sin kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder.

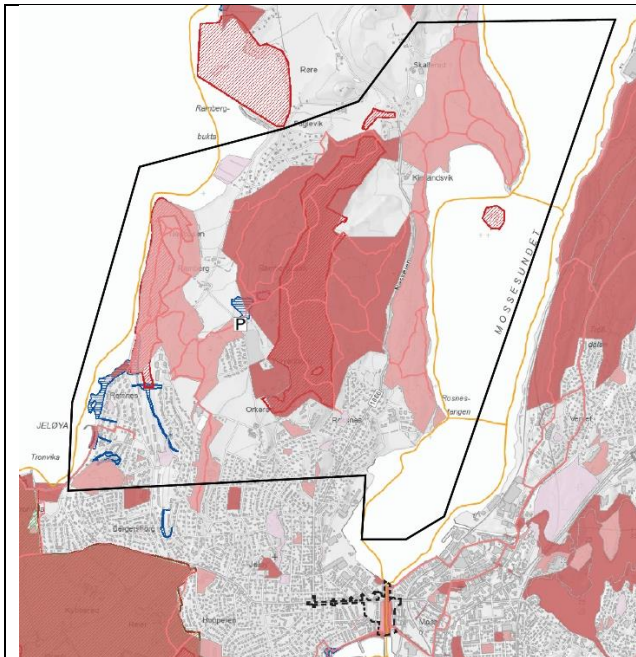
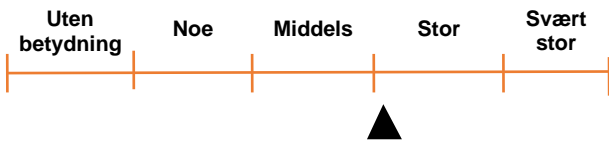


Figur 4.25 Inndeling i delområder for fagtema by- og friluftsliv.

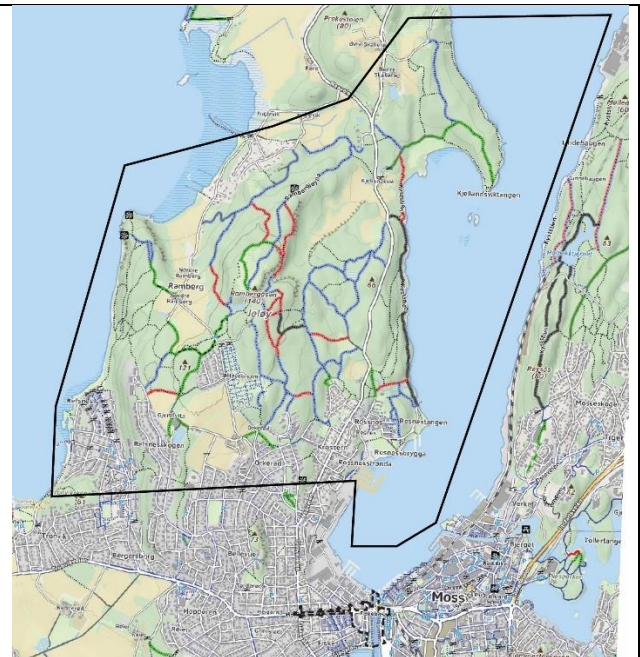
4.3.1 Delområde A Nordre Jeløy

Nordre Jeløy består av flere verdsatte og statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og tur- og sykkelstier som ligger litt spredt mellom bebyggelse, veier og jorder. Delområdet strekker seg fra Refsnes og Rossnes i sør til Fuglevik og Skallerød i nord, avgrensningen følger strandlinja i vest og strekker seg ut i Mossesundet i øst. Mossesundet er mye brukt av fritidsbåter til fritidsfiske og gjennomfart for å unngå å kjøre utaskjærs. Det er to større sandstrender i delområdet som er mye brukt; Refsnesstranda og Rosnesstranda. I tilknytning til Refsnesstranda ligger særpregede Refsnes Gods som også er en del av kyststien. I delområdet er det registrert fire middels store friluftslivsområder hvorav tre er vurdert som «viktig» og ett som «svært viktig». Rambergåsen er vurdert som svært viktig friluftslivsområde og har et variert terreng med edelløvskog, utsikt mot fjorden, biotopvern, noen skilta stier, samt helleristninger og Orkerød skanse. Rambergåsen har ganske stor bruksfrekvens av hovedsakelig lokale brukere. Ellers er det flere båt havner og telt- og campingplasser i delområdet. De fire friluftsområdene er bundet sammen av flere stier og veier, og i to av de er det naturreservater. Adkomst til delområdet skjer til fots, med sykkel, bil og båt. Det er også mulig å ankomme søndre deler av delområdet med buss. Det er forbudt å fiske i Mossesundet på grunn av forurensning i vannet og sjøbunnen fra omkringliggende fabrikker. Mye av aktiviteten i sundet består av gjennomfartstrafikk av fritidsbåter og nyttetraffikk til fabrikkene og Moss havn.

Verdivurdering: Delområdet er lett tilgjengelig via gjennomfartsveier, og er et attraktivt område for nærfriluftsliv. Området har hovedsakelig lokal betydning, men det er god variasjon i rekreasjonsmuligheter, natur og terreng, og det vurderes derfor til stor verdi (lav).



Figur 4.26 Naturbase: Verdsatte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og turstier.

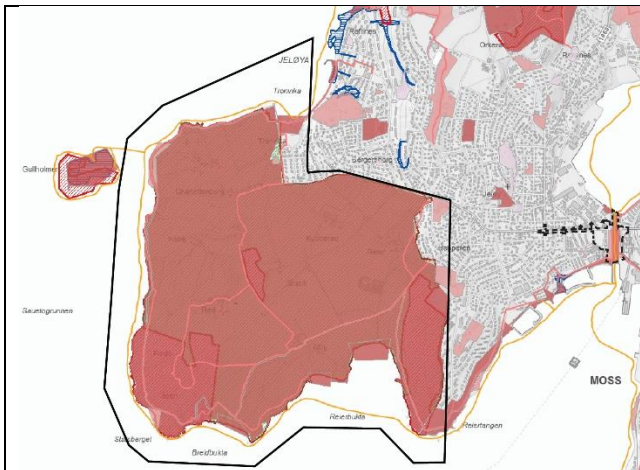


Figur 4.27 MTBmap: Sykkelstier med ulik vanskelighetsgrad og utsiktspunkt.

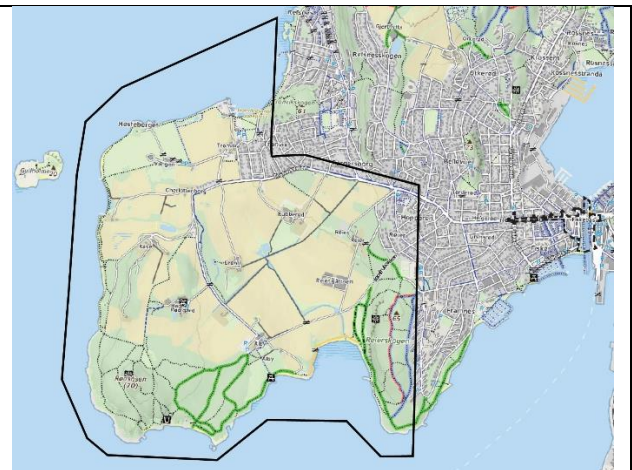
4.3.2 Delområde B Søndre Jeløy

Søndre Jeløy har status som landskapsvernområde, et svært verdifullt kulturlandskap og det inneholder tre naturreservater; Rødåsen, Grønliparken og Reirskogen. I friluftslivskartleggingen er det registrert som et «svært viktig» friluftslivsområde. Se Figur 4.28 og Figur 4.29 som viser kartlagte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturvernområder, turstier og sykkelnettverk. Søndre Jeløy har både natur- og kulturhistoriske opplevelseskvaliteter som blant annet Alby herregård som nå drives som kafe og galleri, fugler og plantearter med stor forvaltningsverdi og en nesten utbyggt strandsone slik at ferdsel og fiske kan foregå tilnærmet uhindret. Landskapet rundt Alby gård regnes som fylkets mest utpregede og intakte herregårdslandskap. Kyststien på Søndre Jeløya, også verdsatt som svært viktig friluftslivsområde, er en blåmerket kjent tursti i regionen. Adkomst til delområdet skjer til fots, med sykkel, buss, bil og båt. Det er tilrettelagt for stisykling i Rierskogen og Rødåsen. Områdene har stor bruksfrekvens av regionale og nasjonale brukere (naturbase.no, 2024).

