



NORCONSULT AS

Postboks 626

1303 SANDVIKA

Saksbehandlere, innvalgstelefon

Torgeir Fagersand, 69247593

Lise Økland (vannmiljø), 32266804

Moss - Innspill til varslet oppstart av detaljregulering Fv. 317 - Helgerødgata - Kanalbrua

Vi viser til deres oversendelse datert 24. april 2023 med varslet oppstart av detaljregulering for Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua.

Bakgrunn

Det fremgår av varselet at formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for en bru som tilfredsstiller kravene for kjøring med tyngre kjøretøy, samt å forbedre fremkommeligheten for busstrafikk, gående og syklende på strekningen mellom rv. 19 og Gimlekrysset. Det er gjennomført et forarbeid til denne reguleringen, og der det vurderes at dagens lokalisering er vurdert som det beste alternativet for ny bru. Denne lokaliseringen legges til grunn for det videre planarbeidet.

Det er vurdert at planarbeidet utløser krav til konsekvensutredning uten krav til planprogram. Temaene kulturarv, naturmangfold, landskap og friluftsliv skal konsekvensutredes.

Statsforvalterens rolle

Vi skal bidra til at planer ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen landbruk, klima og miljøvern, folkehelse, barn og unges interesser, samfunnssikkerhet og gravplasser. Statsforvalteren skal arbeide for at Stortingets og regjeringens vedtak, mål og retningslinjer innen våre ansvarsområder blir fulgt opp i kommunale planer. Kommunen er planmyndighet og har ansvaret for at plan- og bygningslovens formelle krav til innhold og planprosess oppfylles i planarbeidet.

Statsforvalterens innspill

Det vises til flere pågående planprosesser innenfor varslet planavgrensning, og vi forutsetter at dette blir vurdert i det videre arbeidet. Vi vil blant annet trekke frem revideringen av kommunedelplan for Moss sentrum og kommunedelplan for rv. 19 som kan legge føringer for dette den planen.

Samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Vi ser det som positivt at det skal ses på løsninger som forbedrer fremkommeligheten



kollektivtrafikken og for gående og syklende. Vi vil påpeke viktigheten av at det sikres gode mellomløsninger i bygge- og anleggsperioden, der sikkerheten til myke trafikanter blir ivaretatt. Vi legger også til grunn at hensynet til universell utforming blir vektlagt.

Vi viser for øvrig til det pågående arbeidet til detaljregulering for Værftsgata der det skulle ses nærmere på en gangbru nord i kanalen. Vi regner med at dette ses i sammenheng i denne planprosessen.

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Eventuelle områder med sårbarhet og risiko må identifiseres i plankart og sikres gjennom bestemmelser i planen i tråd med gjeldende føringer. Vi anbefaler å ta i bruk Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) [kartbaserte veiledning for reguleringsplaner](#) i forbindelse med planarbeidet. Ellers vil vi vise til relevante veiledere utgitt av NVE. Det skal tas hensyn til naturfarer, eksisterende og fremtidige klimaendringer. I statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning vises det til at ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting og transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Vi forutsetter at temaene stormflo og havnivåstigning vurderes. Vi vil i den anledning vise til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin [veileder](#) om disse temaene.

Støy og luftkvalitet

Vi forutsetter at konsekvensene rundt støy og luftkvalitet avklares av hensyn til tilgrensende boligbebyggelse. Vi viser til retningslinjene for behandling av støy (T-1442/2021) og luftkvalitet (T-1520/2012) i arealplanlegging.

Vannmiljø og overvann

Vannforskriften §§ 4 og 5 fastsetter miljømål for overflatevann. Miljøtilstanden skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand / godt økologisk potensial og god kjemisk tilstand. Dersom ny aktivitet eller nye inngrep og utslipp kan føre til en varig forringelse av miljøtilstanden (for minst ett kvalitetselement eller for samlet tilstandsklasse) eller vanskeliggjøre oppnåelse av miljømål, vil dette være i strid med vannforskriftens miljømål. Vannforskriften er fulgt opp av regional plan for vannforvaltning.

Avrenning fra planområdet kan påvirke to vannforekomster *0101020400-2-C Mossesundet- indre* og *0101020200-1-C Midtre Oslofjord – Øst*. Begge har dårlig kjemisk tilstand. *Mossesundet- indre* har moderat økologisk tilstand og er registrert med middels grad av påvirkning fra diffus avrenning og utslipp fra transport/infrastruktur. *Midtre Oslofjord – Øst* har god økologisk tilstand og ukjent grad av påvirkning fra diffus avrenning og utslipp fra transport/infrastruktur.

Ved utforming og bygging av ny bro og nye veianlegg må det legges vekt på å unngå uheldig erosjon og avrenning. En god håndtering av overvann er viktig for å unngå uheldig påvirkning. For driftsfasen ber vi om at renseløsninger for veivann blir vurdert i planarbeidet og at det avsettes tilstrekkelige arealer til gode løsninger. Vi viser til regjeringens brev av 19. mars 2019 med nasjonale føringer til vannregionmyndighetene der det blant annet gis føringer for samferdselssektoren. Her står det at transportetatene og underliggende virksomheter skal minimere de negative effektene på naturmangfold og vannmiljø, blant annet ved å unngå forurensning, minimere arealbruk og ha stort fokus på disse temaene i planleggingen og i daglig drift. Vi minner også om *Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv*.

Vi ber med dette om at vannmiljø og overvann blir utredet som tema i det videre planarbeidet. Videre må fysiske inngrep i sjøen må begrenses mest mulig.



Naturmangfold

Vi ser positivt på at naturmangfold skal være et tema i konsekvensutredningen. Det opplyses om at etablering av midlertidig bru og bygging av ny vil føre til betydelige inngrep i Kanalparken. Dette er svært uheldig, men vi har forståelse for at kan være nødvendig i denne prosessen. Vi ber det ses på muligheten for å ivareta større trær innenfor parken. Vi legger til grunn at planen sikrer at parken blir opparbeidet etter at anleggsarbeidet er over.

Det er registrert misteltein i trærne innenfor planområdet. Misteltein er fredet. Vi ber om å bli kontaktet hvis planlagt utbygging vil innebære at dette treet må felles eller det kan bli skadet. Dette vil utløse krav om dispensasjon fra fredningsforskriften for misteltein. Disse avklaringene bør skje før selve planforslaget foreligger.

Forurensningsregelverket

I anleggsperioden må det gjennomføres tiltak for å hindre utslipp av forurenset vann eller betong til sjøen og hindre uheldig oppvirvling og spredning av forurensning. Statsforvalteren er forurensningsmyndighet for midlertidig anleggsvirksomhet. Vanlig forurensning fra midlertidiganleggsvirksomhet er i henhold til forurensningsloven § 8 første ledd punkt 3 tillatt uten behov for særskilt tillatelse etter forurensningsloven § 11. Dersom anleggsdriften medfører en forurensning utover hva som kan anses som midlertidig og vanlig, vil det likevel kreves en tillatelse etter forurensningsloven § 11. Det må utarbeides en miljørisikovurdering for anleggsfasen i god tid før anleggsarbeidet starter opp. Denne vil danne grunnlaget for vurderingen av om det er behov for tillatelse. I miljørisikovurderingen må forurensningene vurderes i størrelse og type og ses i sammenheng med resipientenes sårbarhet.

Videre er Statsforvalteren forurensningsmyndighet for inngrep i sjø og vassdrag, Vi viser til [våre nettsider](#) hvor regelverket rundt tiltak i sjø og vassdrag er nærmere beskrevet.

Følgende statlige planretningslinjer ser ut til å være relevante føringer for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021).
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018).
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014).
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995).

Ellers viser vi til [Statsforvalterens forventninger til kommunal arealplanlegg for 2023](#) og til [overordnede føringer for kommunal planlegging innenfor Statsforvalterens ansvarsområde](#). Vi anbefaler nettsidene www.planlegging.no og [Miljøstatus](#).

Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.

Med hilsen

Carl Henrik Jensen
fagleder
Klima- og miljøvernavdelingen

Torgeir Fagersand
rådgiver



Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Moss kommune	Postboks 175	1501	MOSS
Viken fylkeskommune	Postboks 220	1702	SARPSBORG
Statens Vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Kystverket	Postboks 1502	6025	ÅLESUND

Vår saksbehandler
Kjersti Gran, tlf.Dokumentdato
03.05.2023
Deres datoVår referanse
2022/19236 GRKJ
Deres referanse
3002 473

NORCONSULT AS

Postboks 626
1303 SANDVIKA**Automatisk tilbakemelding - Oppstart av planarbeid - Fv. 317 Helgerødgata
- Kanalbrua (3002_473)**

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkivseksjonen

Erik Vesterhus Rasmussen
seksjonssjef

Kjersti Gran
konsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

NORCONSULT AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Vår dato: 10.05.2023
Vår ref.: 202307531-2
Deres ref.: 2021/43268

Saksbehandler: Daniel Thoresen
Lossius, dalo@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljregulering - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Moss kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 24.04.2023.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs nettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Daniel Thoresen Lossius
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

NORCONSULT AS

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN
MOSS KOMMUNE





Statens vegvesen

NORCONSULT AS
Postboks 626

1303 SANDVIKA

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan Antonsen / 69243554

Vår referanse:
23/82792-4

Deres referanse:
260158/2023 -
2021/43268

Vår dato:
22.06.2023

Innspill – varsel om oppstart av planarbeid – detaljreguleringsplan for fv. 317 Helgerødgata—Kanalbrua – planID 3002_473 – Moss kommune

Vi viser til brev fra Viken fylkeskommune av 24. juni 2023 med varsel om ovennevnte planarbeider. Frist for innspill var 18. juni 2023. Vi beklager at våre forslag kommer noe etter fristen.

Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å utarvide reguleringsplan for fylkesveg 317 Helgerødgata—Kanalbrua, strekningen Gimlekrysset—riksveg 19. Planarbeidet skal avklare løsning for ny Kanalbru og framtidig gateprofil for Helgerødgata på strekningen Gimlekrysset—Kanalbrua.

Bakgrunnen for prosjektet er at eksisterende Kanalbru ikke tilfredsstillende ønsket bæreevne og det er fare for utmatting av konstruksjonen. I tillegg er det fremkommelighetsutfordringer for bussforbindelsen mellom Jeløya og Moss, samt at tilrettelegging for sykkel i det aktuelle området ikke bygger opp under ønskede reisemiddelvaner.

Forslagsstiller er Viken fylkeskommune med Norconsult AS som plankonsulent. Referat fra oppstartsmøte 20. oktober 2022 fulgte varselbrevet.

Planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning uten planprogram. Tiltaket er vurdert som et vedlegg II-tiltak etter forskrift om konsekvensutredninger (bygging av veg etter vedlegg II pkt. 10 bokstav e). Etter forskriften § 8 skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram og melding. Planbeskrivelsen skal omfatte konsekvensutredning for følgende tema: kulturarv, naturmangfold, landskap og friluftsliv.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Skoggata 19
1530 MOSS

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesens ansvar

Statens vegvesen er vegadministrasjon for riksveger. Dette innebærer at vi har ansvaret for å planlegge, utvikle, drifte og vedlikeholde riksvegene på en best mulig måte for brukerne og samfunnet ellers. Samtidig er vi et fagorgan med sektoransvar på vegne av Samferdselsdepartementet. Gjennom sektoransvaret skal vi bidra til oppfølging av statlig politikk på det offentlige vegnettet og ivareta hensyn som trafiksikkerhet, kollektivtransport, gåing, sykling, luft, støy og universell utforming i områder hvor andre enn staten har myndighet.

Innspill

Trafiksikkerhet

Det er viktig at valgte løsninger ivaretar trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter. Vi anbefaler at alle offentlige trafikkarealer dimensjoneres etter Statens vegvesens håndbøker.

Vi vil også peke på at Nasjonal transportplan 2022—2033 inneholder et eget kapittel om Barnas transportplan. Regjeringen vil blant annet:

- Gi barn gode muligheter til å være aktive og selvstendige trafikanter,
- legge til rette for at barn kan ferdes trygt i trafikken gjennom blant annet sikring av skoleveger, nærmiljøer og annen infrastruktur, trafikk- og mobilitetsopplæring og informasjonsvirksomhet og
- ta hensyn til barn og unges behov i areal- og transportplanleggingen.

Barnas transportplan inneholder tydelige forventninger om at føringene følges opp i regional og lokal planlegging. Trafiksikkerhetsarbeidet skal favne bredt, fra trygge skoleveger og nærmiljøer til styrket kunnskap om trafiksikkerhet i barnehage og skole. På denne bakgrunn er barn og unge prioriterte innsatsområder i tiltaksplanen.

I planen presiseres det at barn og unge er både dagens og framtidens trafikanter. Et godt transportsystem skal være trafiksikkert og tilpasset alle og lar barn og unge leve aktive liv i bygd og by. God trafikk- og arealplanlegging tar hensyn til de yngste og deres behov.

Areal- og transportplanleggingen har hatt stor betydning for ulykkesutviklingen i bebygde strøk. Gjennomgangstrafikken er mange steder ledet utenom etablerte boområder. Samtidig er en økende andel av befolkningen bosatt i områder som er planlagt fra grunnen av, og der hensynet til trafiksikkerheten har vært en sentral del av planleggingen. Fortsatt vektlegging av hensynet til trafiksikkerhet i areal- og transportplanleggingen er nødvendig dersom den positive trenden med færre drepte og hardt skadde skal fortsette.

Følgende momenter er viktige for å øke trafiksikkerheten:

- Gjøre trafikksystemet enkelt, oversiktlig, logisk og lettlest for alle trafikanter.

- Etablere sammenhengende nett med sikre og logiske transportruter for fotgjengere, syklistene og kollektivreisende.
- Utvikle og bygge gateløsninger med blandet trafikk på de gående og syklende sine premissar.
- Øke bruken av fartsgrense 30 km/t i sentrale byområder og boligområder.
- Redusere konflikten mellom gående og syklende med separering der det er mange av disse trafikantgruppene, og mellom biltrafikken og de gående og syklende der fartsgrensen er over 40 km/t.
- Etablere et veg- og gatenett som leder gjennomgangstrafikk utenom sentrums- og boligområder.

Støy

Støy bidrar til mistriksel og svekket helsetilstand. Støy forstyrrer blant annet nattesøvn og hindrer kommunikasjon, konsentrasjon og læring. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typiske for psykisk stress. Helseplager grunnet støy er det miljøproblemet som rammer flest personer i Norge.

Trafikkstøy må utredes tidlig i planprosessen for å få oversikt over støyutfordringene. Nødvendige avbøtende tiltak innarbeides i plan og bestemmelser, jf. Klima- og miljødepartementets [retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2021](#) og [veileder M-2061](#), jf. også kommuneplanens arealdel for Moss 2021—2032, bestemmelse § 13.2 om støy.

Statens vegvesen har kartlagt støyutsatte områder langs riks- og fylkesveger. Disse kartene finnes på nettsiden: [Støysoner for riks- og fylkesveger](#).

Som et minimum bør det tas inn en bestemmelse som sier at «Grenseverdiene gitt i tabell 2 i Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442/2021 gjøres gjeldende for planen». Alternativt kan tallfestede aktuelle grenseverdier tas inn i planbestemmelsene. Da vil grenseverdiene være entydig definert selv om retningslinjen senere revideres.

Det kan være vanskelig å avgjøre om en konkret endring av en kilde er stor nok til at støyretningslinjene kommer til anvendelse for tiltaket. Som hovedregel skal retningslinjen legges til grunn for gjennomføring av avbøtende tiltak i alle prosjekter der det kreves ny plan etter plan- og bygningsloven, eller der eksisterende plan må endres. Det anbefales også generelt at retningslinjen legges til grunn ved alle endringer av virksomhet hvor støynivået endres merkbart (> 3,0 dB) ved støyfølsom bebyggelse og nivået samtidig overskrider retningslinjens anbefalte grenser. Støysonekart som er utarbeidet etter retningslinjen, bør oppdateres dersom endringene i ekvivalent støy nivå er mer enn 3,0 dB.

Luft

Arealplanlegging har stor betydning for luftkvalitet og hvor mange mennesker som berøres av luftforurensning. I framtidens bærekraftige byer vil vi bo tettere, samtidig som vi må sørge for at innbyggerne ikke utsettes for helseskadelig luftforurensning. Dårlig luftkvalitet utgjør et betydelig helseproblem i mange norske kommuner. Noen dager er det så mye

svevestøv og NO² i lufta at astmatikere må holde seg inne. Planlegging etter plan- og bygningsloven har stor betydning for hvordan luftkvaliteten vil være i fremtiden og hvem som vil berøres av forurensingen.