Verdivurdering: Delområdet er et nærturområde for store deler av befolkningen i Moss og det er registrert som et svært viktig friluftslivsområde med særlige kvaliteter og stor bruksfrekvens blant regionale og nasjonale brukere. Det er også mange og varierte opplevelseskvaliteter i delområdet. Sammenlagt vurderes delområdet til svært stor verdi (lav).



Figur 4.28 Naturbase: Verdsatte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og turstier.



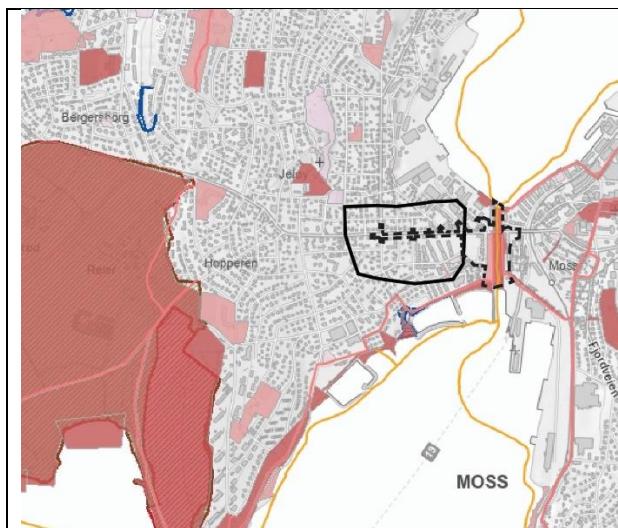
Figur 4.29 MTBmap: Sykkelstier med ulik vanskelighetsgrad og utsiktspunkt.

4.3.3 Delområde C Helgerødgata

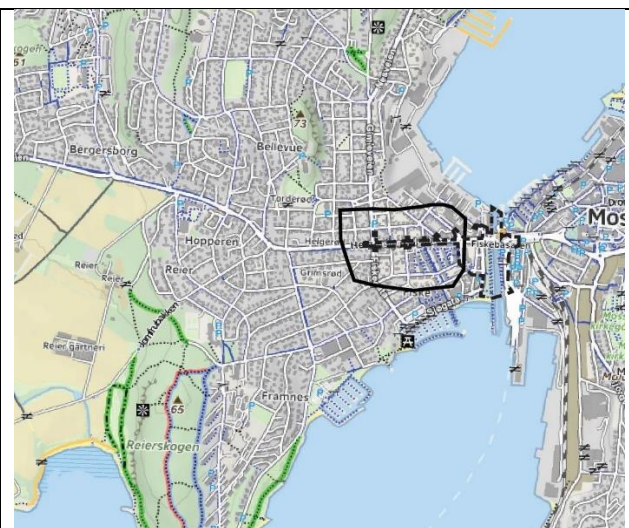
Delområdet har en by- og tettstedsstruktur og strekker seg ut to kvartaler fra Helgerødgata i nord, sør og vestlig retning, i øst grenser delområdet til delområde D. I delområdet er det registrert fire verdsatte friluftslivsområder; en barnehage og tre lekeområder hvorav én, Bråtengata lekepark, er eneste som er vurdert som «viktig». Bråtengata lekepark har middels bruksfrekvens og anslås å være litt mer brukt enn andre nabolagsparker grunnet de omkringliggende rekreasjonsmulighetene som Kyststien, Sjøbadet og Kanalparken. En viktig nærtur og bylivsåre går fra Moss sentrum mot Glassverket bakeri og ned mot Sjøbadet. Opplevelseskvalitetene langs ruta knyttes til næring i 1. etasje, målpunkter langs veien og

grønnstrukturen i Helgerødgata, passasjen mot Sjøbadet og Kanalparken. Målpunktene langs ruta er blant annet Glassverket bakeri, Mors bakeri, Sjøbadet og Kanalparken. Bygulvet ved Glassverket bakeri er dog noe utflytende og det er et utnyttet potensiale i dette byrommet.

Verdivurdering: Delområdet inneholder noen lokalt viktige by- og friluftslivsområder, men er også et viktig nærtur og bylivsområde med flere målpunkt for byliv. Delområdet vurderes til middels verdi (midt).



Figur 4.30 Naturbase: Verdsatte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og turstier.



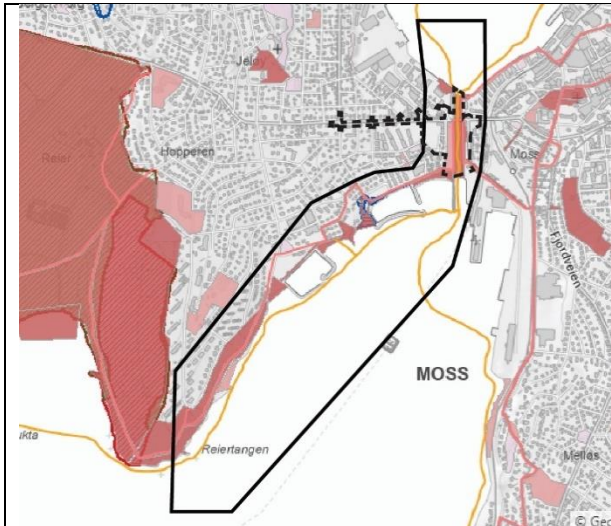
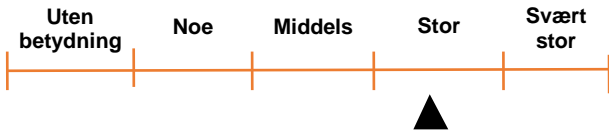
Figur 4.31 MTBmap: Sykkelstier med ulike vanskelighetsgrad og utsiktspunkt.

4.3.4 Delområde D Kanalparken og Kanalbrua

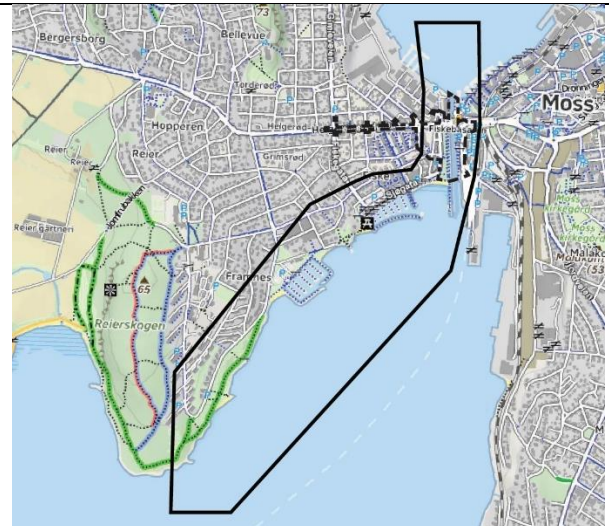
Delområdet strekker seg fra Reiertangen i sørvest gjennom Kanalparken og fram til Mossesundet i nord. Det inneholder flere nokså små, men viktige friluftslivsområder verdsatt til «svært viktig». Disse følger strandlinja fra Framnes i sør til Alphabrygga i nord. Det ligger også et statlig sikra friluftslivsområde ved Sjøbodentomta som er et viktig baklandsområde til den kommunale badestranda Fiskestranda i Moss. Det er også flere SEFRAK-registrerte bygninger med betydning for opplevelseskvalitetene i friluftsområdene. Dette gjelder særlig friluftsområdene: Sjøbadet, Kanalen og Alphabrygga som alle tre har regionale og nasjonale brukere med middels til stor bruksfrekvens. På Alphabrygga er det bobilcamping og gode fiskemuligheter, og Sjøbadet er en godt tilrettelagt badeplass som er Blått Flagg-sertifisert. I tilknytning til Logns plass og til dels Alphabrygga er det serveringssteder og byliv.

Aktivitetstilbudet for båtfarende i Værlebukta er mange og varierte; det er gode fiskemuligheter, fire sandstrender, to båthavner; Søly båthavn og Fiske Båthavn, og det er populært for kiting.

Verdivurdering: Delområdet har flere friluftslivsområder som er verdsatt til «svært viktig» med middels bruk blant regionale og nasjonale brukere. De sjønære friluftslivsområdene er viktig for Moss by og er sentrale i bybildet. Delområdet vurderes til stor verdi (midt).



Figur 4.32 Naturbase: Verdsatte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og turstier.

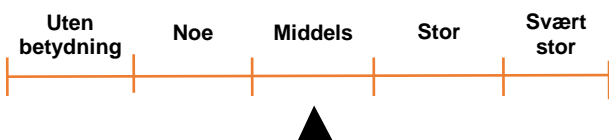


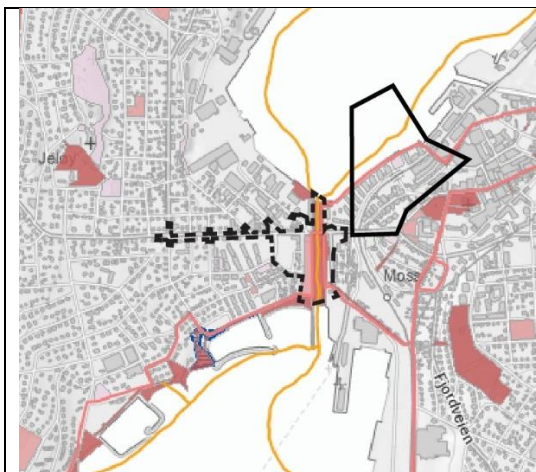
Figur 4.33 MTBmap: Sykkeltier med ulik vanskelighetsgrad og utsiktspunkt.

4.3.5 Delområde E Jeløgata og Storgata

Kyststien går til dels via Jeløgata og Fleischer brygge, utover dette er det mest muligheter for å oppleve byliv i delområdet. Storgata og Jeløgata har kulturhistoriske kvaliteter og det er mye næring og servering i 1. etasje, men det er også en del tomme lokaler og dårlig vedlikeholdte gaterom. Langs Fleischer brygge er det stupetårn, fin utsikt og park med kontakt med sundet. Storgata og Jeløgata er registrert som kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse (KULA) i Riksantikvarens sine databaser. Storgata er et sammensatt miljø med en tydelig tidsdybde i de varierte fasadene som formidler handelshistorien og øker opplevelseskvalitetene.

Verdivurdering: Delområdets verdi ligger i mangfoldet av aktiviteter for båtfarende og bylivskvalitetene: vernede bygg, servering og næring i 1. etasje. Delområdet vurderes til middels verdi (midt).





Figur 4.34 Naturbase: Verdsatte friluftslivsområder, statlig sikra friluftslivsområder, naturreservat og turstier.



Figur 4.35 MTBmap: Sykkelstier med ulik vanskelighetsgrad og utsiktspunkt.

4.3.6 Oppsummering by- og friluftsliv

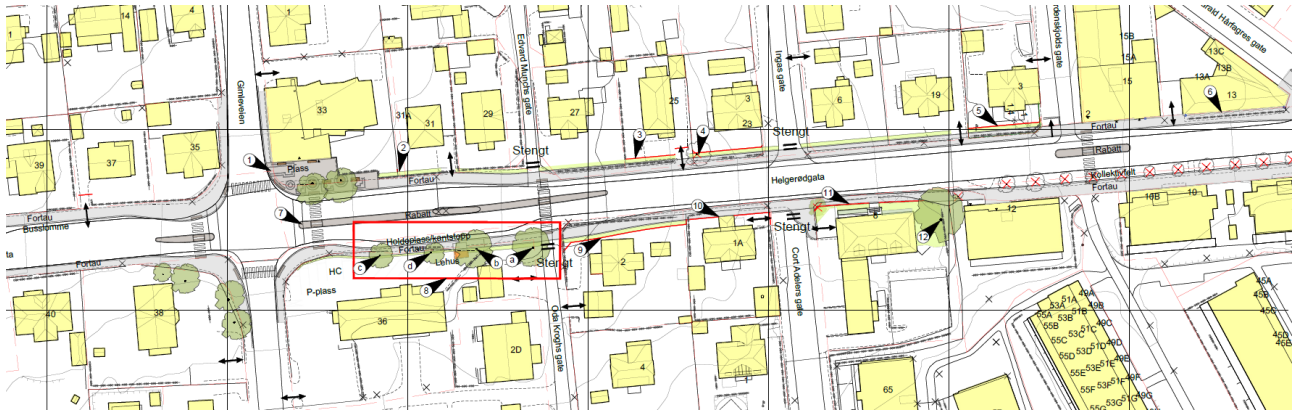
I tabellen nedenfor oppsummeres verdiene for hvert delområde.

Tabell 4-2. Oppsummering av verdier for fagtema by- og friluftsliv.

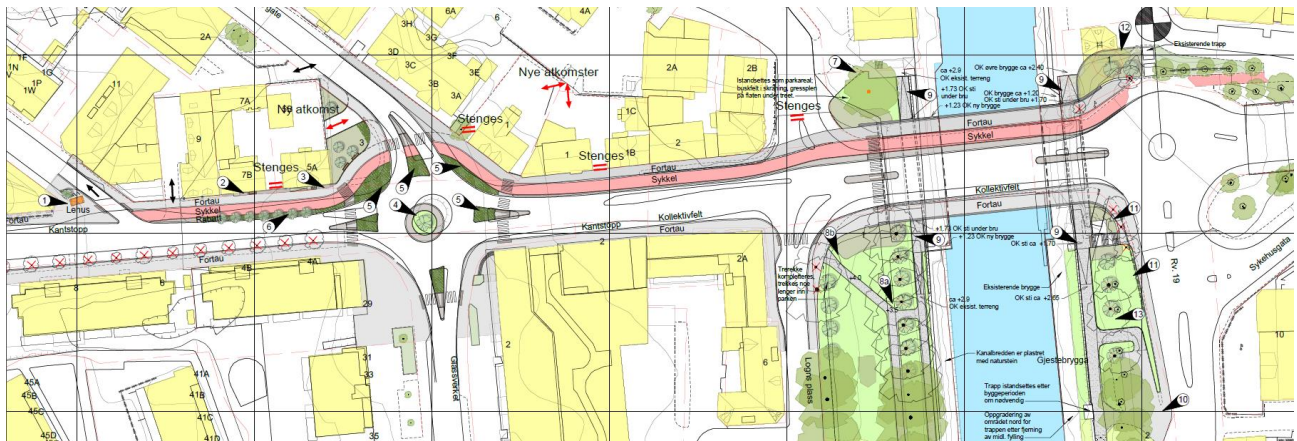
Delområde	Beskrivelse	Verdi
Delområde A	Flere «svært viktig» friluftslivsområder med godt nettverk av stier/veier og svært gode opplevelseskvaliteter.	Stor (lav)
Delområde B	Friluftslivsområde vurdert til «svært viktig», landskapsvernområde, nasjonalt viktig kulturlandskap og høy bruksfrekvens blant regionale og nasjonale brukere.	Svært stor (lav)
Delområde C	Muligheter for noe byliv og ett lekeområde vurdert som «viktig».	Middels (midt)
Delområde D	Flere «svært viktige» friluftslivsområder som ligger veldig sentrumsnært og tilgjengelig med middels bruksfrekvens blant regionale og nasjonale brukere. SEFRAK-registrerte bygg hever opplevelseskvalitetene.	Stor (midt)
Delområde E	Muligheter for byliv i Storgata og Jeløgata i kulturhistoriske omgivelser, en del tomme lokaler og dårlig vedlikeholdt gaterom fører til noe reduserte opplevelseskvaliteter.	Middels (midt)