Luftforurensning bør utredes i en luftfaglig rapport i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520. Luftforurensningens betydning for planen må vurderes, inkludert avbøtende tiltak og mulig plangrep slik at forurensningen spesielt på uteoppholdsareal og innendørs blir lavest mulig. Avbøtende tiltak må innarbeides i planforslaget og bestemmelsene.

Vi viser også til kommuneplanens arealdel for Moss 2021—2032, bestemmelse § 13.3 om luftkvalitet.

Universell utforming

Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Universell utforming er en samfunnskvalitet med særlig betydning for personer med funksjonsnedsettelse, jf. regjeringens [handlingsplan for bærekraft og like muligheter – et universelt utformet Norge 2021–2025](#) og regjeringens [veileder i universell utforming](#) (mai 2021). Vi viser også til [likestillings- og diskrimineringsloven](#) som trådte i kraft 1. januar 2018.

Reguleringsplanen må redegjøre for og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet.

Nasjonal transportplan fremhever også hensynet til barn og unge i et eget kapittel, og legger føringer om at flest mulig skal kunne sykle og gå til skolen. Dette må skje gjennom planlegging av transportsystemene, og det er viktig å vektlegge at universell utforming ikke bare er til fordel for de som har behov for slik tilrettelegging, det innbyr også alle til å gå og sykle mer.

Vi viser også til kommuneplanens arealdel 2021–2032 for Moss, bestemmelse § 9 om universell utforming.

Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan

Både permanente og midlertidige tiltak vil berøre riksveg 19. Det må tas inn en bestemmelse som sier at Statens vegvesen skal godkjenne byggeplan for alle tiltak på og langs riksveg 19 før gjennomføring. Vi ønsker også at det utarbeides en teknisk plan som grunnlag for reguleringsplanen for alle tiltak som berører riksvegen. Statens vegvesens håndbok R700

Tegningsgrunnlag skal da legges til grunn, og Statens vegvesen skal godkjenne teknisk plan før reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn.

Statens vegvesen Transport og samfunn

Med hilsen

Anders O. T. Hagerup
seksjonssjef

Jan Antonsen
sjefingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I OSLO OG VIKEN, Postboks 325, 1502 MOSS

VIKEN FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum
0107 OSLO

Dato: 16.06.2023
Saksref: 202307609-2
Deres ref.: 260158/2023 -
2021/43268
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Mathea Nybakke
Telefon:
Mobil:
E-post: mathea.nybakke@banenor.no

Moss kommune - Varsel om oppstart av reguleringsplan - Fv. 317 Helgerødgata-Kanalbrua

Vi viser til brev datert 24.04.2023.

Østfoldbanen er en viktig jernbaneforbindelse mellom hovedstaden og riksgrensen, med person- og godstrafikk. Jernbaneprosjekter som utbygging av Follobanen og nytt dobbeltspor gjennom Moss skal gi kortere reisetid og mulighet for flere avganger. Østfoldbanens vestre linje går fra Ski til Sarpsborg gjennom Moss og Fredrikstad, og er den mest trafikkerte delen av Østfoldbanen. Bane NOR bygger nye spor og ny togstasjon i Moss, samt nytt dobbeltspor som skal øke kapasiteten og redusere reisetiden Moss – Oslo.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

I Moss er nye spor til stasjonen, ny stasjon og nytt dobbeltspor under oppføring. Bane NOR forventer at planen i nødvendig grad tilpasses både den eksisterende og den nye jernbanen i Moss. Forholdet til jernbanen må belyses i utredninger knyttet til grunnforhold, samfunnssikkerhet, trafiksikkerhet og andre trafikale forhold, samt konsekvenser av anleggsfasen. Bane NOR forventes at det tidlig i prosessen opprettes dialog med oss, med hensyn til tilpasning til jernbanen.

Grunnforhold

Utfordrende grunnforhold i området kan gjøre inngrep krevende og risikofylt. Det må derfor dokumenteres at planen ikke vil påvirke sikkerheten til dagens eller fremtidig jernbane negativt. Bane NOR forventer at det i nødvendig grad utarbeides fagkyndig dokumentasjon hvor jernbanens stabilitet vurderes spesielt, og at eventuelle nødvendige sikringstiltak fastsettes i planen.

Bærekraftig transport og knutepunktfunksjoner

Bane NOR er fornøyd med at et av målene med prosjektet er å bedre fremkommeligheten for buss, gående og syklende på strekningen. Vi er opptatt av at det skal være gode forbindelser mellom bærekraftige reisemåter, og mener prosjektet kan bidra til å øke tilgjengeligheten mot eksisterende og ny Moss stasjon.

Anleggsperiode

Det er viktig at anleggsaktiviteten ikke hindrer jernbanens drift, og at reisemuligheter til / fra Moss stasjon opprettholdes i så stor grad som mulig. Bane NOR ber om at disse forholdene belyses i planforslaget.

Øvrig

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i vårt tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside> .

Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

Bane NOR minner om at tiltak innenfor 30 meter fra nærmeste spormidtpunkt krever tillatelse etter jernbaneloven § 10. I tillegg vil tiltak på / nært jernbaneareal kunne kreve egne avtaler med Bane NOR. Mer om dette finnes på våre hjemmesider: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/>.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Mathea Nybakke
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

VIKEN FYLKESKOMMUNE

Kopi:

MOSS KOMMUNE



KYSTVERKET

NORCONSULT AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Deres ref
260158/2023 –
2021/43268

Vår ref
2023/2093-2

Arkiv nr

Saksbehandler
Aase Kristin Eikenæs
Marthinsen

Dato
21.06.2023

Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - Fv 317 - Helgerødgata - Kanalbrugata - Moss kommune - Viken fylke

Vi viser til brev av 24.04.2023 vedrørende varsel om oppstart av detaljreguleringsarbeid for fylkesveg 317 Helgerødgata – Kanalbrua i Moss kommune. Vi viser videre til møte med fylkeskommunen 25.05.2023 om saken.

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av ei bru som tilfredsstiller kravene for kjøring med tyngre kjøretøy over kanalen i Moss, samt å forbedre framkommeligheten for busstrafikk, gående og syklende på strekningen mellom rv. 19 og Gimlekrysset.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Videre er det et nasjonalt mål å flytte godstransport fra vei til sjø. Kystverket har fått i oppgave å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

Et velfungerende sjøtransportsystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling og bosetting langs kysten, for at norske bedrifter kan inngå i komplekse og globale handels- og produksjonssystemer, i tillegg til at personer skal komme seg mellom hjemsted og arbeidsplass.

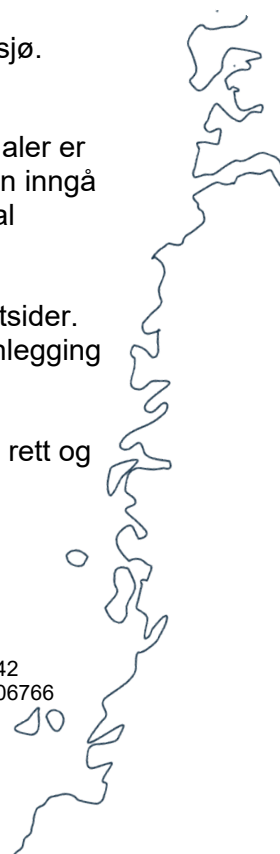
Kystverket har veiledning og informasjon om vår rolle i arealplanlegging på våre nettsider. Her finner en også styrende dokument som ligger til grunn for vår medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven.

Planarbeidet i Moss og Vestby kommuner berører Kystverkets saksfelt, og vi har da rett og plikt til å delta i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 3-2 tredje ledd.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Innspill fra Kystverket

Planområdet omfatter kanalen i Moss kommune. Nord og sør for planområdet er det etablert bryggeanlegg. Området er svært trafikkert av mindre fartøy, spesielt fritidsfartøy, jf. opplysninger i [Kystdatahuset](#).

Eksisterende bru har en vertikal klaring («friseilingshøyde») på 4, 5 meter. Kystverket forutsetter at det videre planarbeidet vil tilrettelegge for etablering av ei bru som er minst like høy som eksisterende bru. Dette for å unngå at ferdselen i farvannet begrenses. Dersom det planlegges etablering av midlertidig bru, må denne ikke hindre ferdselen i farvannet.

Vi forutsetter at planarbeidet belyser og vurderer eventuelle konsekvenser for brukere av sjøen, herunder midlertidig bru, at disse vurderingene legges til grunn for utformingen av planforslaget. Informasjon om hvor næringsfartøy ferdes, antall fartøy mv. er tilgjengelig gjennom tjenesten [kystdatahuset](#). Karttjenesten [kystinfo](#) inneholder en samling av kartlag med data og informasjon om marine og maritime interesser. For øvrig anbefaler vi at lokal havnemyndighet involveres i det videre arbeidet.

Vi gjør oppmerksom på at etablering av bruer, herunder midlertidige bruer, krever tillatelse fra Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 14.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Moss kommune	Postboks 175	1501	MOSS
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Statsforvalteren i Oslo og Viken	Postboks 325	1502	MOSS
Moss Havn KF	Strandgaten 10	1531	MOSS



Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Viken fylkeskommune	Une Sand	15.06.2023	2023/2275-2/315
Postboks 220		Tidligere dato	Tidligere referanse
1702 SARPSBORG			2021/43268

Varsel om oppstart av reguleringsplan fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua i Moss kommune

Viser til varsel om oppstart av reguleringsplan for fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua i Moss.

Forsvarsbygg uttaler seg til planer som behandles etter plan og bygningsloven med den hensikt å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser.

Vi kan ikke se at Forsvarets arealbruksinteresser blir berørt av dette og har derfor ingen merknader til det varslede planarbeidet.

Bjørn Bergesen
Leder arealplan

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Marius L. Sandli-Ødegaard

From: Loska, Anke <anke.loska@ra.no>
Sent: 23. mai 2023 14:44
To: Jyar Star Saber Dara
Cc: Kari Charlotte Larsen
Subject: 2021/43268- Moss kommune - Fv. 317 Helgerødgata- Kanalbrua - Oppstart av reguleringsplanarbeid

Follow Up Flag: Følg opp
Flag Status: Completed

Hei
jeg viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for FV 317 Helgerødgata - Kanalbrua i Moss kommune.

I planområdet inngår Kanalparken og kanalen som er regulert til hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Det er fylkeskommunen ved avdeling for kulturarv som er ansvarlige myndighet til å uttale seg i denne saken.

Jeg setter seksjonsleder Kari Larsen i kopi her, men går ut fra at hennes seksjon er kjent med planarbeidet.

F
Med hilsen

Anke Loska
seniorrådgiver
kulturminneavdelingen
+47 98202792

Riksantikvaren
Direktoratet for kulturminneforvaltning
Dronningensgate 13, 0116 Oslo



Viken Fylkeskommune
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Deres ref.:

Vår ref.: 21/159-31- TRSY

Dato: 16.06.2023

Uttalelse - 2021/43268 - FV.317- Helgerødgata- Kanalbrua- Reg.plan

Det vises til varsel om oppstart av reguleringsplan for Fv.317 Helgerødgata - Kanalbroa. Formålet med planen er å tilrettelegge for en ny bro som tilfredsstiller kravene for kjøring med tyngre kjøretøy over kanalen, samt å forbedre framkommeligheten for busstrafikk, gående og syklende på strekningen mellom rv.19 og Gimlekrysset.

Planområdet det vises til omfatter blant annet hele kanalområdet med Tollboden og Kanalparken på begge sider av kanalen og Helgerødgata opp til Gimlekrysset. I reguleringsplanarbeidet blir det tatt utgangspunkt i at ny Kanalbro etableres på samme sted som eksisterende bro.

Jeløy var opprinnelig en halvøy og etablering av kanalen i 1855 bidro til vekst og utvikling av byens industri og skipsfart i Moss.

Det aktuelle området utgjør et verdifullt kulturhistorisk miljø med mange kulturminneverdier som har en tett historisk sammenheng.

- Kanalen og med broa ble åpnet mellom Moss og Jeløy i 1855.
- Tollboden ble bygget i 1859 på bysida tett inntil broa.
- Kanalparken, opprinnelig østre og vestre kanalpark som ble anlagt på midten av 1800-tallet.
- Området på begge sider av kanalen (Værlesanden - Logns plass/Vestre kanalgate) har tett trehus bebyggelse med strandsitter og gamle arbeiderboliger.
- Gateløpene med Storgatas sørligste del, Jeløygata og Helgerødgata er en del av det historiske miljøet.
- I planområde er det mange SEFRAK – registrerte bygninger
- Kontrolltårnet på broa er fra 1955

Plan og vernestatus

Det aktuelle området er for det meste underlagt vern og ligger i hensynssone H570 – bevaring av kulturmiljø, - der lokale, regionale og nasjonale kulturminnehensyn overlapper hverandre. Storgata ned til kanalen er registrert i NB! -registeret over byer og tettsteder med kulturmiljøer som har nasjonale interesse. Tollboden med uthus er fredet etter Lov om kulturminner §15- verneverdi av nasjonal betydning.

Kanalen er vernet etter kommunalt vedtak med hjemmel i plan- og bygningsloven.

Sentrumsplanen, Kommunedelplan for Moss sentrum, Pkt 6.4 Bevaring av kulturmiljø, H570_3:

Kanalen, herunder vannflaten, kaifronter, broer og tilliggende arealer skal inngå i et offentlig tilgjengelig, urbant og helhetlig byrom. Den visuelle forbindelsen gjennom Kanalen skal ivaretas, og redegjøres for ved utforming av nye anlegg.

H570_8:

Eksisterende, bevaringsverdig bebyggelse, anlegg, gater og byrom – bør bevares, tilbakeføres eller tilstrebes et historisk uttrykk for perioden(e) bygningen/anlegget representerer.

Ny bebyggelse, gater, veier og byrom bør tilpasses eksisterende byskala og struktur, og gis en bymessig utforming.

Sentrumsplanens pkt 4 om Grønnstruktur, har føringer for kanalen som offentlig parkområde og sjøpromenade, og her framkommer at alle tiltak må tilpasses det omkringliggende kulturmiljøet.

Vestre Kanalgate (Logns plass) – Værlesanden – innehar tett verneverdig trehusmiljø.

Det er registrert to automatisk fredete kulturminner under vann – ankerplass nord for kanalen og løsfunn sør for sjøbadet. (Askeladden ID 100635/ ID 172656)

Kommentarer til planforslaget

Det aktuelle området utgjør et verdifullt kulturhistorisk miljø med mange viktige kulturminner. I anleggsfasen blir det svært viktig å ivareta kulturminnene, slik at lesbarheten av kulturminnene ikke reduseres.

I selve kanalen er det verneverdig steinmurer. Steinmurene må hensyntas og ivaretas under bygging av ny bro.

Tollboden som er fredet ble oppført 1859 og er et viktig historisk anlegg knyttet til skipsfart og havnevirksomhet i regionen. Hensynet til Tollboden må ivaretas i anleggsperioden.

Grunnforhold bør sjekkes og en må påse at rystelser ved eventuelle sprenging ikke kan skade anlegget.

Broen som binder Jeløy og bysiden sammen ble bygget av Moss Mekaniske Verksted i 1957 og er en klaffebro laget av stål. Klaffebroen ble sveiset sammen i 1975. De estetiske kravene til ny bro må vektlegges tungt der en bevarer den slanke, buede formen. Den gamle broen må ikke erstattes av en tung og massiv betongbro, selv om dette vil være kostnadsbesparende.

Kontrolltårnet fra 1955 er historiefortellende og er et landemerke. Tårnet er viktig for tidsdybden og stedidentiteten til området. Arkitektonisk er tårnet bygget i funksjonalistisk stil og fremstår autentisk. Kontrolltårnet bør ivaretas og settes opp i sammenheng med ny bro.

I forrige århundreskifte ble Kanalparken (østre og vestre) opparbeidet som en flott promenadepark. Trærne i Kanalparken er viktige kulturminner, også med tanke på stedsidentitet, kultur og naturmiljøet.

En bør etterstrebe at trærne ikke blir berørt. Det gjelder også for Lindetreet som står nord nær broen ved siden av butikken.

Helgerødgata ble anlagt rundt midten av 1700-tallet og erstattet den gamle veien til Tronvik.

Mange av de flotte bygningene ble bygd på 1800/ 1900-tallet.