5 Påvirkning og konsekvens i driftsfase

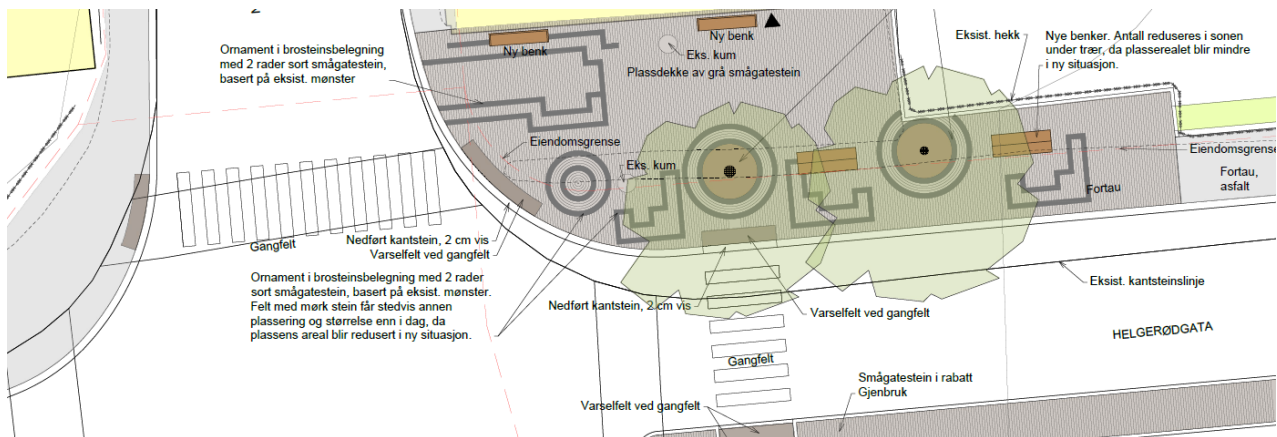
Utklipp fra landskapsplaner 0001, 0002 og 0003 viser tiltaket i Helgerødgata og Kanalbrua, inkludert antatt bevart vegetasjon, trær som fjernes og ny vegetasjon. Se Figur 5.1, Figur 5.2 og Figur 5.3.



Figur 5.1 Utklipp fra plantegning 0001 Landskapsplan i Helgerødgata.



Figur 5.2 Utklipp fra plantegning 0002 Landskapsplan i Kanalbrua.



Figur 5.3 Utklipp fra detaljtegning 0003 ved Gimle viser bevaring av eksisterende trær og gjenoppbygging av dekket.

5.1 Sammenstilling av påvirkning og konsekvens for landskapsbilde

5.1.1 Prosjektområde 1 Kanalbrua

Tabell 5-1-1. Vurdering av påvirkning og konsekvens for delområdene i prosjektområdet.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens	Begrunnelse
A Bydel Helgerød/ Bellevue	Middels (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
B Glassverket	Middels (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
C Moss bobilhavn	Noe (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke direkte berørt av tiltaket, men det vil bli noen få negative visuelle fjernvirkninger fra enkelte synsvinkler når flere store trær i Kanalparken fjernes og erstattes av mindre trær.
D Kanalparken og Kanalbrua	Stor (midt)	Forringet	- -	Landskapsrommet rundt kanalen er en sentral del av Moss og trærne i Kanalparken er nøkkelementer i dette landskapet. Når tiltaket medfører fjerning (og erstatning) av opptil 11 store trær i parken er det av vesentlig betydning for landskapsbildets karakter. Noen av trærne som må fjernes er over 70 år gamle. Den arkitektoniske utformingen av brua vil ha god design, men det er sannsynlig at den nye brua, som vil bli ca. 8 m bredere enn dagens bru, vil dominere noe over landskapets skala som er ganske småskala rundt kanalen. Frihøyden under brua blir den samme som i dag. Det er fjerning av trærne i og rundt Kanalparken som bryter med landskapsbildets karakter og fører til negativ konsekvens for delområdet.
E Fleischer brygge og Storgata	Stor (lav)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke direkte berørt av tiltaket og det blir minimale visuelle fjernvirkninger fra enkelte synsvinkler når store trær i Kanalparken hugges og erstattes.
F Værlesanden og Moss ferjekai	Middels (lav)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke direkte berørt av tiltaket, men det vil bli noen negative visuelle fjernvirkninger når flere store trær i Kanalparken, og trær på østsiden av kanalen, fjernes og erstattes av mindre trær.
G Moss rådhus	Middels (svært lav)	Noe forringet	-	Ny kanalbru blir ca. 8 m bredere enn dagens bru. Det betyr at brua også blir bredere enn videre gateløp. Sett fra Rådhuset vil dette svekke monumentalaksen fordi gata over kanalbrua må snurpes sammen idet den skal inn mellom husene i Helgerødgata. Tiltaket bryter derfor i en viss grad med landskapsbildets karakter og det gir noe negativ konsekvens for delområdet.

5.1.2 Prosjektområde 2 Helgerødgata

Tabell 5-2 Vurdering av påvirkning og konsekvens for delområdene i prosjektområdet.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens	Begrunnelse
A Bydel Helgerød/ Bellevue	Middels (midt)	Forringet	- -	Tiltaket beslaglegger ca. de første 2 meterne av inngangspartier, gjerder og hager til mange av villaene i delområdet. Det er planlagt å reetablere så mye som mulig langs nytt gateløp, men den tette vegetasjonen som var i flere hager tar tid å erstatte, hvis den i det hele tatt blir erstattet. På bakgrunn av dette vurderes tiltaket å bryte noe med landskapsbildets karakter og fragmenterer grønnstrukturen i delområdet. Det forutsettes at plassen foran Gimle kino gjenskapes så likt som mulig med nødvendige oppgraderinger. Trærne utenfor Gimle kino skal bevares.
B Glassverket	Middels (midt)	Forringet	- -	Bybildet påvirkes negativt ved at inngangspartier til den eldre trehusbebyggelsen langs Helgerødgatas nordside reduseres. Rekken med 21 spisslønn foran Glassverket må fjernes og erstattes ikke. Trærne er strukturdannende og gir et viktig grønt avbrett i et ellers grått gateløp. Trærne forsøkes kompensert med et nytt grøntområde og en mulig trerekke i en rabatt ved rundkjøringen ved Glassverket, men det er usikkert hvor mye og hvilken type vegetasjon det er mulig å kompensere med. Det tas utgangspunkt i en minimumsløsning; ett grøntområde ved rundkjøringen. Tiltaket bryter med landskapsbildets karakter når grønnstruktur reduseres og inngangspartiene til historiske bygg får mindre plass. I tillegg får kjørebane en uheldig slyng ved det SEFRAK-registrerte bygget «Snøplogen».
C Moss bobilhavn	Noe (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
D Kanalparken og Kanalbrua	Stor (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
E Fleischer brygge og Storgata	Stor (lav)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
F Værlesanden og Moss ferjekai	Middels (lav)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
G Moss rådhus	Middels (svært lav)	Noe forringet	-	Delområdet karakter knytter seg til monumentalaksen som går fra Rådhuset helt til enden av Helgerødgata. Når ny kjørebane i Helgerødgata har mindre «stram» linjeføring og varierende bredder blir monumentalaksen mindre synlig og den mister noe av sin verdi. Tiltaket bryter derfor i en viss grad med landskapsbildets karakter og det gir noe negativ konsekvens for delområdet.

5.1.3 Oppsummering og rangering av alternativer for landskapsbilde

For å kunne vurdere den samlede virkningen av ulike alternativer mot hverandre har hvert fagtema angitt en samlet konsekvensgrad. I underkapitlene nedenfor gis en samlet konsekvens med rangering av hvert alternativ innen de to prosjektområdene.

5.1.3.1 Prosjektområde 1 Kanalbrua

Tabell 5-3 Samletabell og rangering for prosjektområde 1 Kanalbrua.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Bydel Helgerød/Bellevue	0	0
	B Glassverket	0	0
	C Moss bobilhavn	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	--
	E Fleischer brygge og Storgata	0	0
	F Værlesanden og Moss ferjekai	0	0
	G Moss rådhus	0	-
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe negativ
	Begrunnelse		Tap av store trær i Kanalparken er utslagsgivende for konsekvensgraden. Det gjelder særlig i delområdet D, som er et sentralt byrom i Moss hvor trærne er nøkkelementer. Det kommer ikke fram av tabellen, men flere delområder med konsekvensgrad 0 får små, men ikke ubetydelige negative visuelle fjernvirkninger av at de store trærne forsvinner. 8 m bredere bru i Kanalparken kan bryte noe med landskapsrommets skala, men det er underordnet tapet av trærne. Monumentalaksen i delområde G blir også svekket av ny bred bru.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt kanalen og Kanalparken.	Tiltaket vil bryte med landskapskarakteren i to delområder. Tiltaket vil plante nye trær i Kanalparken, men det vil ta lang tid før disse når samme størrelse som opprinnelige trær. Ny kanalbru vil gi noen nye visuelle kvaliteter til kanalområdet, men vil samtidig bryte noe med landskapets skala.

* Prioritering der 1 er vurdert best.

5.1.3.2 Prosjektområde 2 Helgerødgata

Tabell 5-4. Samletabell og rangering for prosjektområde 2 Helgerødgata.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Bydel Helgerød/Bellevue	0	--
	B Glassverket	0	--
	C Moss bobilhavn	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	0
	E Fleischer brygge og Storgata	0	0
	F Værlesanden og Moss ferjekai	0	0
	G Moss rådhus	0	-
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Middels negativ
	Begrunnelse		Tiltakene i Helgerødgata har få visuelle fjernvirkninger, med unntak av svekket monumentalakse i delområde G. Delområde A og B, som blir direkte berørt av tiltaket, er utslagsgivende for rangeringen. Tiltaket bryter med landskapsbildets karakter i begge delområder i så stor grad at det gis middels negativ konsekvens.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet i/rundt Helgerødgata	Tiltaket vil bryte med landskapskarakteren i tre delområder. Foreslåtte tiltak med nye grøntområder er ikke tilstrekkelig kompensasjon for tapt grønnstruktur. Tiltaket skal istandsette plassen foran tidligere Gimle kino.

* Prioritering der 1 er vurdert best

Begrunnelse for rangering

Tiltaket vurderes samlet sett til rangering 2, men i dette prosjektet foreligger det kun ett alternativ for utbygging som er vurdert opp mot referansesituasjonen (nullalternativet).

I Helgerødgata svekkes landskapsbildets karakter når hager, inngangspartier og offentlig grønnstruktur reduseres. Selv om tap av grønnstruktur forsøkes kompensert, er det ikke tilstrekkelig. Linjeføringen gjennom Helgerødgata, sett fra Rådhuset, blir mindre stram, med redusert kvalitet for landskapsbildet. Ny bru fører til noe opprydding i bybildet rundt brua, og selve brukonstruksjonen vil ha som formål å tilføre visuelle kvaliteter til bylandskapet. Byrommet rundt kanalen er et sentralt område i Moss og erstatning av store trær med små trær i Kanalparken vil svekke landskapsverdiene i området. Selv om trærne erstattes vil det ta lang tid før de vokser til samme størrelse som dagens trær.

5.2 Sammenstilling av påvirkning og konsekvens for by- og friluftsliv

For å kunne vurdere den samlede virkningen av ulike alternativer mot hverandre har hvert fagtema angitt en samlet konsekvensgrad. I underkapitlene nedenfor gis en samlet konsekvens med rangering av hvert alternativ innen de to prosjektområdene.

5.2.1 Prosjektområde 1 Kanalbrua

Tabell 5-5 Vurdering av påvirkning og konsekvens for delområdene i prosjektområdet.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens	Begrunnelse
A Nordre Jeløy	Stor (lav)	Forbedret	+	Delområdet blir ikke direkte berørt av tiltaket, men adkomst til friluftsområdene, særlig for syklende og kjørende, forventes å bli bedre og mer forutsigbar med ny kanalbrua. Eksisterende kanalbrua mangler sykkelfelt og et kjørefelt i hver retning er stengt av hensyn til trafikkbelastning.
B Søndre Jeløy	Svært stor (lav)	Forbedret	+	Samme begrunnelse som for delområde A.
C Helgerødgata	Middels (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
D Kanalparken og Kanalbrua	Stor (midt)	Forbedret	+	Delområdet blir direkte berørt av tiltaket. Fysisk og visuell kontakt under og over brua blir forbedret for gående og syklende. Bredere fortau langs fv. 317 og over kanalbrua forbedrer brukskvaliteten for gående. Man kan dog spørre seg hvorvidt det er nødvendig med et 4-5m bredt fortau over kanalbrua. Ny kanalbrua planlegges som et estetisk element i seg selv med muligheter for effektbelysning, kunst og interaktive elementer. Mer luftig og oversiktlig rom under brua vil være positivt for opplevelsen for båtfarende. Nye brygger og gangstier under brygga binder sammen Tollboden og Kanalparken bedre. På den andre siden er fjerning og erstatning av gamle trær på hver side av kanalen negativt for opplevelseskvalitetene i området. Sammenlagt vurderes det at forbedringen av visuell og fysisk forbindelse under Kanalbrua, mer plass til gående og syklende og opprydding i det estetiske uttrykket av brua og omgivelsene rundt fører til noe forbedring for by- og friluftsliv til lands og til vanns, til tross for tap av store trær.
E Jeløgata og Storgata	Middels (midt)	Ubetydelig endring	0	Tiltaket berører ikke delområdet direkte, men det kan hende at forbedringen av forbindelsen under Kanalbrua gir noe økt turaktivitet langs Fleischer brygge.

5.2.2 Prosjektområde 2 Helgerødgata

Tabell 5-6 Vurdering av påvirkning og konsekvens for delområdene i prosjektområdet.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konse- kvens	Begrunnelse
A Nordre Jeløy	Stor (lav)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke direkte berørt av tiltaket, men adkomst til friluftsområdene, særlig for syklende og kjørende, forventes å bli litt bedre og mer forutsigbar når disse trafikantgruppene gis mer plass i gata. På den andre siden blir opplevelseskvalitetene, gjennom Helgerødgata, på vei til friluftsområdene dårligere når grønnstruktur, inngangspartier og hager reduseres. Positive og negative virkninger av tiltaket vurderes å utligne hverandre for delområdet.
B Søndre Jeløy	Svært stor (lav)	Ubetydelig endring	0	Samme begrunnelse som for delområde A.
C Helgerødgata	Middels (midt)	Noe forringet	-	Delområdet blir direkte berørt av tiltaket. Deler av forhager, inngangspartier og grønnstruktur beslaglegges. Tapt grønnstruktur forsøkes kompensert, men ikke nok. Trerekken langs Glassverkets fasade er en viktig visuell buffer mellom gående og biltrafikken som går tapt. Gangforbindelsen fra Moss sentrum via Glassverket bakeri og ned mot Sjøbadet er en populær nærtur og bylivsåre, fjerning av grønnstruktur vil virke negativt for opplevelseskvalitetene langs denne ruta. På den positive siden gir tiltaket gående og syklende mer plass i Helegrødgata. At det vies mer plass til myke trafikanter veier ikke opp for tap av opplevelseskvaliteter, men det fører til at konsekvensgraden blir noe forringet istedenfor forringet.
D Kanalparken og Kanalbrua	Stor (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.
E Jeløgata og Storgata	Middels (midt)	Ubetydelig endring	0	Delområdet blir ikke berørt.