Flere av bygningene er regulert til bevaring, Helgerød gata 49, Helgerød gård, det gamle adm. bygget til Glassverket, Cort Adelers gate 8. Helgerød gata 33 og 44.

Bebyggelsen og hagene til de gamle villaene bør hensyntas ved ombygging av denne strekningen av Helgerødgata.

Det samme gjelder bebyggelsen ned mot kanalen på nordsiden av Helgerødgata som innehar et verdifullt miljø av eldre bygninger, flere av disse er SEFRAK registrerte. Området bør sees som et helhetlig bygningsmiljø fra forrige århundreskiftet.

Utvidelse av gateløpet som planlegges for å forbedre framkommelighet må skje skånsomt. Trær og beplantning bør ivaretas mest mulig, særlig trerekka langs Helgerødgata 4-12. Plassen foran Helgerødgata 33, Gimle bør løftes og forsterkes.

Siktlinjer til vannet fra sidegater må opprettholdes.

Med hilsen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent av

Trine Syvertsen
Byantikvar
Kultur og idrett

Innspill fra avdeling Natur, klima og bymiljø – Moss kommune

Naturmangfold

Naturmangfoldet vil utvilsomt bli påvirket negativt i prosjektområdet ved gjennomføring. Ved reetablering av vegetasjon bør det undersøkes muligheter for økologisk kompensasjon. Dette for å gjøre forholdene bedre for naturmangfoldet enn dagens situasjon fordi reetablering av nye økosystem er tidkrevende. Ved å kompensere for dette vil reetableringsfasen få best mulig forhold for vekst.

Det er viktig for kommunen at Kanalparken tilbakestilles til opprinnelig stand hvis det må gjøres inngrep i forbindelse med prosjektet. Nye trær og busker må etableres på opprinnelig plassering der det lar seg gjøre. Hvis opprinnelig plassering ikke er gjennomførbar, skal det etableres i nærliggende område. Parken ble etablert i 1855 og det er derfor viktig at funksjonen til parken ikke endres og utformingen blir så lik eksisterende situasjon som mulig. Bevaring av eksisterende vegetasjon skal etterstrebes og det skal legges til rette for å unngå unødig skade på naturmangfoldet og inngrep generelt i Kanalparken.

Alle trær som fjernes fra planområdet generelt skal reetableres, fortrinnsvis på samme eller nærliggende område. Hvis mulig bør det etterstrebes å etablere overvannsløsninger i kombinasjon med beplantning – eksempelvis fordrøyningsbed. Dette er positivt for både naturmangfold og kapasitet på overvannsnett.

Rødlistede arter må kartlegges og ivaretas gjennom hele prosjektperioden.

Vedlagt ligger det en rapport fra Aktiv skogpleie som beskriver tilstanden på trærne i Kanalparken.

Myke trafikanter

Kanalbroa er den eneste forbindelsen for myke trafikanter mellom Jeløy og Moss. Det er derfor vesentlig at forholdene for myke trafikanter ivaretas og forbedres. Prosjektområdet er sentrumsnært og har en høy tetthet av tjenestetilbud i tillegg til å være nært jernbanestasjonen. Tilrettelegging for myke trafikanter er derfor viktig for å øke attraktiviteten slik at flere velger å sykle å gå mellom gjøremål og aktiviteter.

I høysesong er det over 2000 syklist som passerer Kanalbroa daglig (Moss kommunes egne sensorer). Etablering av gode løsninger for syklist i området er derfor et premiss for suksess. Det er spesielt viktig å etablere gode endepunkt og tilknytninger til eksisterende og fremtidig tilrettelagte strekninger for syklist. Dette er blant annet koblingen til både Olav Kyrres gate og Logns Plass, videre inn til Bråtengata.

Selve Kanalbroa slik den står i dag har trapper mellom øvre og nedre plan av broen. Disse er i dag lite attraktive og bør tilgjengeliggjøres på en bedre måte enn dagens situasjon. Det samme gjelder for passasjen under broen på begge sider. Disse passasjene er et viktig element for nærhet til vannet og en viktig forbindelse for å kunne bevege seg gjennom kanalområdet uten å måtte krysse fylkesveien. Forbindelsen må opprettholdes og attraktiviteten må økes slik at dette kan bli et foretrukket krysningspunkt for flere. Dette vil gjøre belastningen på fotgjengerfeltet mindre og potensielt føre til en bedre trafikkflyt over broen.

Renovasjon

Vi gjør oppmerksom på at renovasjonsbilen stopper og tømmer flere steder i Helgerødgata. Det er ukentlige tømminger for restavfall.

Vedlegg 1: Rapport tilstand trær Kanalparken.

Kanalparken Moss kommune

Bakgrunn

Bakgrunnen for rapporten er forespørsel fra Eaas i forbindelse med graving av en høyspent trasse for tilførsel av strøm til Moss- Horten fergene. Det er planlagt at høyspent trassen, skal gå gjennom kanalparken. Etter befaring ble jeg spurt av Moss kommune v/ Andre Roer, om jeg kunne gi en konsekvens analyse av tiltaket.

Området

Området er kanalparken en park på vest siden av kanalen. Den strekker seg fra Helgerød gata til Sjøbadet. Er avgrenset i vest mot Logns plass. Kanalparken ble etablert 1855, da var kanalen ferdig. Parken ble etablert i årene etter det, men da på begge sider av kanalen. I dag er det park bare på vest siden.

Tiltaket

Tiltaket er planlagt mitt i parken. Det står to tre rekker i parken, planen er å grave nesten mitt i mellom disse rekkene. Det skal graves fra 0,8-1 m dypt, noen steder vil det muligens bli gravd dypere og andre steder grunnere. Se profil av grøft. Det er mye annen infrastruktur under bakkenivå i parken. Det må eventuelt hensynstas.

Vurdering av tiltak

Min oppgave er å si noe om de mulige skader, da på kort og lang sikt. De trærne som står i parken i dag er i livsfasen- klimaks. Det vil si at trærne har vokst til sin maksimale størrelse, når det gjelder høyde og omkrets. I klimaksfasen stagnerer tilveksten, og trærne tåler mindre i forbindelse med ytere påvirkning. Graving i rotsonen, andre inngrep i rotsonen, eller beskjæring av større grener, vil da ikke treet ha nok vekst eller energi til vokse over, det vil da kunne gi inngang for råte.

Røtter generelt

Røttene til trær er sårbare for inngrep, selv små inngrep kan gi relativ store konsekvenser. Konsekvenser på kort sikt, som eksempel vis tilbake døing i krona, eller på lengre sikt at treet utvikler råte i røtter og nedre del av stammen. De fleste menneskelige aktiviteter det være seg graving, bruk av luftspade, eller at personer går over et område over tid vil skade røttene.

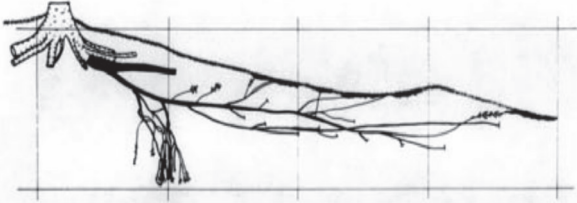
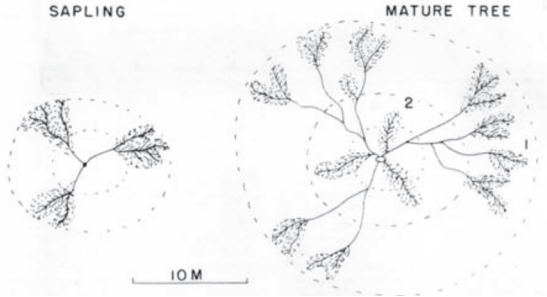
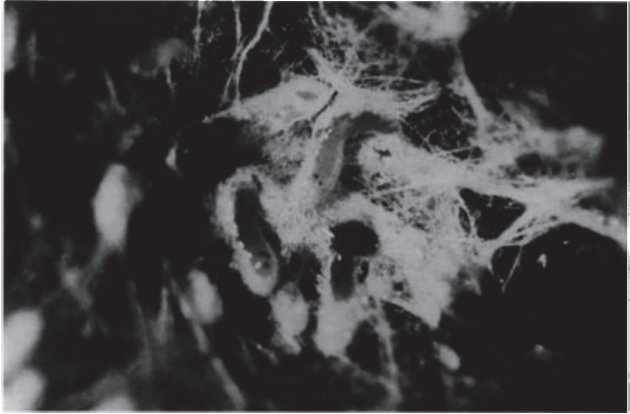
Hvorfor vil graving skade røttene? For å utføre planlagt arbeid, må man inne med mekaniske redskaper i en eller annen form, gravemaskiner, vakum suging, airspade er eksempler. Her vil det ut i fra metode, være forskjell på graden av skader. Eksempel vis, graving av trasse med gravemaskin vil rive over røtter og gi betydelig skade, med overhengende fare for råte i røttene. Skaden vil bli betydelig mindre med bruk av vakum suging, og bruk av airspade. Men det vil gi skade, direkte og indirekte. Direkte med at de minste røttene, hårrøtter vil bli skadet og muligens fjernet. Samt hvis en ikke er forsiktig, vil det bli skader i kambium også på røttene. Røtter varierer i størrelse, fra store vedrøtter på opptil 30 cm, ned til de fineste hårrøtter på 0,2 mm.

Røtter har en stor utspreddning og over 90 prosent av røttene ligger i den øverste 1m til 1,2 m. Det gjør at det blir et ganske tett og nesten vedd lag med røtter i området rundt trær. Det er veldig vanskelig å si hvor røtter ligger, de har ingen spesifikt orientering. Røtter er egentlig opportunist, de søker til det miljøet som gir vann, oksygen, mineraler ol.

Utbredelsen på røttene til et tre er betydelig større en det som ofte omtales som dryppsonen. Dryppsonen er kort forklart der hvor de ytterste grenene stopper. Mens rotsone er hele det område hvor treet har røtter. Det er hos enkelte arter funnet røtter 40 m fra stammen. (Alf Orvesten, Anders Kristoffersson, Örjan Stål Va- 2003 nr 31)

Trær har et meget viktig samspill med en sopp som heter Mykorrhiza, det er en sopp som har utbytte av å samarbeide med treet. Soppen sørger for at jordvolum, eller den totale overflaten som trets røtter kan nytte gjøre seg, blir mange dobbelt. Soppen tilfører næring og vann til treet.

Eksempler på røtter

	
Røtter under et tre, ligger som et vevd teppe	
Mykorrhiza tråder, sitter ytterst på de minste hårrøtter.	

Utførelse av tiltak

Hvis dette tiltaket skal utføres i parken, er det særlig viktig at dette gjøres på den mest skånsomme metoden. Metoden som gir minst påvirkning på trærne, er uten tvil, boring under røttene. Den andre metoden som er mulig å gjennomføre, da med noe påvirkning av røttene, er bruk av vakum graving og airspade. Det vil gi noe påvirkning av røttene, men hvis dette gjøres forsiktig og en følger en utarbeidet plan i forbindelse med arbeidet. Vil det kunne utføres med mindre påvirkninger. Graving av trasse, vil rive av alle røttene i området hvor trassen skal gå.

Viktig å ha med seg er at vi ikke vet hvor røttene går, men ut i fra hvor trærne står, og de omgivelsene som er nær parken. Kan vi anta at de ligger inn mot området hvor det er planlagt tiltak.

Grøfteprofil

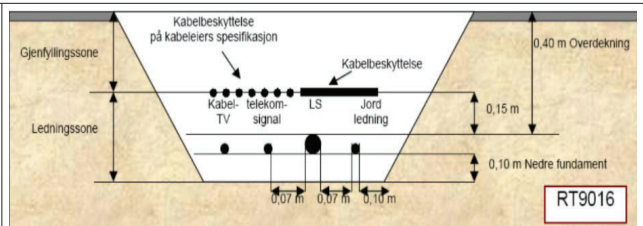
I en kabelgrøft legger man 10cm sandpute under kabel, kabler bygger 10 cm og sandpute på ti cm over. Dekkplater over kabelsand. Stedlige masser over dette.

80cm dyp grøft:

40cm bredde i bunn.

60prosent skrå på grøft for å unngå fare for at grøft klapper sammen.

Grøftebredde topp: 1,3 meter



Konklusjon

Det er bare et tiltak som vil være så å si uten negativ påvirkning på røttene, det er som nevnt over styrt boring.

Det nest beste er vakumgraving med bruk av airspade, det innbefatter god forbredelse, og en plan for gjennomføring. Her er det viktig med plan for eksponering av røtter, til kjøreveier for vakumbil ol.

Det siste alternativ er graving av grøft, det vil jeg ikke anbefale, grunnet potensielle skader på røtter. Der er i all hovedsak alm (Ulmus glabra) som står i parken, alm er et treslag som er truet i området, grunnet almesplintborrer.(Almesyke)

Pål Alexandersen

Kleven Besøkgård as

Avd Aktiv Skogpleie

Etw Sertifisert arborist

ISA TRAQ Kvalifisert

Arborist fra Bergen Tekniske Fagskole

epost: paal@aktivskogpleie.no

Tlf: 97985050

aktivskogpleie.no

Fra: Jørgen Johannessen[Jorgen.Johannessen@marmuseum.no]
Sendt: 09.05.2023 10:41:23
Til: Tryggve Csisar[tryggvec@viken.no]
Tittel: Uttalelse til sak - Oppstart av planarbeid - Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua (3002_473)

Hei Tryggve!

Fikk denne fra Viken, men jeg svarer bare deg. Vi har ingen innvendinger til saken.

Jørgen

Fra: Altinn for SVEN MARKUS AHRENS <noreply@altinn.no>
Sendt: fredag 28. april 2023 14:36
Til: Sven Ahrens <Sven.Ahrens@marmuseum.no>
Emne: [EKSTERN] Oppstart av planarbeid - Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua (3002_473)

Til Norsk Maritimt Museum.

Forslagsstiller Viken fylkeskommune ønsker å endre eller bygge i Moss kommune. Klikk på dokumentene nederst i denne meldingen for å lese mer om planarbeidet, og for å se et kartutsnitt av hvilket område planene gjelder.

Hvorfor får jeg varsel?

Du får dette varselet fordi du kan være berørt eller har interesser i nærheten av området vi vil endre.

Har du spørsmål om planene?

Ta kontakt på e-post firmapost@norconsult.no eller telefon 90199610.

Vil du uttale deg om planene?

Du kan bruke svarskjemaet under for å uttale deg om arbeidet med planen. Fristen for å sende uttalelse, er **18.06.2023**

Hva skjer med uttalelsene dine?

Uttalelsene dine blir sendt til Plankonsulent NORCONSULT AS. Du får ikke et eget svarbrev, men de skal vurdere alle uttalelser. Uttalelsene er med på å danne grunnlaget for forslaget som senere skal behandles av kommunen.

Neste skritt er at kommunen skal vurdere om planforslaget er godt nok for å sendes på høring og offentlig ettersyn. I denne fasen får du en ny mulighet til å uttale deg om detaljene i planforslaget.

Du kan lese mer om planarbeid på nettsiden www.planlegging.no

Har du ingen uttalelser?

Da trenger du ikke gjøre noe som helst.

Vedlegg:

- [Varselbrev.pdf](#)
- [0_Varsel om oppstart av reguleringsplan Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua i Moss kommune_20230427.pdf](#)
- [1_Referat-oppstartsmøte Fv 317 Helgerødgata - Kanalbrua.pdf](#)

- [2_30375_t_kart_annonse.pdf](#)

[Trykk her for å fylle ut svarskjemaet](#)

Deres dato
2023-04-28Vår dato
2023-06-23Deres referanse
2021/43268Vår referanse
S210085
Vår saksbehandler
SVEHELNORCONSULT AS
firmapost@norconsult.noViken fylkeskommune
post@viken.no

Kopi til

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Fv 317 Helgerødgata - Kanalbrua i Moss kommune

Elvia AS («Elvia») viser til Fv 317 Helgerødgata - Kanalbrua i Moss kommune.

Elvia har etter energiloven anleggs- og områdekonsesjon i Moss kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømnettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett).

I det følgende vil Elvia redegjøre for hvilke elektriske anlegg som er etablert innenfor planområdet.

Elektriske anlegg i planområdet

Elvia har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet som vist på vedlagt kart. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til nettselskapet sine anlegg.

Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett, opp til og med 132 kV)

Anlegg med spenning fra 66 kV til og med 132 kV inngår i regionalnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

Eksisterende regionalnett kabelanlegg (opp til og med 132 kV)

Elvia har regionalnett kabelanlegg innenfor planområdet som det må tas hensyn til. For kabelanlegg kan det normalt iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 2 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til

kabelgrøftene ikke hindres, og det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av kabelanlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Kabelanlegget har restriksjoner som beskrevet i vedlagt skriv.

Transformatorstasjon

Elvia gjør oppmerksom på at Jeløy transformatorstasjon er plassert nær ved planområdet.

Transformatorstasjoner er en viktig del av «maskineriet» i regionalnettet, og det er derfor viktig med sikker drift av disse stasjonene for at innbyggerne skal få strøm til enhver tid. Transformatorstasjonen er vist på vedlagt kart.

For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av transformatorstasjonen må Elvia ha tilgang til anlegget 24 timer i døgnet, og adkomsten må til enhver tid være fremkommelig for lastebil med svanehenger. Ved behov kan Elvia ettersende hvilke spesifikasjoner som gjelder for slik spesialtransport. I tillegg må Elvia ha tilgang til opparbeidede parkeringsplasser. Det må ikke planlegges noen form for plassering av anleggsmaskiner, adkomster, gjerder, bygg etc. som hindrer slik adkomst.

For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende:

Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. Elvia oppstiller en del vilkår for at eventuelle omlegginger av nevnte elektriske anlegg skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler eller luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg, må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til Elvia i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom tiltak skal gjøres på det aktuelle kabelanlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jfr. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med spenning høyere enn 24 kV fordrer at Elvia søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes omleggingen. Dette betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres, men prosessen tar normalt flere måneder.

Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett, opp til og med 22 kV)

Anlegg med spenning til og med 22 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon

Eksisterende lavspent luftledning (opp til og med 1000 V)

Anlegg med spenning til og med 1000 V inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

Elvia har lavspent luftledning med tilhørende master innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Blank ledning (uisolert) har et byggeforbudsbelte på 1,5 meter fra strømførende ledning. Ingen bebyggelse kan tillates innenfor definert byggeforbudssone. I tilfeller hvor en linje er belagt (isolert), er det tillatt med bygg under linjen dersom vertikal avstand er over 2,5 meter.

Oversikt over Elvia sine luftledninger finnes også via WebApp:

<https://elvia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7c4bc277ab5849f3824d8f26e32aeebd>

Finn kraftledningen ved å søke på området, trykk på selve kraftledningen for å få opp spesifikasjoner om byggeforbudsbelte.

Eksisterende lavspent kabelanlegg (opp til og med 1000 V)

Elvia har lavspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Eksisterende høyspent kabelanlegg (opp til og med 22 kV)

Elvia har høyspent kabelanlegg innenfor planområdet som vi ber om at det blir tatt hensyn til. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler.

Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering av anlegget i terrenget. For å få lokalisert kabelens nøyaktige plassering i terrenget, må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk, tlf: 915 09 146.

Eksisterende nettstasjon

Elvia har eksisterende nettstasjoner av ulike typer både innenfor og tilgrensende planområdet som vi ber det blir tatt hensyn til.

For frittliggende nettstasjoner tillates det ikke bebyggelse med brennbare overflater nærmere enn 5 meter fra eksisterende nettstasjon. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget. Av hensyn til støy, anbefaler nettselskapet at bygg plasseres minimum 10 meter fra nettstasjonen.

Behov for ny nettstasjon

Det er uklart for Elvia hvorvidt planens formål medfører behov for ny nettstasjon. Nettselskapet forutsetter derfor at forslagsstiller tar kontakt i god tid slik at Elvia kan foreta en effektvurdering av planområdet og dermed avklare om det er behov for en ny nettstasjon.

Viktige forhold vedrørende nettstasjoner

For å sikre nødvendig drift og vedlikehold av nettstasjonen må Elvia til enhver tid ha tilgang og adkomst til nettstasjoner med kranbil (med støtteben).

Det må være minimum 5 meter avstand mellom nettstasjonen og bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasse og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget.

Andre forhold

Kostnader med tiltak i strømmettet og omlegging/flytting

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende elektrisk nett må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traséene/nettstasjonene.

Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Bør slettes etter bruk – husk at nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre utenforstående uten netteiers samtykke eller offentliggjøres

Inntegning på plankart

Nettselskapet gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Vedlagt kart er følgelig unntatt offentlighet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallell ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Kabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Selskapet viser i denne sammenheng til Forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen (beredskapsforskriften) § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om forebyggende sikkerhet og beredskap i energiforsyningen, pkt. 6.2.9.

Avsluttende kommentar

Elvia ønsker at utbygger tar kontakt i god tid før utbygging for å avklare hvordan ny bebyggelse skal forsynes med elektrisk strøm samt planlegge nye elektriske anlegg.

Dersom det skulle være noen spørsmål til uttalelsen ber vi om at disse rettes skriftlig.

Alle tekniske spørsmål må rettes til firmapost@elvia.no da disse skal behandles av en annen avdeling i Elvia.

Med vennlig hilsen

Elvia AS

Sveinung Hellerud

Avdeling Rettigheter

sveinung.hellerud@elvia.no

Vedlegg:

- Kartutsnitt
- Restriksjonsskriv kabelanlegg

INFORMASJON

Generelle restriksjoner som til enhver tid skal etterkommes ved eksterne enheters aktiviteter i nærheten av regionalnett / sentralnett kabler

- **Regionalnett / sentralnett kabler** har et byggeforbudsbelte på 2 meter ut til hver side for kablens ytterkant.
- Aktivitet som krever at kablene må avdekkes, skal på forhånd godkjennes av en representant for Elvia. Ved slike tilfeller kan Elvia påberope seg retten til å kreve iverksettelse av nødvendige tiltak for å ivareta kablens sikkerhet. Elvia sin driftsentral bestemmer til enhver tid når det kan tillates utkobling av strømmen i kabelnettet.
- Aktiviteter som graving, spunting, pæling eller sprengning nærmere kabelanlegg enn 5 meter skal meldes Elvia minst 3 dager på forhånd. I slike tilfeller skal alltid kablene påvises. For eksakt angivelse av kablens plassering kan Elvia kreve at kablene avdekkes. Krav til sikkerhetstiltak for å sikre kablene vil bli fremlagt av Elvias sikkerhetsmann.
- Etablering av parkeringsplasser, gang- og sykkelveier, beplantning, eller bygningsmessige aktiviteter som krever graving eller fundamentering i kablens byggeforbudsbelte skal på forhånd godkjennes av Elvia.
- Kablene skal normalt ha ca 1 meter overdekning. Endring av kablens overdekning tillates ikke.
- Det tillates ikke etablering av varmekabler eller varmeisolerende materiell nærmere en 2 meter fra kablene.
- Hvis massene over kabeltraseen skal fjernes eller skiftes ut, må tilbakefylling for ny overdekning av kabeltraseen avklares med Elvia.
Undergraving av kabler for krysning med ledninger, rør eller kulverter skal utføres i henhold til de krav Elvia stiller til el-sikkerhet, tiltak for å sikre kablene under arbeidet og unngå setningsskader i ettertid.
Krysningsavstand mellom kabel og krysningsobjekt skal være minst 0,3 meter.
- Endring av kabelanleggets beliggenhet eller tekniske beskaffenhet kan kreve myndighetsgodkjenning, nye klausuleringer og traséløsninger.
- Tiltak som hvor det ønskes ombygging eller endring i regionalnettet (33 - 145 kV) og sentralnettet (300 - 420 kV), vil i hvert enkelt tilfelle bli vurdert for eventuell godkjenning av netteier.
- Alle kostnader som blir påført Elvia i forbindelse med eksterne enheters aktiviteter som berørerlinjer og kabler vil bli fakturert ansvarlig utbygger i sin helhet.

Henvendelser i forbindelse med anleggsaktivitet i nærheten av regionalnett kabler rettes til Elvia, tlf. 815 30 400. Ved behov for kabelpåvisning kontaktes Geomatikk på tlf. 09146.

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	SKIOLD EIENDOM AS		
Telefonnummer:	91641976		
E-post:	stian@dkgruppen.no		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Bjerget 25	2	2 514	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ingen innsigelser

Signert av

STIAN HÅVAK-ARNESEN på vegne av SKIOLD EIENDOM AS

02.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

02.05.2023 07:57:35 AR549461046

02.05.2023 07:57:35 AR549461046

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	ByggKonsulent AS		
Telefonnummer:	91593195		
E-post:	Khh@bykon.no		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
	2	1 255	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg takker for varsel og ber om at en grundig kunnskapsinnhenting og medvirkning blir gjennomført før detaljer i planene utarbeides. Dette er helt vesentlig for å sikre et godt resultat og lavt konfliktnivå. Sosial og grønn bærekraft, hensyn til øvrige planer for god sentrumsutvikling og særlig viktig hvordan utførende prosjekterende og entreprenør pålegges å ivareta beboere

og næringsliv innefor planavgrensingen. Her er det helt avgjørende at det er krav om at entreprenør må avsette nok resurser og prioritere midler til avbøtende tiltak. Eksempler er 2 veis dialog, svarfrister, renhold, skilting samt regime for oppfølging og bøter dersom avtalte tiltak ikke følges opp. Det er viktig at bolyst og næringsliv blir godt ivaretatt gjennom hele prosjektet. Her feiles det ofte da dette tema ikke blir prioritert og for lite resurser avsettes. Det må ikke skje i dette prosjektet.

Lykke til med et viktig prosjekt

Knut Halvor Hansen

Signert av

KNUT HALVOR HANSEN på vegne av BYGG KONSULENT AS

05.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

05.05.2023 12:30:56 AR550270208

05.05.2023 12:30:56 AR550270208

Viken fylkeskommune
postboks 220
1702 Sarpsborg

"2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Reguleringsplan"

Innspill reguleringsplanarbeidet ny kanalbro i Moss

Ny Kurs fremmer med dette sine innspill til reguleringsplanarbeidet for Fv. 317 Helgerødgata–Kanalbrua.

Byutvikling og potensiale inn i fremtiden

Viken legger ingen byutviklingsperspektiv til grunn i sin forarbeidsrapport for ny kanalbro i Moss. Dagens innsnevring over kanalbroa kan ikke legges til grunn for ny kanalbro slik Viken fylkeskommune gjør i sin fremlagte forarbeidsrapport. Reduksjon fra 4 til 2 filer er i seg selv en halvering av mulig fremkommelighet og et nullvekstmål ut fra en halvering av fremkommeligheten kan ikke ansees som noe annet enn urealistisk, uforsvarlig og særdeles urettferdig for alle som kjører til/fra Jeløya. Forslaget fra Viken er kun et veiltak, og fremstår først og fremst som å være til fordel for fergetrafikken, som skal kunne utvikle seg ubegrenset.

Viken legger 0-vekst mål til grunn for by-intern trafikk for alle beboere og andre reisende til/fra Jeløya. Dvs. vil si at all fremtidig boligutvikling på Jeløya, eller annen virksomhet som genererer trafikk til/fra Jeløya ikke skal medføre økt biltrafikk ut over dagens trafikk. All økning skal iht. Vikens plan tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Dvs. at utvidelse av sentrumsgrensen på Jeløya (foreslås i arbeidet med ny sentrumsplan), alle boligprosjekter som venter på å bli realisert når ny kanalbro er på plass, og ev annen utvikling på Jeløya som skaper økt trafikk (eksempelvis de flotte planene for Alby), må forholde seg til tilnærmet samme trafikkavvikling som i dag, dvs. innsnevring til 2 felt over kanalbroa, også for en ny kanalbro.

Det fremkommer av Vikens plan at ny kanalbro ikke skal stimulere til økt bilbruk, hvilket også må/kan leses som at en ny kanalbro ikke skal gi bedre tilrettelegging enn dagens løsning, dvs. med 2 kjørefelt for privatbiler.

Ny Kurs opplever at resonnementene er at bilistene til/fra Jeløya skal bringes i kne. Vi frykter at Moss ikke kan sammenlignes med de store byene, som Oslo, Bergen mv hvor kollektivtilbudet er mye bedre utbygd, og det kanskje er mulig å «tvinge» bilistene over til gange, sykkel eller kollektivtransport.

Overordnet forankring

Vi mener rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» fra «Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur» nedsatt av samferdselsdepartementet må legges til grunn. Bl.a. omhandler rapporten følgende:

«Ta et oppgjør med forestillinger om at investeringer i en bestemt transportform alltid er rett løsning og derfor et mål i seg selv.»

«Er prosjektets utforming basert på en målformulering som egentlig innebærer et valg av virkemiddel som kan bli teknologisk utdatert? Nullvekstmålet i byområdene er et eksempel på et slikt mål, der man blant annet av klimahensyn ønsker å begrense biltrafikken i byene, samtidig som teknologien fjerner utslippene fra biltrafikk. Utvalget

NY KURS

anbefaler en revisjon av dette målet slik at det blir teknologinøytralt. Veiprosjekter og kollektivprosjekter nær by bør gjennomgås i lys av et revidert mål.»

«Nullvekst i personbiltrafikk i byer er også i ferd med å bli utdatert – vi kan unngå utslipp og kjøp med teknologi, og da bør eventuelle begrensninger på personbiltrafikk settes inn på de stedene og tidene det faktisk er fullt på veien eller der trafikk kommer i konflikt med andre mål, eksempelvis behov for å bruke plassen til andre aktiviteter, ikke ellers.»

«Er prosjektets utforming basert på en målformulering som egentlig innebærer et valg av virkemiddel som kan bli teknologisk utdatert? Nullvekstmålet i byområdene er et eksempel på et slikt mål, der man blant annet av klimahensyn ønsker å begrense biltrafikken i byene, samtidig som nullutslippsteknologi fjerner utslipp fra biltrafikk. Utvalget anbefaler en revisjon av dette målet slik at det blir teknologinøytralt. Veiprosjekter og kollektivprosjekter nær by bør gjennomgås i lys av et revidert mål.»

Hvis samferdselsdepartementet ved ekspertutvalget har rett, fryktes Vikens føringer for ny kanalbro i Moss bli et stort eksperiment med (stor) fare for fiasko, og påfølgende kaos.

Et valg for 50-75 år

Når Moss kommune skal velge ny kryssing av kanalen vil det være et valg for mer enn 50 år. Dagens bro er 66 år gammel. Et valg med slikt tidsperspektiv må baseres på alle realistiske forutsetninger, muligheter og utfordringer. Kun et grundig forarbeid vil kunne gi oss den kryssingen vi ønsker og ser oss best tjent med inn i fremtiden. Den fremlagte forarbeidsrapporten omhandler ikke potensialet for kanalområdet sett i et byutviklingsperspektiv. Rapportens vurderingskriterier legger kun til grunn dagens situasjon, og de eneste som kan sies å komme positivt ut av det er SVV og avvikling av fergetrafikken i dagens trase. Moss kommune kan ikke sette av 50-100 år av sin fremtid fordi Viken fylkeskommune setter SVV's behov for å løse fergetrafikken høyest, og høyere enn byutvikling for Moss. Norges mest trafikkerte fergesamband kan ikke ligge i sentrum av en liten by som Moss. Dertil i et av områdene med størst utviklingspotensialet, noe som vil legge sterke begrensninger på fremtidig byutvikling.

Ny Kurs mener at reguleringsplanarbeidet for Fv. 317 Helgerødgata–Kanalbrua også må belyse utviklingsmulighetene for kanalområdet gitt at ferge- kai og trafikk flyttes bort fra dagens beliggenhet.

Mulighetsstudie

Kanalen i Moss er unik, og utviklingspotensialet må ivaretas. I andre byer rundt om i verden representerer kanaler og vannareal i sentrum av byer et yrende liv og samlingspunkt for rekreasjon og byliv. Disse muligheter må også vurderes for kanalen i Moss. Ny Kurs' forslag for en mulighetsstudie for kanalen området, skal omhandle både Jeløysiden og Mossesiden, og fra Tollboden i nord til Moss havn i sør. Alle muligheter for kryssing av kanalen skal vurderes, bro som kan åpnes såvel som muligheten for å gå under kanalen med veien. Noen har også foreslått å fylle igjen kanalen. Ny Kurs tenker ikke det er riktig valg, men er åpen for at dette alternativet også blir belyst.