5.2.3 Oppsummering og rangering av alternativer for by- og friluftsliv

5.2.3.1 Prosjektområde 1 Kanalbrua

Tabell 5-7. Samletabell og rangering for prosjektområde 1 Kanalbrua.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Nordre Jeløy	0	+
	B Søndre Jeløy	0	+
	C Helgerødgata	0	0
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	+
	E Jeløgata og Storgta	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe forbedret
	Begrunnelse		I samlet konsekvens tillegges de positive konsekvensene for delområde A og B lite vekt fordi disse delområdene ligger i stor avstand til tiltaket. Det er konsekvensene for delområde D som veier tyngst. Det heftes usikkerhet til endelig detaljutforming av arealene under og rundt ny kanalbru derfor settes samlet konsekvens nøkternt til noe positiv konsekvens.
Rangering	Rangering	2	1
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt kanalen og Kanalparken.	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. Opplevelseskvalitetene i Kanalparken blir noe redusert selv om trærne som hugges erstattes.

* Prioritering der 1 er vurdert best.

5.2.3.2 Prosjektområde 2 Helgerødgata

Tabell 5-8. Samletabell og prioritering for prosjektområde 2 Helgerødgata.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	A Nordre Jeløy	0	0
	B Søndre Jeløy	0	0
	C Helgerødgata	0	-
	D Kanalparken og Kanalbrua	0	0
	E Jeløgata og Storgta	0	0

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Noe negativ
	Begrunnelse		Det er konsekvensene for delområde C Helgerødgata, som er utslagsgivende for samlet konsekvens. Selv om tiltaket gir mer plass til gående og syklende blir opplevelseskvalitetene så redusert at det kan påvirke bylivet i Helgerødgata negativt og dermed føre til lavere bruksfrekvens. Å ivareta opplevelseskvalitetene vurderes som så viktig at samlet konsekvens blir noe negativ.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endring i landskapet rundt Helgerødgata.	Helgerødgatas funksjon som hoved ferdselsåre 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 bygata til å bli en «transportetappe» for syklende med færre opplevelseskvaliteter. Tiltaket gjør at gata fremstår mer som en vei enn en gate med byliv.

* Prioritering der 1 er vurdert best.

Begrunnelse for rangering

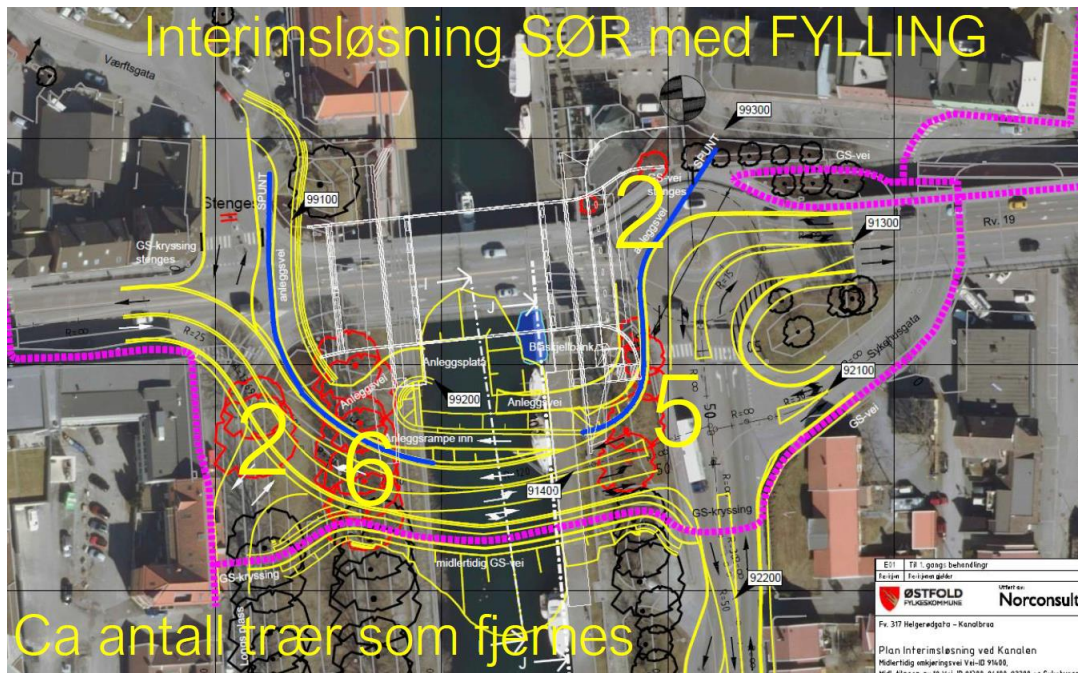
Tiltaket vurderes samlet sett til rangering 1, men i dette prosjektet foreligger det kun ett alternativ for utbygging som er vurdert opp mot referansesituasjonen (nullalternativet).

For at tiltaket kan rangeres som 1 forutsettes det at ferdig tiltak blir som beskrevet eller bedre. Tap av grønnstruktur i Helgerødgata og rundt kanalen skal kompenseres. Det forutsettes at gang- og sykkelforbindelsene under og rundt ny bru blir gode og at brua blir et estetisk element med opplevelseskvaliteter. Nye brygger skal oppføres og tørrmurer med historisk verdi skal videreføres. Hvis ikke tiltaket blir som beskrevet rangeres det som 2.

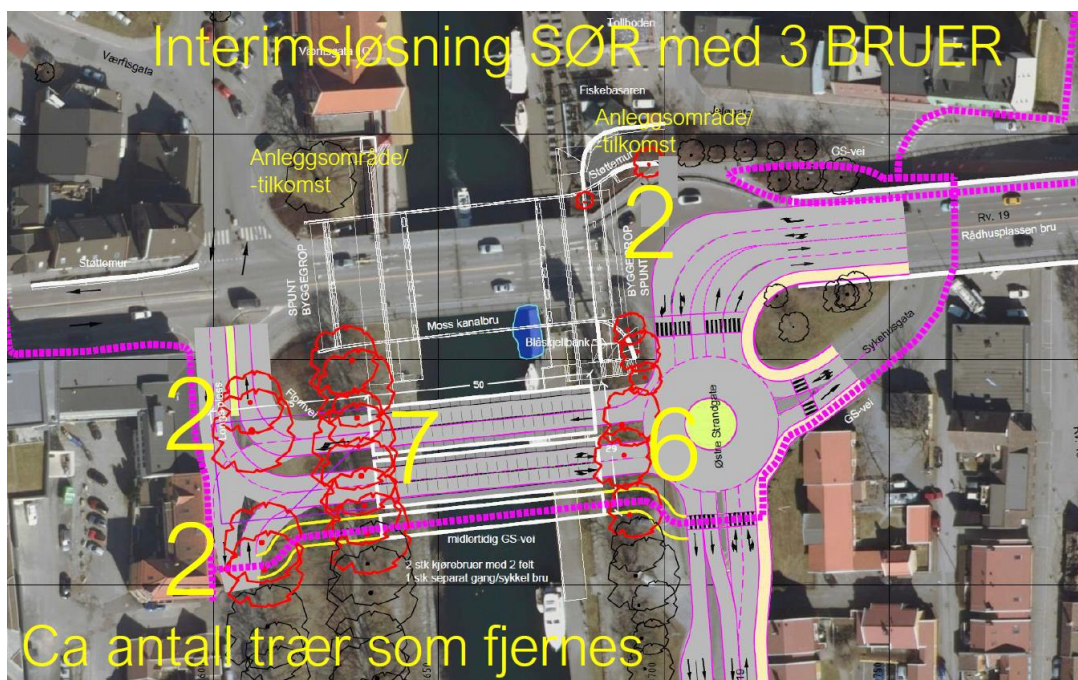
Det har vært vanskelig å rangere alternativene for fagtema by- og friluftsliv. Det som gjorde at tiltaket vurderes bedre enn nullalternativet er at prosjektområde 1 Kanalbrua for det første får et løft. For det andre at Helgerødgata trossalt er en hoved ferdselsåre i dag, og at en forsterkning av denne funksjonen hvor myke trafikanter og kollektivtrafikk får god plass er akseptabelt, så lenge områdene rundt Kanalbrua blir som beskrevet.