Dagens Jeløya, planer og befolkningsvekst

Arbeidet med ny sentrumsplan er påbegynt, og administrasjonens forslag er å utvide grensen for sentrumsdefinisjon på Jeløya. Det foreligger allerede planer for store boligprosjekter på Jeløya og med utvidelse av sentrumsgrensen må det antas at utviklingen forventes å fortsette. Forannevnte lagt til grunn må det antas at befolkningen på Jeløya også forventes å øke. Det er ikke diskutert ennå hva vi, dvs. bl.a. innbyggere, næringsliv og politikerne, tenker og mener om dette. Moss kommune er en av de kommuner som kan vise til høyest befolkningsvekst i Norge. Boligentreprenører har uttalt at de i Moss

NY KURS

kan bygge så mye de ønsker og får solgt alt, fordi; "alle vil til Moss". Spørsmålet som bør/må besvares før man planlegger ny kryssing av kanalen er; hva vil vi med Jeløya?

Trafikkavviklingen for Jeløya løses ikke kun på Jeløysiden av kanalen, veisystemet på Mossesiden av kanalen er like viktig og det må sees på under ett. Viken snakker kun om Helgerødgata og Kanalbroa. Men, hvordan ser Viken for seg at busser i nytt bussfelt og biler over ny kanalbro skal flettes inn i trafikkbildet på Mossesiden av kanalen. Opphører kollektivfeltet på kanalbroa?

Til grunn for vurdering for ny kryssing av kanalen må minst nedenstående svares ut:

- Hva ønsker vi med Jeløya de neste 50-100 år, dvs. befolkningsvekst (areal- og boligutvikling), rekreasjon og fritid, og ikke minst infrastruktur og transport.
- Hvor mange kan tenkes å bo på Jeløya og ferdes til og fra Jeløya inn i fremtiden, og hvor stor andel kan en tenke vil gå, sykle, ta buss og/eller kjøre bil for rekreasjon og friluftsliv
- Mulighet og behov for depot for blålys-etatene på Jeløya ut fra et sikkerhetsperspektiv ved økt befolkning, ved bygging av ny kryssing, ved ev valg av bro som kan åpnes.
- Fremtidens transportinfrastruktur, rapport fra samferdselsdepartementets nedsatte ekspertgruppe skal legges til grunn, og det skal fremkomme hvilke betydninger ekspertgruppens resonnement kan ha for fremtiden.
- Status og potensiale for sykkel og gange i Moss, ref. regjeringens mål og status, skal legges til grunn
- Utviklingsmuligheter og potensial for buss andel skal legges til grunn
- Mulig utvikling av kanalområdet på begge sider av kanalen med restauranter, kafeer og maritimt miljø skal hensyntas

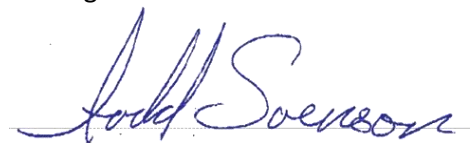
Ny Kurs ønsker kollektiv tilpasninger velkommen og gjerne bedre forhold for gående og syklende. Men, før vi gjør om Helgerødgata til en ren trafikkgate må mulig effekt/konsekvens for gående, syklende, kollektivtransport og bilkjørende, for følgende muligheter belyses og vurderes:

- Kanalbroa bygges med 4 felt for biler og plass for gang og sykkel felt.
- Alle veier på begge sider av kanalbroa tilrettelegges optimalt for syklist og gående (bort med fortauskanter, mer og bedre merking for syklist og gående mv).
- Gimlekrysset gjøres om til rundkjøring for å øke trafikkflyten.
- Kollektivtransport retning vestover går sammen med biler (som i planene fra Viken) Kollektivtransport retning østover går via Sjøbadet/Longsplass hvor det fra Kiwi til kanalbroa innføres "forbeholdt buss" i tidsrommet morgen- og ettermiddagsrushet.

Ved å bygge en bro med 4 felt for biler, kan kanalbroa i fremtiden kunne fungere som en bro med 2 felt for biler, og 2 kollektiv felt, hvis en ønsker det, og tilrettelegging for økt gange, sykkel og kollektivtransport gjøres med en myk tilnærming.

Herværende innspill oversendes samtidig til flere interesseorganisasjoner mv. til orientering.

Vennlig hilsen



Arild Svenson

Ny Kurs, gruppeleder

Vedlegg : rapport «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» fra «Ekspertutvalget – teknologi og fremtidens transportinfrastruktur»

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	MOSS HAVN KF		
Telefonnummer:	69208700		
E-post:	firmapost@moss-havn.no		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Stengata 1	2	1 250	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Moss havn KF mener følgende momenter må ivaretas i det kommende planarbeid.
Referat fra oppstartsmøte har lister opp en del temaer som avgrenser planarbeidet.

Trafikale forhold.

Her er det ikke tatt hensyn til forhold i sjøområdet. Det må inkluderes en analyse av forhold for de sjøfarende. Midlertidig bruløsning må også inkluderes i denne analysen.

Landskap

I mottatt varsel er hele kabalen, på begge sider, inkludert i planområdet. Moss havn mener det planarbeidet må inkludere en helhetlig landskapsplan for hele dette området.

Forprosjekt bru

Det vises til flere alternativer for ny kanalbru. Løsning som tas videre i planarbeidet må gi en seilingshøyde som er minst på nivå med dagens seilingshøyde. Det er også viktig at dagens sjønære gangtrasé blir opprettholdt

Servicebygg og brutårn

Moss havn har i dag fasiliteter i del av Fiskebasaren og i brutårnet. Vi har behov for at disse fasilitetene erstattes både i midlertidig fase og i endelig løsning.

Kaiplass til arbeidsbåt

Moss havn sin arbeidsbåt har kaiplass med nødvendige infrastruktur i kanalen. Det er behov for at dette ivaretas gjennom hele bygge- og anleggsperioden.

Friluftsliv og byliv

Moss havn mener det bør søkes løsninger hvor anleggsperioden foregår utenom sommermånedene. Det er tidspunktet for desidert mest friluftsliv til sjøs og gjennom kanalen.

Signert av

ØYSTEIN HØSTELAND SUNDBY på vegne av MOSS HAVN KF

12.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Fra: Trond[post@kambobf.no]

Sendt: 06.02.2024 09:56:10

Til: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no]

Kopi: Leder betongen[leder@betongen.no]; Post[post@kambomarina.no]; Gunnar J.

Gjertsen[gjgenter@online.no]; Online[perjohn@online.no];

Tittel: Ny Kanalbro i Moss

Hei.

Vedlagt kommer det noen sterke tilbakemeldinger på planene om midlertidig igjenfylling av Mossekanalen når det skal bygges ny kanalbro i Moss.

Reaksjonen kommer fra noen av de som har tilknytning til områdene inne i Mossesundet, båtfolk og næring.

Vi ber om at brevet blir gjort kjent hos alle politiske partier i Østfold fylkeskommune, slik av våre meninger kan bli tatt med i den endelige avgjørelsen i denne saken.

MVH

Kambo BF

Trond Nilsen

Leder





Postboks 3012
1506 Moss

Reaksjoner fra det maritime miljø i Mossesundet til Moss Kommune og Østfold Fylkeskommune i forbindelse med planene om en eventuell igjenfylling av Mossekanalen mens ny kanalbro bygges.

Den 30.januar 2024 møttes følgende parter: Kambo Båttforening v/ Gunnar Gjerdsen og Per Jørgen Johnsen, Moss Motorbåttforening v/ Geir Foldvik og Lasse Foldvik, og Kambo Marina v/ Ketil Svelland og Ole Svelland.

Tema for møte var å drøfte den pågående debatten i Moss kommune (artikkel i Moss Avis den 20.1.2024) der de bestemmende myndigheter er i ferd med å fatte vedtak om en midlertidig fylling av Mossekanalen som leder fra Værlebukten i sør og til Mossesundet i nord. Bakgrunn for denne midlertidige fyllingen er at det skal bygges ny kanalbro mellom Mossesiden og Jeløya. Og i den forbindelsen etablere en provisorisk veiforbindelse over kanalen i stedet for å bygge en midlertidig bro der sjøvannstrømmen og båttrafikken kan passere i byggeperioden.

Det ble besluttet å protestere på planene om igjenfylling med følgende argumentasjoner:

Tidsaspekt:

Det er beregnet at behovet for en midlertidig veiforbindelse over kanalen vil vare i ca tre år. En byggeperiode på hele 3 år mener vi utgangspunktet er alt for lang tid, en vintersesong burde være nok.

Blir det likevel planen, hvor stor er risikoen for at det blir ferdige på 3 år, og hvor stor er risikoen for at planen forandres og at fyllingen blir permanent?

Hvem benytter Kanalen:

- Arbeidsbåter (inkludert Kambo Marina)
- Skjærgårdstjenesten
- Redningsskøyta
- Fritidsbåter fra det lokale miljøet, alt fra kano, kajakk, vannskutere, åpne ro og motorbåter, til lukkede overnatningsbåter.
- Utenbys fritidsbåter som er på tur sørover eller nordover og som gjerne stopper i Moss for overnatting.
- Overnattingsgjester som kommer sjøveien til byens nye hotell Riviera som ligger fint plassert innerst i Mossesundet.
- Mossesundet benyttes også som nødhavn ved dårlig vær fra sør.

Ulemper for næringsvirksomheter hvis kanalen stenger:

Det er sannsynlig at Kambo Marina vil miste et betydelig antall båtplasser, og omsetningssvikt på flere millioner kroner i sin havn og virksomhet på Kambo.



Postboks 3012
1506 Moss

Firmaet må sannsynlig gå til permitteringer, eller i verste fall si opp ansatte. Det må også beregnes ekstra kjøring med firmaets slepebåt for oppdrag sørover. Forsiktig anslag mellom 60 og 80 timer pr år, og i den forbindelsen et betydelig merforbruk av drivstoff til den ekstra kjørte distansen.

Kambo Marina har engasjert egen konsulent som har laget en rapport som vil bli presentert for fylkeskommunen 7. februar.

Fritidsbåter:

Det er lokalt forsiktig anslått mellom 1000-1500 fritidsbåter med tilknytning og hjemmehavn i Mossesundet.

- Kambo Marina har 360 plasser
- Moss Motorbåttforening Betongen har 319 plasser
- Kambo Båttforening har ca 100 plasser
- Sundstredet Båttforening har 2 plasser
- Verket småbåthavn (Høegh) har et ukjent antall plasser
- Fleischer Brygge har et ukjent antall plasser

Når båtene skal på tur sørover fra indre Mossesund, og ved 8-10 knops fart må det beregnes ca 1,5 time ekstra kjøring før den tenkte turen egentlig starter. Dette vil utløse mye ekstra og unødvendig tids- og brenselforbruk. Det samme vil jo da gjentas når hjemturen skal gjøres.

Moss by og handelsstand vil også miste gjestende fritidsbåter som hvile-, handle og overnattings stopp for de som kommer nord- eller sørfra og skal videre. Disse vil neppe legge omveien til Moss når kanalen er stengt, men antagelig heller velge Horten eller Son.

Miljøaspektet:

Det viktigste argumentet for å ikke å stenge kanalen ved igjenfylling med fremmede gravemasser til sjøen er vel at den allerede dårlige vannkvaliteten i Mossesundet vil bli vesentlig dårligere når man stenger eller struper for utskifting av sjøvannet.

Vilkår for vegetasjon (bl.a store mengder ålegrass) og fisk generelt, og spesielt fiskeslag som makrell, sild, ål og ørret vil antagelig bli helt borte fra Mossesundet. Mossesundet kan da bli å sammenligne med Bunnefjorden innerst i Oslofjorden.

Bading om sommeren langs bryggene og strendene i sundet vil få en betydelig dårligere kvalitet, og opplevelsen av å bade i sjøvann vil bli helt borte.

Mossesundet vil også lettere kunne fryse helt igjen vinterstid når det er store mengder ferskvann som blir liggende igjen p.g.a dårlig utskifting og sirkulasjon av vannmassene. Alt



Postboks 3012
1506 Moss

ferskvann fra Mosseelva, Kambo og Trolldalbekken, samt tilsig fra Moss og Jeløy sidene med regnvann som vil bli liggende i overflaten.

En igjenfylling av kanalen vil antagelig kreve mellom 5-6000 m³ med gravemasser. Disse store mengdene med masser må nødvendigvis transporteres fra en bestemt plass utenfor Moss sentrum. Det vil da si at store lastebiler må brukes for å kjøre gjennom Moss sentrum, og vil i den perioden ytterligere tilføre flere ulemper/forurensninger i et allerede sprengt trafikkbilde i Moss.

Vi stiller også spørsmål om statsforvalteren vil gi tillatelse til å tilføre fremmede masser i sjøen med den betydelige risiko det er for enda mer forurensset vannkvalitet i Oslofjorden.

Og hva med kostnaden, graving og transport til og fra med masser koster vel minst like mye, eller muligens også mer en materialer og produksjon, og senere demontering av en provisorisk brokonstruksjon?

Konklusjon fra båtfolket i Mossesundet:

Stopp planene med igjenfylling av Mossekanalen! Bygg heller en provisorisk bro over kanalen i den aktuelle byggeperioden med samme passeringshøyde over vannflaten som dagens kanalbro har.

Kambo Båttforening

V/ Trond Nilsen
Leder

Moss Motorbåttforening

v/Geir Foldvik
Leder

Kambo Marina

Ketil Svelland
Daglig Leder

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	ZAINAL SANA SAID		
Telefonnummer:	97689674		
E-post:	sanazainal@hotmail.com		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Helgerød gata 4 B	1	3 861	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei ...
Takk for informasjon .

Gjerne sendt meg viktig informasjon om det oppdaterte.

Signert av

SANA SAID ZAINAL på vegne av ZAINAL SANA SAID

28.04.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Fra: Ronald Pedersen[ronald.pedersen@apj.no]
Sendt: 03.05.2023 15:20:15
Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]
Tittel: 2021/43268-Fv 317 Helgerødgata-Kanalbrua-Reguleringsplan

Hei, jeg har mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeid i Helgerødgata m.m.

Jeg representerer eiere av **Cort Adellers gate 8**, Cort Adellers gate 8 ANS og Jeløy Eiendomsutvikling AS.

1. Foreløpig utkast til regulering, med antydning ekstra fil helt inntil vårt inngangsparti, vil innebære en svært skjæmmende endring for vår eiendom. Eiendommen er for øvrig **bevaringsverdig**, både på grunn av utseende, historie fra Moss Glassværk m.m, så en eventuell endring vil være i strid med formålet om bevaring. Eiendommen bør ivaretas, enten av kommune eller fylkeskommune, kanskje omgjøres fra advokatkontor til grendehus, bibliotek m.m på Jeløy...
2. Dersom veien legges tett inntil eiendommen vil både støy, støv m.m påvirke vårt miljø i betydelig grad, samt at verdien av vår eiendom klart vil bli påvirket negativt.

Samlet vurdering vil være at en endring i tråd med foreløpig forslag antakelig vil fremstå som totalt ødeleggende for denne eiendommen.

Fint om jeg kan motta en **tilbakemelding** om at mitt innspill til Viken er mottatt og blir en del av høringen. Jeg har notert meg mulig særmøte med direkte berørte parter, og inviterer naturligvis til både møte og befaring i Cort Adellers gate 8, som altså ligger ut mot Helgerødgata.

Med vennlig hilsen
Ronald Pedersen
90730560
ronald.pedersen@apj.no

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident: 3002_473
Kommune: Moss

Forslagsstiller:

Navn: Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer: 921693230

Plankonsulent:

Navn: NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer: 962392687

Varsel er mottatt av:

Navn: HAGNES GEIR
Telefonnummer: 48199466
E-post: geir.hagnes@groupm.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Helgerødgata 27	1	1 257
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei,

På møtet i Moss Rådhus 1. juni kl 18:30 så anmoder jeg om at det blir sagt noe generelt og basert på liknende saker, om følgende temaer;

- Omtale av lovverk og grunneieres rett og mulighet til å uttale seg/påvirke beslutninger
- Erstatning ved omregulering av tomteareal, verditap av eiendom med mere.
- Hvor mye av tomtearealene som kan bli omregulert
- Lengden av anleggsarbeidet og støyplager ifm dette

Mvh,

Geir Hagnes

Signert av

GEIR HAGNES på vegne av HAGNES GEIR

05.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

05.05.2023 12:01:39 AR550262445

05.05.2023 12:01:39 AR550262445

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident: 3002_473
Kommune: Moss

Forslagsstiller:

Navn: Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer: 921693230

Plankonsulent:

Navn: NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer: 962392687

Varsel er mottatt av:

Navn: PIRAN KARZAN OMER AHMED
Telefonnummer: 92506012
E-post: Karzanpiran@hotmail.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Stengata 22 1531 Moss	2	2 003
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ingen kommentar

Signert av

KARZAN OMER AHMED PIRAN på vegne av PIRAN KARZAN OMER
AHMED

06.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.05.2023 22:38:42 AR550389391

06.05.2023 22:38:42 AR550389391

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident: 3002_473
Kommune: Moss

Forslagsstiller:

Navn: Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer: 921693230

Plankonsulent:

Navn: NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer: 962392687

Varsel er mottatt av:

Navn: KAZMI NAGHMA
Telefonnummer: 93671877
E-post: imtiaz-kazmi@live.no

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Kirkeveien 10B, 1400 Ski, Norway	1	3 760

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei,
Hvor mye er vi berørt .?
Hvordan blir det med støy?
Hvilken klokke skal arbeide start og når på døgn skal det slutes.?

Hvordan blir det med jobbing i helgene .?
For vi hotell hvis det blir for mye støy..?
Takk på forhånd.

Signert av

NAGHMA KAZMI på vegne av KAZMI NAGHMA

06.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

06.05.2023 11:56:38 AR550375242

Fra: Torkel M. Jodalen[tmj@graviti.no]
Sendt: 08.05.2023 22:11:29
Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]
Tittel: 2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgaten-Kanalbrua - reguleringsplan

Innspill til planarbeidet:

I beskrivelsen av forestående planarbeid må det innarbeides "bedre fremkommelighet og trafikkflyt for motoriserte kjøretøy" som en del av målsettingen, fremfor å ensidig rette oppmerksomheten mot fremkommelighet for busstrafikk. Det er en utopisk tankegang at majoriteten av Jeløys befolkning skal benytte kollektivtransport for sine daglige gjøremål. I planarbeidet må det følgelig presiseres at det skal legges godt til rette for alle typer kjøretøy og en trafikkmengde som gjenspeiler omfanget av bosettingen på Jeløy. Legg til grunn at dagens trafikktopper vil være fremtidens normalsituasjon og sørg for tilstrekkelig dimensjonering/kapasitet.

Videre bør planarbeidet ta høyde for å legge godt til rette for gående og syklende i sidegatene, slik at myke trafikanter skånes for risiko, støy og forurensning fra øvrig trafikk. Det synes å foreligge en misoppfatning om at hovedtraséen for myke trafikanter bør ligge langs Helgerødgaten, noe som ikke på noen måte er optimalt.

Hilsen

--

Torkel M. Jodalen, Utsynet 1, NO-1512 Moss, Norway
Tel. (+47) 92422020
++

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid

Plannavn: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua

Arealplanid: 3002_473

Frist for innspill: 18.06.2023

Altinnreferanse: AR549131884



Svar fra mottatte parter:

Navn:

PETTERSEN LASSE

Telefon:

92841087

Epost:

lp@dustin.no

Uttalelse

For bedre trafikkflyt bør det ikke være fotgjengerfelt over bilkjørefeltene på selve bruen, men at man heller krysser UNDER bruen. Dette med tanke på ferjetrafikken, kødannelse igjennom Moss sentrum, og ikke minst miljøet ved at det vil være mindre forurensing, ved at bilene ikke står så mye i kø på tomgang. Det er også i dag mulig å gå under bruen - dette bør gjøres enklere tilgjengelig slik at det for fotgjengere blir naturlig å krysse under. Det bør ellers være 2 kjørefelt i hver retning, og det må være mulighet for gående å syklistere å kunne krysse bruen på hver side av kjørebane - at den lages bred nok for dette.

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_PETTERSEN LASSE_20230510_070036.pdf

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid

Plannavn: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua

Arealplanid: 3002_473

Frist for innspill: 18.06.2023

Altinnreferanse: AR549131884



Svar fra mottatte parter:

Navn:

GRINDE PETTER HERMAN

Telefon:

95196529

Epost:

p-gri@gmail.no

Uttalelse

Hei, Jeg bor i Helgerødgata 4b- 2 etg. Jeg har vindu fra 2 soverom og 1 fra kjøkken som vender ut mot Helgerødgata. Pr. i dag er det 6.3 meter ut til veibane. Det er et fortau helt inn mot blokk og trær som er plantet for å skjerme mot veibane og trafikk. Jeg forstår det som om det planlegges enda et kjørefelt (3 i bredden) opp mot Gimlekrysset. Jeg vil selvfølgelig motsette meg å få trafikk enda nærmere inn mot husveggen enn den allerede er. Følgende spørsmål reiser seg. 1. Er det lov å bygge vei nærmere husveggen enn 6.3 meter fra husvegg ? Hva med støy og forurensning som eventuelt kommer enda nærmere inn på husvegg ? Jeg må jo ha mulighet til å ha vinduene åpne også på dagtid når det er trafikk. Hva er tillatt støynivå og forurensningsnivå på luft i leilighet målt med åpne vinduer ? Trær synes jeg ikke må ofres. Ser ikke for meg at det er plass til enda ett kjørefelt utenfor blokka. Til slutt : Trafikken vil uansett proppes seg lenger opp og jeg betviler at det vil bli bedre flyt i det hele tatt. Hva med forringelse av bokvalitet og fall i eiendomsverdi ? Hvem skal dekke dette ? Hilsen Petter Grinde

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_GRINDE PETTER HERMAN_20230520_135008.pdf

Fra: p-gri@wemail.no <p-gri@wemail.no>

Sendt: søndag 21. mai 2023 10:59

Til: Jyar Star Saber Dara <jyard@viken.no>

Emne: Emne : 2021/ 43268 - Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua-Reguleringsplan

Hei,

Jeg har tilføyd noen punkter i forhold til e-post som ble sendt i går.

Navn : Petter Grinde

Adresse : Helgerødgata 4b - 2 etg

Gjelder : 2021/ 43268 - Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua-Reguleringsplan

Jeg berøres i høyeste grad av dette og vil komme med følgende innvendinger og kommentarer :

Jeg har 3 vinduer (2 fra soverom og 1 fra kjøkken) som vender ut mot Helgerødgata. Pr. i dag er det 6 meter fra husvegg ut til veibane. Det er et fortau helt inn mot blokk og trær som er plantet i en jordstripe ut mot veibane for å skjerme mot trafikkstøy og partikler. Jeg forstår det som om det planlegges enda et kjørefelt (3 i bredden) fra kanalbrua og opp mot Gimlekrysset. Jeg vil selvfølgelig motsette meg å få trafikk enda nærmere inn mot husveggen enn den allerede er. Til orientering går det 20370 biler pr. døgn i Helgerødgata og belastningen både med partikler og støy er stor nok som den er i dag om ikke trærne skal felles og veibanen komme enda nærmere husveggen og luftvinduerne mine. I tillegg vil gående på fortau på hver side av Helgerødgata få trafikken nærmere inn på seg og få enda dårligere luftkvalitet enn i dag. Dette er på ingen måte miljøvennlig hverken for meg eller fotgjengere.

Følgende spørsmål reiser seg :

1. Kan kommunen / fylket fritt regulere seg til å bygge Helgerødgata med trafikk på 20370 biler pr. døgn nærmere husveggen enn 6 meter ?
2. Jeg kjøpte bolig med veiutførelse slik den er i dag. Jeg vil selvfølgelig motsette meg at trafikken kommer enda tettere inn på meg. Har jeg noen rettigheter til å nekte ?
3. I veiloven står det at man skal ta hensyn til miljøet på eiendom som grenser opp mot veien når det bygges. Hvordan ivaretas miljøet mitt når støy og forurensning eventuelt kommer enda nærmere inn på husvegg og mine tre vinduer som vender ut mot Helgerødgata ? Jeg må jo ha mulighet til å ha vinduerne åpne også på dagtid når det er trafikk. Hva er tillatt støynivå og forurensningsnivå på luft i leilighet målt med åpne vinduer ?
4. Trær mellom blokk og Helgerødgata synes jeg ikke må ofres. Det er lite miljøvennlig. Litteratur fra forskning viser at hvis en bruker riktig plantestrategi ut ifra områdets utforming og bruker riktig trær og planter i en vegetasjonsbarriere kan en redusere luftforurensningen utenfor barrieren med opptil 50%. Dette synes jeg taler klart for å beholde trærne som allerede er 7-8 meter høye og skjermer meg mot eksisterende støy og partikler fra trafikken i Helgerødgata. Fjerning av trær for å utvide vei som da kommer nærmere husveggen og vinduerne mine er svært dårlig for mitt miljø. Fjerning av trær er i seg selv også lite miljøvennlig.

5. Det er ca 18 meter mellom bebyggelse på hver side av Helgerødgata der jeg bor. Hvordan skal tre kjørefelt , fortau på hver side, adskillelse med trær i jordrenne på en side og sykkelvei i to retninger få plass på denne bredden ? I tillegg må man ta høyde for snørydding / brøytekanter som kan ligge og spise av nettobredden. Fortau har jeg lest skal aldri være smalere enn 2 meter, selv med snø fra brøyting liggende . Det er regler for minstebredder på på både kjørefelt, sykkelveier, fortau og adskillelse med beplantning. Har dere tegnet noe tverrsnitt for gata som viser bredde på hvert feltene ? Ser ikke for meg at det er plass til enda ett kjørefelt utenfor blokka.
6. Luftkvalitet med NOX , partikler og svevestøv blir forverret for gående på fortau på begge sider av Helgerødgata ved at man utvider til 3 kjørefelt. Dette fører jo uungåelig til at veibredden må utvides med 3 meter og således at kjøretøy kommer nærmere fotgjengere. Dette må vektlegges og dokumenteres ved at tilatte grenseverdier ikke overstiges i rushtiden.
7. Så til kommunens begrunnelse for 3 kjørefelt som er at trafikken skal flyte bedre. Det er som nevnt 20 tusen biler i døgnet som skal inn og ut av Jeløya hver dag. I rushtiden når trafikk tettheten er størst vil det uansett proppe seg på oversiden av Gimle krysset og også mot sentrum grunnet den støtmessige belastningen fra Norges mest trafikkerte fergestrekning. Hadde man bygget tre felt vei helt fra Alby over hele Jeløya til kanalbrua, gjennom hele byen og helt ut til E6 og samtidig flyttet Bastø ferga syd for Moss for å kvitte seg med fergetrafikken ville det ha hjulpet. En liten snutt med tre felt fra Kanalbrua og opp til Gimle krysset vil imidlertid ikke hjelpe noe som helst på den totale trafikkflyten til og fra Jeløya . Strupingene på hver side er der fortsatt.
8. Slipper man elbiler og buss frem i et eget dedikert felt mellom kanalbrua og Helgerødgata vil fossilbilene bli stående og stampe enda lenger, spesielt i rushtiden på morgen og kveld. Derved vil luftkvaliteten lokalt i Helgerødgata bli enda verre for beboere og gående på fortau. Hvordan er dette miljøvennlig ?
9. Trafikksikkerheten blir dårligere ved at det blir 3 kjørefelt i bredden. Bredde på kjørefelt må krympes ned til et minimum og gående på fortau får trafikken nærmere inn på seg. Fare for kollisjon mellom kjøretøy og påkjørsel av gående på fortau vil øke. Samtidig vil filskift medføre større risiko for kollisjon mellom kjøretøy.
10. Finnes det klimagassberegninger som underbygger at dette tiltaket er miljøvennlig? Jeg vet at det i økende grad er krav til kommuner/fylker om dette i veiprosjekter.
11. Utenfor soverom og kjøkkenvinduene mine er det stillestående/ saktegående trafikk fra 07.15 til 08.15. og 16.15 til 17.15. Kjøkjøring skiller seg ut med svært høye utslipp av både CO2, NOX og partikler.
12. Er det gjort rushtidsmålinger av CO2, NOX og partikler i området mellom Helgerødgata og Gimle ?
13. Finnes det grenseverdier for hva som er tillatt for CO2, NOX og partikkelforurensning for beoere og gående på fortau ? Dette blir jo bare verre for min del dersom trærne fjernes og veien utvides slik at den kommer enda nærmere husveggen og luftevinduene mine.
14. Er det planer om at noen bygninger skal rives for å kunne utvide tilgjengelig bredde for et nytt kjørefelt ?
15. Til slutt : Hva med forringelse av bokvalitet og fall i eiendomsverdi ? Hvem skal dekke dette ?

Hilsen

Petter Grinde

Hei,

Var tilstede på informasjonsmøte 01.06.23 om prosjektet.

Navn : Petter Grinde - beboer av leilighet i Helgerødgata 4B - 2 etg som ligger rett på andre siden av gata for varmestua der Helgerødgata er på sitt trangeste.

Det er ca 19,5 meter fra husvegg til husvegg som skal romme alt det prosjekteres for.

Fortsettelse av punkter i mail sendt 21.05.23 som vises lenger ned.

16. Anbefalt støygrense ved nye veiltak utendørs : 55 db (Tall hentet fra Vikens presentasjon i Moss rådhus)

Til orientering har jeg gjort en støymåling fra leilighet i Helgerødgata 4B – 2 etasje :

Plassering av lydmåler : Åpnet et av soveromsvinduene mine og la desibelmåler på vindusbrett. (Se vedlagt figur)

Avstand lydmåler til kjøretøy : Ca 9 m (Se vedlagt figur)

Resultat : 66 db til 74 db ved passering av lette kjøretøy som altså allerede er langt over grensen på 55 db.

Ved passering av tyngre kjøretøy og mopeder / motorsykler er støynivået enda høyere.

Spørsmål :

Dersom trær hugges og grøntrabatt omreguleres til kollektivfelt reduseres avstanden fra soveromsvinduene mine til kjøretøy fra ca 9 m i dag ned til ca 4,7 m . Samtidig er trærne som demper noe av støyen og reduserer noe av forurensningen fjernet. Støy vil øke en god del fra et som allerede er for høyt. Hva gjøres da ?

Støy er helseskadelig. Hvordan vurderes dette ?

Dokumentasjon : Videofilm av måling ved passering av lette kjøretøy.

PS ! Naboen under meg vil sannynligvis ha enda større støyplager enn jeg har,

17. Støy er også plagsomt for fotgjengere. er det noen grenser her ?

18. Det blir større ulykkesrisiko i gata ved at 3 kjørefelt, 2 fortau + 2 sykkelstier skal squeezes inn på tilgjengelig bredde som er ca 19,5 meter mellom husvegger. Det blir minimumsbredden i alle felt med mye som foregår på trang plass . Enda mere kaos vil det bli om vinteren når tidvis store snøfall kommer på kort tid. 19.Hvordan skal fotgjengere krysse veien trygt med den nye reguleringen ?

20. Overvannshåndtering blir forverret ved fjerning av trær foran Glassverket. Ved styrtregn er det i dag store ansamlinger av vann ved rundkjøringen nede ved bakeriet. Hvordan er dette tenkt håndtert ?

Mitt håp :

- Behold Helgerødgata som den er i dag.
- Lag sykkelvei i sidegater hvor det er tryggere og sikrere å sykle.
- Bygg ny kanalbro med kapasitet for fremtiden snarest mulig.
- Stopp all videre utbygging på Jeløya til veikapasiteten er økt med ny RV19 eller ferge flyttet sydover med annet trafikkkløp ut til E6.
- Nytt kollektivfelt mellom Gimle og kanalbrua vil gi minimal tidsbesparelse for kollektivreisende så lenge det er struping med fergetrafikk som kommer støtvis inn rett over kanalbrua, Fjordveien som kommer inn, lyskryss og andre ting som struper trafikkflyten hele veien gjennom Moss og ut mot E6.

Hilsen

Petter Grinde

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	Kanalen Borettslag
Telefonnummer:	91697032
E-post:	tlarsen866@gmail.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Østre Kanalgt.13	2	2 084
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	2	2 517

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Borettslaget har ingen anmerkninger til reguleringsplanen.
--

Signert av

TORE GEORG LARSEN på vegne av KANALEN BORETTSLAG

22.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

22.05.2023 14:09:14 AR552453575

22.05.2023 14:09:14 AR552453575

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	STORDAHL-ROSENQVIST ARNE		
Telefonnummer:	48141251		
E-post:	martin-stordahl@hotmail.com		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
	1	1 268	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi (Arne Martin Rosenqvist Stordahl og Ida Helene Rosenqvist) Bestrider reguleringsplanen (Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua) i sin helhet.
Vi har ingen interesse av å selge eller på noen måte oppgi den tomten som er skissert for bruksnummer 1268.