6 Konsekvens i anleggsfase

Interimsvei over kanalen i anleggsperioden kan løses med fylling eller bruer. Figur 6.1 og Figur 6.2 viser foreløpige skisser av de to alternativene og hvor mange trær som antas å gå tapt.



Figur 6.1 Interimsløsning med fylling. Totalt fjernes ca. 15 trær.



Figur 6.2 Interimsløsning med bruer. Totalt fjernes ca. 19 trær.

6.1 Landskapsbilde

Kanalbrua

For å etablere interimsv vei, både bru- og fyllingsalternativ, må trær i Kanalparken hugges. Bruene vil trolig hentes ferdig laget (beredskapsbruer på pelede betongfundamenter), som vil plasseres ut på stedet. Det knyttes noe usikkerhet til hvor mange bruer det blir, men det kan bli aktuelt med 3 bruer; ett kjørefelt mot Jeløya lengst nord, to kjørefelt mot Moss i midten og separat gs- bru lengst sør. Man vil ha liten kontroll over hvordan eventuelle bruer vil se ut, og estetikk kan derfor ikke forventes å bli hensyntatt. Det antas at man må hugge 9 trær i Kanalparken og 8 trær på østsiden av kanalen med bruer. Med bruløsning kan trærne tidligst erstattes etter 3 år. Fyllingsalternativet gir størst fleksibelt i utforming og dermed bedre muligheter for å unngå å hugge trær. Det antas at man må hugge 8 trær i Kanalparken og 7 trær øst for kanalen med fylling. Med fyllingsløsning kan trærne tidligst erstattes etter 2 år. I tillegg vil fylling gi kortere anleggstid, noe som er positivt for rask revegetering av anleggsområdene og tilbakeføring til opprinnelig landskap. For fagtema landskapsbilde er det ønskelig å bevare mest mulig vegetasjon og ha en kortest mulig anleggsperiode. Derfor vurderes interimsv vei på fylling å gi minst negativ konsekvens.

Ved Logns plass forslås det å legge gangveidelen av interimsv veien nord for to trær som skal bevares i stedet for mellom trærne. Det er tenkt at det kan redusere skadeomfanget på trærne.

Hvis anleggsarbeid i og rundt rotsonen til trær ikke foregår skånsomt kan det permanent skade røttene og redusere trærnes levetid. Trær er en vesentlig del av landskapsbildet og by- og friluftslivet, og det er ekstra viktig å ivareta de trærne som forsøkes bevart siden så mange går tapt som følge av tiltaket.

Helgerødgata

Se siste avsnitt om trær over.

6.2 By- og friluftsliv

Kanalbrua

Interimsv vei, både bru- og fyllingsalternativ, vil stenge kanalen for ferdsel til lands og til vanns i nord-sør retning. Særlig for båtfarende er det en stor ulempe og vil gi lange omveier. For utøvelse av friluftsliv på kanalen er det ønskelig med en så kort anleggsperiode som mulig. Derfor er fylling å foretrekke framfor bru. For gående og syklende over interimsv veien 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 en fylling er likevel å foretrekke fordi det gir kortest tidsperiode med stengt kanal. En interimsv vei på fylling gir minst negative konsekvenser for fagtema by- og friluftsliv.

Moss bobilhavn/ Alpha brygga er vurdert som mulig riggområde. Arealene er ikke regulert inn i planen så det er ikke tatt en beslutning på om områdene skal tas i bruk. Hvis områdene tas i bruk vil det medføre en midlertidig negativ konsekvens for utøvelse av friluftsliv knyttet til bobilcampingen og fiskeplassen. Det anbefales å minimum tilby og skilte et alternativt område for fiske og bobilcamping i nærheten.

Helgerødgata

Det ventes å bli mindre fristende å utøve byliv i Helgerødgata når anleggsarbeidene pågår og dermed endret ferdselsmønster, noe som kan gi negative konsekvenser for næringen i 1. etasje i Helgerødgata.

7 Skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet er en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen. Det vil i tillegg gis forslag til skadereduserende tiltak som ikke inngår i kostnadsoverslaget eller utredningsgrunnlaget, og som kan redusere de negative virkningene ytterligere. Det vil redegjøres kort for hvordan disse tiltakene vil kunne endre konsekvensene.

Skadereduserende tiltak for landskapsbilde og by- og friluftsliv overlapper ofte. Eksempelvis vil bevaring av vegetasjon være positivt for begge fagtema. For å unngå mye gjentakelse er det valgt å kun beskrive tiltakene én gang. Leseren vil gjenkjenne tiltak som kun gjelder fagtema by- og friluftsliv, som for eksempel skilting av alternative turveier i anleggsperioden.

7.1 Driftsfase

Formingsveilederen, som er utarbeidet som del av dette prosjektet, bør ligge til grunn for tiltakets detaljutforming i videre planlegging (dokument nr. VFK.0.LAN.TEKN.R.001).

7.1.1 Landskapsbilde

Kanalbrua

Utdrag, som punkter, fra formingsveilederen som gjelder trær, kapittel 12 *Vegetasjon*:

- Komplementering av de parallelle trerekkene i Kanalparken, dvs. 7 nye trær (så store som mulig) nærmest kanalen og 4 nye trær mot Longs plass (det er 2 trær mer enn i dag).
- Øst for kanalen plantes det inn 4 nye trær med forbehold om at ett kanskje må utgå.
- Nordøst for brua plantes inn minst to nye trær hvis servicebygget til Moss havn rives.
- Det store lindetreet nordvest for brua bevares og gressflatene rundt treet reetableres.

Det er viktig at kontrolltårnet reetableres i tilknytning til ny bru fordi det er et historiefortellende element for kanalområdet og de tidligere bevegelige bruene over kanalen.

Berørte skulpturer og statuer bør etableres på samme eller tilnærmet samme sted som i dag hvis mulig. De er viktig å bevare fordi de er identitetsskapende elementer i bybildet og tilfører variasjon i opplevelsen av bylandskapet. Endelig plassering av kunst bør avklares i samråd med kunstgruppen til Moss kommune på byggeplan.

Dagens tørrmurer langs kanalbredden bør restaureres og forlenges fordi de er en del av det historiske kanalbygget og kanalområdet.

Helgerødgata

Utdrag, som punkter, fra formingsveilederen som gjelder trær, kapittel 12 *Vegetasjon*:

- Ett nytt tre i rundkjøringen ved Glassverket. Tannhullet, som symboliserer en del av Moss sin industrihistorie, flyttes til annen sentral plass.
- Nytt grøntanlegg nordvest for rundkjøring med plass til trær og høyere busker.
- Nye trær i smal rabatt rett vest for rundkjøring hvis man gjør tiltak for å få nok jordvolum.
- Ett nytt tre eller en plantekasse med stauder ved holdeplass ved krysset Helgerødgata x Harald Hårfagres gate.

I Helgerødgata må inngangspartier, hager og gjerder reetableres så likt som mulig for i minst mulig grad endre landskapets karakter.