Skissert løsning vil føre til at vår tomtegrense blir satt til grunnmuren, samt at en betydelig større del av vår hage vil bli utradert. Dette vil føre til at trafikkstøyen som i utgangspunktet er for høy, blir enda verre. Sannsynligheten for å bli skadet ved en eventuell utforkjøring vil naturlig nok også øke da avstanden mellom areal brukt til opphold og veien blir mindre. Vi får vårt første barn nå i sommer og er naturligvis ikke interessert i å utsette henne og de andre barna i nabolaget for denne økte trafikkfaren det vil medføre for oss som er berørt av dette planforslaget.

Vi oppfatter at tiltakene som her foreslås, skal bedre fremkommelighet for buss og myke trafikanter. Fylkeskommunen har selv uttalt på folkemøtet 10.12.22 at kødannelsen ikke har sammenheng med kanalbroen, men med fergeanløp. Fylkeskommunen henviste her til trafikkmålinger gjort i tiden før folkemøtet.

Vi ser av PDF-skissen at de berørte områdene starter kun to tomter nord for vår eiendom. Hva ligger til grunn for denne vurderingen og reguleringsplanen for øvrig? Dette henger ikke i sammen med tidligere uttaler fra fylkeskommunen som beskrevet ovenfor.

Vi forventer svar på denne henvendelsen uten ugrunnet opphold.

Signert av

ARNE MARTIN STORDAHL-ROSENQVIST på vegne av STORDAHL-ROSENQVIST ARNE

29.05.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

29.05.2023 15:32:04 AR553440814

Espen Hofseth

Sendt: mandag 29. mai 2023 09:50

Til: Jyar Star Saber Dara <jyard@viken.no>

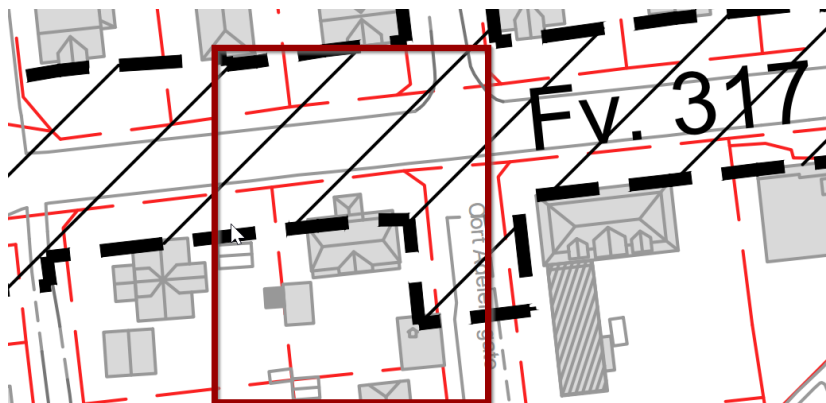
Emne: 2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Reguleringsplan

Hei.

Spørsmål ref varsel om reguleringsarbeid:

Da vi ser ut til å være direkte berørt av reguleringsplanen, har vi i den forbindelse noen spørsmål (bor i Cort Adellers Gate 1A):

1. Det skrives at bygningsmasse ikke skal rives. På tegningen er det stipulert nettopp over våres bygningsmasse ut mot veien, vårt inngangsparti (utstikk mot Helgerødgaten). Hva er korrekt her?
2. Ved en eventuelle ekspropriasjon som tegnet inn, hvilken kompensasjon beregnes i tilfelle ved:
 - 2.a) Ekspropriasjon av tomt/hage
 - 2.b) Ekspropriasjon av tomt/hage og bygningsmasse.
3. Hva er tanken ved det sorte stipulerte feltet fra Helgerødgata inn mot Cort Adellers Gate?



Hilsen

Espen Hofseth

Telefon 91 61 11 41

Marius L. Sandli-Ødegaard

From: Tran Hofseth <tranhofseth@gmail.com>
Sent: 18. juni 2023 23:11
To: Jyar Star Saber Dara
Subject: 2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Reguleringsplan
Attachments: Forslag 1 alternativt busstrasse.png; Forslag 2 alternativ busstrasse.png

Follow Up Flag: Følg opp
Flag Status: Flagged

I forbindelse med reguleringsarbeid har vi følgende kommentarer og innspill:

Behovet for trafikale endringer skjer fordi broen til Jeløy er i dårlig forfatning og innsnevring fra fire til to felt, samt ferjetrafikken som i stor grad består av fergesambandet Moss-Horten. Fergesambandet Moss-Horten frakter 1,8 millioner kjøretøy per år.

Når kanalbruen er ferdig utbedret vil trafikkflyten bli sterkt forbedret og et behov for kollektivfelt være mindre.

Utbygging av et kollektivfelt fremstår som totalt unødvendig da vi som beboere ser bussen kjøre forbi hver dag, like tom selv med gratis buss. Det henvises til at gratis buss har vært en suksess, men faktum er at barn tar buss til og fra skole og fritidsaktiviteter istedenfor å gå / sykle inn på selve øya og ikke over kanalbroen. Politikeren ser på gratis buss som et godt tilbud, uten å ha noen reelle fakta utover passasjervekst, mangler detaljert data om; reisestrekning, alder på reisende, og hvilken effekt det har hatt på trafikkbildet.

Innføring av et kollektivfelt fremstår som totalt useriøst når man ikke har mer tallbasert fakta og har gjort nærmere analyser for hvilke konsekvenser dette vil medføre det kan ha for beboere langs Helgerødgata. Svært mange av beboere på Jeløy er nettopp pendlere som benytter seg av bil da kollektivtilbudet ikke er effektivt og treffsikkert nok for deres arbeidsplass på Østlandet. Påstanden er derfor at et kollektivtilbud treffer ikke riktig målgruppe og vil heller ikke være en løsning å skape et kollektivfelt i Helgerødgata for dette.

Et bedre alternativ for eventuelt dedikert kjørefelt til bussen vil være i eksisterende løypenett langs hovedside veiene sør for Helgerødgata. Se to alternativer som begge ender ved Longs plass, ved utkjøring til kanalbrua.

De to tegnede rutene er eksisterende løypenett for bussen i dag og har en mindre trafikkert gate og bredere som vil kreve langt mindre inngrep enn i en tett trafikkert Helgerødgate.

-Vi anbefaler alternativ bussrute sør for Helgerødgata.
- Vi anbefaler derfor flytting av fergeleiet som drar 1,8 millioner kjøretøy unødvendig gjennom Moss mest trafikkerte området.

Kommentar:

I oktober 2021 flyttet vi til idylliske Jeløya med våre to små barn for få større plass, sikkert lekeområde for barna (inngjerdet) tomt med store utearealer. Vi falt for et eldre nyoppusset historiske hus fra 1908 i Jugendstil med pent opparbeidet hage og inngjerdet tomt, sikkert for barna, drømmehuset rett og slett.

Med de forslag som er tegnet inn det medføre;

- Sterk innskrenkning av utearealer.
- Økt trafikkbilde.
- Økt forurensning.
- Økt støy.
- Inngangsdør rett ut mot veien.
- Potensielle trafikkfarlige situasjoner med sykler og sparkesykler rett utenfor inngangsdøren.

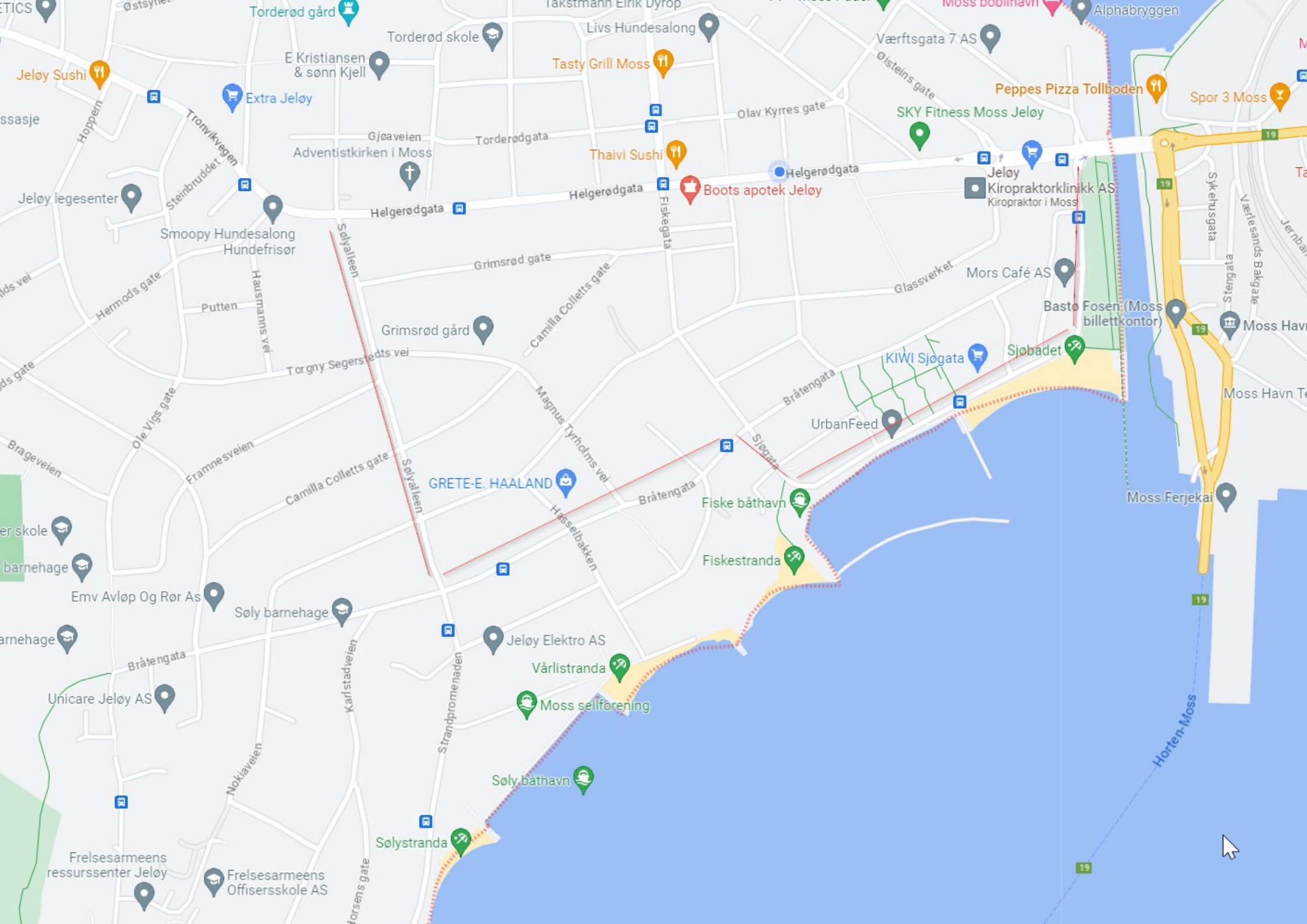
- Mindre lekeplass og friareal for barna.
- Meget sterke negative konsekvenser for boligverdien.
- Mindre privatliv.

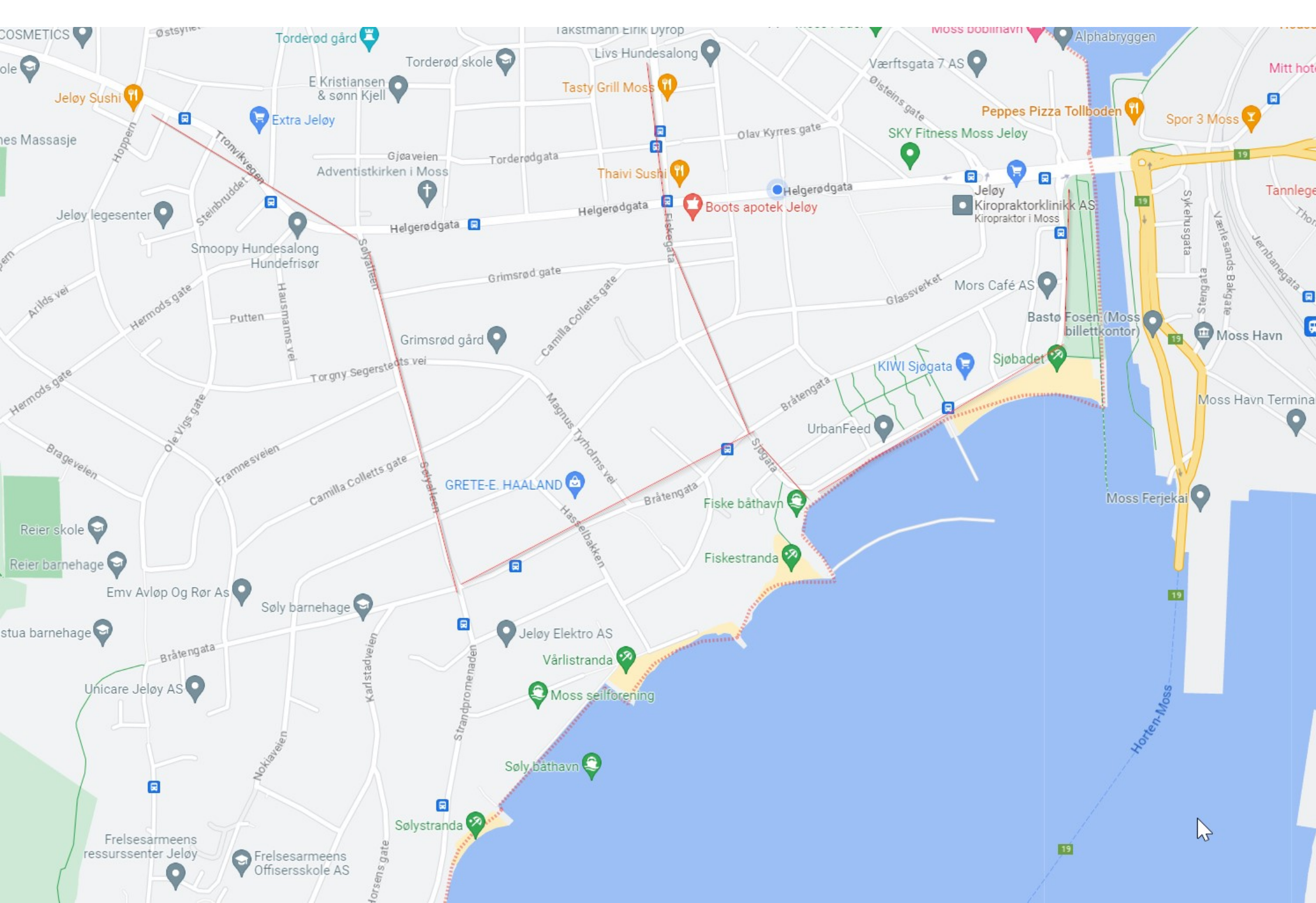
Vi ville aldri i verden engang vurdert å kjøpe huset hvis noen av forslagene/skissene i reguleringsplanen lå på bordet ved kjøpstidspunktet. Vi er derfor helt imot et eventuelt midlertidig beslag av areal eller permanent erverv.

Hilsen

Espen Hofseth og Xuan Michelle Hofseth

Cort Adellers Gate 1A.





Fra: Sindre Westerlund Mork <sindre.mork@moss.kommune.no>

Sendt: torsdag 1. juni 2023 22:15

Til: Jyar Star Saber Dara <jyard@viken.no>

Kopi: Torgeir Snilsberg <torgeir.snilsberg@amedia.no>

Emne: 2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Reguleringsplan

Takk for en åpen og god framstilling i Moss i dag. Hadde håpet flere yngre som må leve med løsningen hadde kommet, men slik der det dessverre.

Her er innspillene som jeg ble bedt om å sende inn:

Sykkelløsning. Er ikke så nødvendig med full oppmerking av sykkelfelt i Helgerødgata fordi det er vedtatt at det skal bygges sykkelløsninger i sidegatene til denne. Skal det bygges så burde den bygges felt på begge sider over kanalbroa og slik at de kobles på sidegatene eller som i Fjordveien (felt opp og intet ned).

Reservebro/midlertidig bro bør legges der den kobles på sykkelgata etterpå (Bråtengata). Fergas billettluke får heller flyttes østover mot havna slik at dagens innkjøring til ferga blir midlertidig vei til midlertidig bro.

Bro på dagens nivå. Bør planlegges som prefabrikkert - og legges på den gamle, en halvdel av gangen (om den gamle tåler det). Da kan halve broa være åpen - ev kan man slippe unna med en "halv" midlertidig bro mens man legger på den første halvdelen og så bruker den halvdelen mens man legger på den andre.