7.1.2 By- og friluftsliv

Utdrag, som punkter, fra formingsveilederen som gjelder forbindelseslinjer, målpunkt og plassdannelse:

Kanalbrua

- Turstiene som i dag går i Kanalparken sør for brua, vil bli videreført under ny bru slik at det blir både tursti og brygge under brua på begge sider. I dag er det kun bryggeforbindelse under vestsiden av brua.
- Adkomst til turstiene under brua skjer via ramper slik at de er tilgjengelig for alle, så langt det lar seg gjøre.
- En ny trapp fra fortauet ved rv. 19 (mot fergeleiet) og ned til grusstien i parken.
- Brua skal oppmuntre til engasjement fra brukerne ved eksempelvis bruk av kunstinstallasjoner eller elementer brukerne kan samhandle med.

Helgerødgata

- Plassen foran Gimle kino settes i stand ved å legge brosteinsdekket med samme mørke ornamenter som i dag, men med rullevennlig flate og enklere forhold for gående. I tillegg bør de to trærne tas vare på og få mer plass, og taktile varselfelt legges.

7.2 Anleggsfase

7.2.1 Landskapsbilde

Kanalbrua

De skadereduserende tiltakene som angår vegetasjon gjelder begge prosjektområdene. Vegeterte arealer som blir midlertidig berørt bør istandsettes fortløpende gjennom anleggsfasen slik at revegeteringsprosessen kommer i gang så fort som mulig.

Arbeid i og rundt rotsonen til trær må foregå skånsomt. Følgende tekst er et utdrag fra «Formingsveileder, kapittel 12.2 *Bevaring av eksisterende trær*» s. 37 (dokument nr. VFK.0.LAN.TEKN.R.001):

«Når det skal graves ved trær som skal bevares, anbefales det at Oslo kommunes instruks/veiledning for slikt arbeid følges, jfr. publikasjonen «Arbeid nær trær – Veiledning og krav for rigg- og anleggsarbeid», Oslo kommune 2012. Tiltakende er omfattende, og de skal vurderes og utarbeides av arborist. Det bør også stilles strenge krav til hvordan arbeidet skal utføres, regler for kjøring, parkering m.m.

Trær som skal vies spesiell oppmerksomhet omfatter følgende, men er ikke begrenset til:

- Lindetre rett nord for vestre landkar. Treet har misteltein, som er en fredet art.
- Flott blodbøk i hagen til Cort Adelters gt. 8, østsiden av bygget. Treet står et godt stykke inn på plenen, men rotsonen skal beskyttes.
- De 2 trærne i fortaus-/plassarealet ved tidligere Gimle kino. Begge trærne har misteltein (fredet art). Ny kantsteinslinje kommer nærmere trærne enn dagens, og trærne har røtter som ligger høyt. Begge trærne må få større areal med åpen jord rundt stammen enn i dag.
- 4 trær ved østgående bussholdeplass på Gimle. De to østligste av disse har misteltein (fredet art). Se merknad nr. 8 på tegn. nr. O001, hvor hvert tre er merket med bokstav. Det østligste (a) blir stående 2-3m bakenfor fortauskant, (b) blir stående i driftsareal, inntil fortauskant, (c) blir stående i selve fortauet, og tre (d) blir også stående tett inntil fortauskanten. Sistnevnte tre er ikke så flott som (c). Det må foretas en samlet vurdering av om det er mulig å beholde spesielt (b) og (c), og hvordan dette best kan gjøres. (d) har dårligst vitalitet.

- De 2 trærne ved Logns plass som blir stående på hver sin side av fortauet i midlertidig veianlegg. Fyllingen skal i teorien opphøre rett øst for trærne, men tildekking / beskyttelse av rotsone bør vurderes, samt behovet for beskjæring av greiner / beskyttelse av krone.»



Figur 7.1 Planutsnitt fra Helgerødgata, som viser både de to omtalte trærne ved plassen på nordsiden av veien, nær merknad nr. 1, tre merket 8 a, b, c og d ved østgående bussholdeplass, samt blodbøken i Cort Adellers gate 8, ved merknad nr. 12.

Helgerødgata

Gjerder, herunder opprinnelige smijernsgjerder og hageanlegg som blir revet som følge av anleggsgjennomføringen bør tas vare på. Gjerdene og forhagene er viktige visuelle elementer i gatebildet, og noen av de eldre gjerdene bør reetableres med så stor grad av gjenbruk som mulig. Dette gjelder Helgerødgata 25 og 23, Tordenskjolds gate 3, Oda Kroghs gate 2, Cort Adellers gate 1A og 8.

Det planlegges for at masser som må graves av i hager skal mellomlagres i de respektive hagene. Eldre busker/trær i områder for mellomlager skal bevares så langt det lar seg gjøre. Områdene brukt til mellomlager skal tilbakeføres etter anleggsarbeidene. Dersom trær står i riggområder skal rotsone og stamme beskyttes med plater e.l.

7.2.2 By- og friluftsliv

Kanalbrua

Moss bobilhavn er planlagt tatt i bruk i anleggsperioden, som ventes å vare i 2 til 3 år. Denne midlertidige beslagleggelsen av bobilcampingen og fiskeplassen bør kompenseres ved å avsette og tilrettelegge et areal i nærheten til samme formål i anleggsperioden.

Alternative ruter og adkomster til friluftsliv og byliv må skiltes godt i anleggsperioden.

Helgerødgata

Se setning over om skilting.

8 Referanser

- Den Norske Turistforening. (2024, mars). *UT.no*. Hentet fra UT.no kart:
<https://ut.no/kart#15.89/61.591935/7.952865>
- Finn.no. (2023). *Finn.no kart*. Hentet fra Historisk kart: <https://kart.finn.no/>
- Forum for Natur og Friluftsliv. (2024, mars). *Forum for Natur og Friluftsliv*. Hentet fra Forum for Natur og Friluftsliv Østfold: <https://fnf-nett.no/ostfold/>
- Miljødirektoratet. (2023, august 28). *Miljøstatus kart*. Hentet fra <https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm?>
- Miljødirektoratet. (2023, september 28). *Naturbase*. Hentet fra <https://kart.naturbase.no/>
- Miljødirektoratet. (2024, februar). *Artsdatabanken*. Hentet fra NiN-landskap: https://nin.artsdatabanken.no/Natur_i_Norge/Landskap/
- Moss kommune. (2017). *Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2017-2029*. Moss kommune.
- Moss kommune. (2024, februar). Hentet fra Natur, klima og miljø: <https://www.moss.kommune.no/alle-tjenester/natur-klima-og-miljo/>
- Moss kommune. (u.d.). *Moss 20 turforslag*. Moss kommune.
- Moss kommune, Rambøll, Dark. (2015). *Sentrumsplanen. Kommunedelplan for Moss sentrum 2015- 2026*. Moss kommune.
- Norconsult Norge AS. (2024). *VFK.0.LAN.TEKN.R.001 Formingsveileder*.
- Oslofjordens Friluftsråd. (2024, mars). *Oslofjordens friluftsråd*. Hentet fra Oslofjordens friluftsråd, kart: Oslofjordens friluftsråd
- Puschmann, O. (2005). *NIJOS-rapport (10/15): Nasjonalt referansesystem for landskap - Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*.
- Riksantikvaren. (2023, november 01). *Kulturminnesøk*. Hentet september 15, 2021 fra <https://www.kulturminnesok.no/>
- Statens vegvesen. (2019). *Vurdering av vegetasjon i kanalparken, Moss*.
- Statskog, Friluftsrådernes Landsforbund. (2024, mars). *GodTur*. Hentet fra GodTur, kart: <https://www.godtur.no/alletter/friluftselementer>
- Vegdirektoratet/Statens vegvesen. (2018). *Håndbok V712 konsekvensanalyser*. Vegdirektoratet.
- Østfold fylkeskommune. (2024, februar). *Friluftsliv*. Hentet fra Satsinger og prosjekter innen friluftsliv: <https://ofk.no/tjenester/idrett-og-friluftsliv/friluftsliv/satsinger-og-prosjekter/>