Bro i etasjen over dagens. Gir økt seilingshøyde (kombinert med hevebroløsninger for sykkel). Her kan man avvike trafikken over den gamle under byggingen? Må starte på rådhusbroa og lande ved rundkjøringa ved Glassverket, tenker jeg, for å få plass til lastebiler som skal krysse under til ferga (her kan man ev endre på det om Rv19 får en løsning som fører fergetrafikken en annen vei).

Innspillene er for å slippe midlertidig bro, ev halvere den slik at den blir en sykkel-/nødbro som brukes midlertidig under bygging av ny (som delvis kan brukes). Uansett blir det "plagsomt" for bilistene under byggingen, men det er bedre å plage dem med minst mulig konsekvens for kanalparken og inngrep som kun skal være midlertidig.

Konsekvens for krysset på vestsiden av kanalen. Innkjøring til Verftsgata og Longs plass må gå via rundkjøring ved Glassverket uansett. De kan egentlig stenges for ordinær trafikk, tenker jeg, i alle fall synliggjøre mulighet/konsekvens. (Kan midlertidig vei gå inn/ut Bråtengata og mellom barnehagen og Bunnpris til rundkjøringen ved Glassverket?)

Uansett valg av broløsning må den også synliggjøre mulighet for hevebro så vi ev kan velge en løsning som kan åpne kanalen.

Sindre Westerlund Mork
M: 916 95 642

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	JØRGENSEN ARNE CARSTEN
Telefonnummer:	92090899
E-post:	ac.j2@online.no

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Helgerødgata 4 b,1515 Moss	1	3 855
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
	1	3 861

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Takk for infomøte i går. Jeg savnet mere vektlegging av gode og sikre forhold for oss

fotgjengere. Råsykling på fortau er den største faren for meg i trafikken. Viktig å gjøre det attraktivt å sykle andre steder- sykkelfelt!

Jeg ser trafikken fra min veranda mot gaten. Tydelig at det er trafikken til fergen som er det største hinder for trafikken fra Jeløya.

Til slutt vil jeg be på mine knær for trærne i gaten. Støydempende, CO2 reduserende, vakre.
Mvh. Arne C. J.

Signert av

ARNE CARSTEN JØRGENSEN på vegne av JØRGENSEN ARNE
CARSTEN

02.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

02.06.2023 15:07:06 AR554511999

Innspill fra Per Johan Askim

Jeg leser i Moss Avis og på kommunens hjemmesider om bro-prosjektet. Men det framgår ikke noe om at broen skal kunne heves og senkes for båt- trafikk. Tønsberg og Fredrikstad har jo fantastiske løsninger på dette !

Hvordan skal dette løses i Moss ?

Jeg mener at vippebro kan kombineres med løsninger som sikrer befolkningen på Jeløya rask hjelp fra Helse / Brann / Politi.

1.

Ferdig pongtongbro som raskt kan slepes / skyves på plass fra det gamle værftsområdet el.l. Dette kan raskt gjenopprette ordinær bil- og buss-trafikk inntil vippebroen er reparert. Fin oppgave for Forsvarets ingeniørtropper.

2.

Utvidet gangbro/vippebro, kanskje litt bredere en Værste'-broen i Fredrikstad.

Ved utrykning kan denne benyttes av Helse / Brann / Politi på motorsykler eller raske ATV'er. På Jeløya må man kunne lagre ambulanse / brannbil / politibil for videre utrykning. Dette vil antagelig gå mye raskere enn når man skal passere dagens ekstreme køer til / fra Jeløya.

3.

En liten beredskapsferge som raskt kan frakte ett eller flere utrykningskjøretøy til / fra Jeløya. Kanalen er meget smal. Det tar sanns. mindre enn ett minutt å krysse kanalen fra et etablert beredskaps-fergeleie.

4.

Stor, bred, moderne og driftsikker vippebro med 4-6 felt for biler og busser + fortau og sykkelfelt.

5.

Direkte tlf.- til Rygge Flyplass: Redningstjenestens helikopter, Forsvarets helikopter-skvadron (og kanskje USA's flyvåpen)

Uansett er det en katastrofe dersom havnebyen Moss stenges for evig tid for besøk og passering av lystbåter.

Lykke til med prosjektet !

Mvh

Per Johan Askim
Pensjonert fastlege (70)
Bærums Verk / Larkollen

Tlf. 9204 4760
pjaskim@me.com

Fra: Anne Løversbakke <anne.loversbakke@horten.kommune.no>

Sendt: tirsdag 6. juni 2023 15:34

Til: Jyar Star Saber Dara <jyard@viken.no>

Emne: Kanalbrua

Hei,

Jeg har lest nyhetsbrevet fra Vike fylkeskommune om ny bru over kanalen i Moss.

Jeg bor på Jeløy og henvender meg som privatperson. Jeg lurer på om det har vært vurdert å lage en midlertidig ny bru nord på Jeløy og over til fastlandet derfra? Den kunne fungere midlertidig for all biltrafikk under byggearbeidene med ny bru og deretter avlaste de trafikale utfordringene i årene etter at ny bru er ferdig ved at noe av trafikken da kan fortsette å gå der. Da ville alle som skal kjøre til Oslo eller til toget (pendle fra Kambo i stedet for Moss) kunne kjøre en annen vei enn gjennom Moss sentrum. Jeg tror det kan gi varige nye kjøremønstre og mindre trafikk i sentrum. Blir ny bru supplert med en gang/sykelbru lengre syd i kanalen også, så kan gående/syklende fordeles mellom ny bru og midlertidig gangbru etter at arbeidene er ferdige.

Med vennlig hilsen
Anne Løversbakke

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan: Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident: 3002_473
Kommune: Moss

Forslagsstiller:

Navn: Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer: 921693230

Plankonsulent:

Navn: NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer: 962392687

Varsel er mottatt av:

Navn: ANDREEV ANATOLY
Telefonnummer: 41842436
E-post: anatoliy_andreev@hotmail.com
Adresse: Glassverket 2, leil 203, 1515 Moss
Gårdsnr.: 1
Bruksnr.: 3 761

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

vi lager bøker og gir gratis kurs Sahaja Yoga

Signert av

ANATOLY ANDREEV på vegne av ANDREEV ANATOLY

09.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

09.06.2023 20:12:22 AR555770716

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	NASSER MUNAWAR MOHAMMAD		
Telefonnummer:	41903573		
E-post:	nasser.munawar@outlook.com		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Helgerød gt 39	1	1 269	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Møte takk !

Signert av

MUNAWAR MOHAMMAD NASSER på vegne av NASSER MUNAWAR
MOHAMMAD

11.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

11.06.2023 21:28:07 AR555853149

11.06.2023 21:28:07 AR555853149

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	ANDERSEN ODD RUNE		
Telefonnummer:	91309925		
E-post:	odd.andersen@gmail.com		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Helgerødgata4b 1515 Moss	1	3 861	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Se vedlegg

Signert av

ODD RUNE ANDERSEN på vegne av ANDERSEN ODD RUNE

12.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

12.06.2023 08:18:06 AR555895819

12.06.2023 08:18:06 AR555895819

Filvedlegg:

Høringsuttalelse Helgerødgata.pdf



Sameiet A4 Moss Glassverk

2021/43268 – FV 317 Helgerødgata-Kanalbrua-Reguleringsplan Høringsinnspill fra boligsameiet Glassverket A4 Helgerødgata 4A-B

Det vises til PBL § 5 om medvirkning i planlegging ved varslet planoppstart. Styret i boligsameiet Glassverket A4 vil med dette fremme sine innspill i den anledning.

1.

Glassverket A4 støtter selvsagt bygging av ny kanalbru for å sikre en fortsatt trygg og smidig trafikkavvikling til/fra Jeløya. Det er avgjørende at byggeprosessen gjøres mest mulig effektiv og over kortest mulig tidsrom. Valg av broløsning må hensynta de negative konsekvenser av en langvarig anleggsperiode.

2.

Glassverket A4 verdsetter målet om en økt andel som velger andre transportmidler enn bil. Derfor er det avgjørende å tilrettelegge for at busser unngår å stå i kø. I stedet for å utvide gatearealet i Helgerødgata med alle de negative konsekvenser det gir, bør det tilrettelegges for at bussene i morgenrushet kjører ned Fiskegata og videre gjennom Sjøgata og Logns Plass for å komme direkte ut på ny kanalbru. Fra KIWI-butikken i Sjøgata kan privatbilismen få kjøreforbud mellom kl 0700 – 0900 for å gi bussen grei fremkommelighet slik det med hell gjøres andre steder blant annet ved Oslo S. Men avgjørende suksessfaktor er at det ikke gis anledning for el-biler å kjøre i bussfeltet i dette tidsrommet. På Jeløya er det vel nå bare et tidsspørsmål om når antall el-biler er flere enn fossilbiler. Å tillate el-biler i bussfeltet, vil ikke gi bussen det fortrinn man jo ønsker.

3.

Syklistene består av flere grupper. Ekspressyklistene farer av sted i samme fart som bilene og må gis rom i kjørebanelen slik de har i Helgerødgata i dag. Øvrige syklistene med moderat fart, sykkelturister og barn, kan med fordel benytte de sykkeltraseer Moss kommune allerede har gitt føringer om. Egen sykkeltrase kan evt deles med eksisterende fortau for å bevare trerekken i Helgerødgata. For ytterligere å stimulere til økt sykling ville det med fordel kunne bygges en sykkelbru både sør og nord for kanalbrua. Erfaringer fra blant annet Skarnes viser at slike gang/sykkelbruer stimulerer til økt andel gående og syklistene. På denne måte vil det ikke være nødvendig med drastiske endringer i Helgerødgata.

4.

Å utvide trafikkfeltene i Helgerødgata, gjør at støyende og forurensende trafikk kommer enda nærmere innpå eksisterende beboere. Det advares sterkt mot å kutte trærne i Helgerødgata som i tilfelle nedhugging vil ha store negative

miljøkonsekvenser. Allerede 29. april 2003 ble det vedtatt en grønnrabatt i reguleringsplanen for Helgerødgata nettopp for å forsterke trærnes betydning. Helt siden 1950 har det stått trær i Helgerødgata. Å fjerne disse vil ha stikk motsatt hensikt i forhold til nullvekstmålet, god landskapstilpasning og ikke minst gode bomiljøer og luftkvalitet.

5.

For å gjennomføre planene som ble presentert på folkemøtet 1. juni 2023 må det forutsettes en anleggsperiode på rundt 3 år. Dette skaper ytterligere støy, miljøplager og trafikkhindringer. Et bedre alternativ er å gjøre Helgerødgata til en miljøgate uten de store inngrep. Ved å lede bussene i alternativ trase, samt tilrettelegge for sykkeltraseer i parallellgater til helgerødgaten, vil man redusere anleggsperioden og heller sikre økt fokus/innsats/økonomi inn mot selve bru-prosjektet.

Beboere i Helgerødgata 4A-4B

Odd Rune Andersen
styreleder
odd.rune.andersen@gmail.com

Fra: Odd Rune Andersen

Sendt: mandag 12. juni 2023 08:28

Til: post@viken.no <post@viken.no>

Kopi: jyard@vi.no <jyard@vi.no>

Emne: 2021/43268 - FV 317 Helgerødgata - Kanalbrua - reguleringsplan

Vedlagt oversendes høringsuttalelse fra boligsameiet Glassverket A4 Helgerødgata 4b 1515 Moss.

I tillegg til det som fremkommer av vedlegget vil vi henlede oppmerksomheten til Lørengata i Oslo hvor det nå satses stort med å plante trær, altså det motsatte av hva som kan skje her i Helgerødgata. Når kanalbrua igjen åpnes, forventes det vel at trafikken igjen normaliseres slik den var før brulø ble stengt. Med våre innspill er det ingen grunn for å utvide gateløpet i Helgerødgata

Med vennlig hilsen

Odd Rune Andersen

styreleder

A4 Glassverket

odd.rune.andersen@gmail.com

tlf 91309925

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	MOSSEGLASSET SAMEIE		
Telefonnummer:			
E-post:			
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
	1	3 862	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi i Mosseglasset Sameie har sett at vårt uteområde mot veien (Glassverket) er tatt med i tegningene, og ønsker i den forbindelse å komme med litt opplysninger. Dette området er en viktig grønn lunge for våre beboere, leietakerne i næringslokalene og andre som bruker plassen. Her har vi parkeringsplass til kommunale biler fra hjemmesykepleien, sykkelparkeringer, krakker

og oppmøteplass ved brann. Veien inn til våre bygninger brukes til varelevering, søppeltømming og kjøring av bevegelseshemmede. I tillegg er dette veien brannbiler og andre utrykningskjøretøy benytter. Vi håper derfor at dette området ikke på noen måte blir berørt, når arbeidet i Helgerødgata skal gjennomføres. MVH STYRET, MOSSEGLASSET SAMEIE.

Signert av

ANDRE RUSTAD WALLENBORG på vegne av MOSSEGLASSET
SAMEIE

15.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

15.06.2023 20:31:51 AR556666404

15.06.2023 20:31:51 AR556666404

Fra: Glenn Johnsen - Forsikringsverket AS[glenn@forsikringsverket.no]
Sendt: 15.06.2023 09:58:00
Til: Post hovedmailboks[post@viken.no]
Kopi: 'Andreas Henriksen'[andreasfysio@gmail.com];'edin.custic@gmail.com'[edin.custic@gmail.com];
Tittel: Innspill til 2021/43268 - FV Helgerødgate - Kanalbrua Reguleringsplan

Sameieforeningen Helgerødgate 36 (S36) har følgende innspill til reguleringsplanen:

S36 er et sameie bestående av 3 leiligheter og 3 næringsseksjoner. I næringsseksjonene drives Apotek, Akupunktørklinikk og Fysioterapi.

De som benytter disse tjenestene har ofte behov for biltransport og parkering på sameiet arealer.

Dersom parkeringsarealene blir redusert, kan det få konsekvenser for tilbudet til kunder/pasienter og derigjennom arbeidsplasser om virksomhetene nedlegges/flyttes.

Vi ber om at ovennevnte blir hensyntatt i videre planleggingsarbeid.

Mvh

Glenn Johnsen

Styremedlem/kasserer

Sameieforeningen Helgerødgate 36



Glassperlen boligsameie Helgerødgata 6, 8 og 10

Til Viken fylkeskommune

post@viken.no

iyard@viken.no

Jeløya 16.6.2023

Innspill og kommentarer til reguleringsplanarbeid for Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua

Viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplan Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua i Moss kommune. I Glassperlen boligsameie inngår Helgerødgata 6, 8 og 10. Blokkene ble oppført i 2016 og 2017 og er blant de siste blokkene som ble bygget på Glassverket.

Vi opplever at Helgerødgata og kanalbrua til tider har stor trafikk, og dette gjelder morgen, ettermiddag og kveld, hverdager og helger. Jeløya er attraktivt både å bo og for rekreasjon, med flotte friluftsområder, badeplasser og kafeer. Dette ønsker vi skal være viktig for Jeløyabebøerne også inn i fremtiden. At det er behov for å gjennomføre tiltak strekningen er det ikke tvil om. Vi ønsker derfor oppstart av reguleringsplanarbeidet velkommen.

Vi har som sagt vært etablert i Helgerødgata i 6 år og har derfor gjort oss en del erfaringer.

Trafikksikkerhet og støy

Trafikken i Helgerødgata oppleves som tett og intenst. Det er mye trafikk hele døgnet. I rushtidene er det lange køer i gata og køer i sideveier. I tillegg er det mange gående som krysser gaten og mange syklistene som benytter veien. Utenfor rushtidene er det fortsatt mye trafikk i Helgerødgata og til tider oppleves også høy og støyende hastigheter, både fra biler, motorsykler og vanlige sykler. Strekningen fra Glassverket til Gimlekrysset er ca. 400 meter og har to fotgjengerfelt med 300 meter avstand. Til sammenligning er det ca. 75 meter mellom fotgjengerfeltene Fra Logns gate til Helgerødgata 1, og ca. 80 meter mellom Helgerødgata 1 og Helgerødgata 5a.

Vi opplever at det er stor fotgjengertrafikk fra hjørnet av Helgerødgata 10 til Tordenskioldsgate. Dette fordi det er gangvei helt ned til Sjøbadet fra dette området, kryssningen er naturlig siden det både er parkeringsplasser i Tordenskioldsgate og mange beboere. Det vil derfor være behov for å etablere fotgjengerfelt her og dette må reguleres inn i planen.

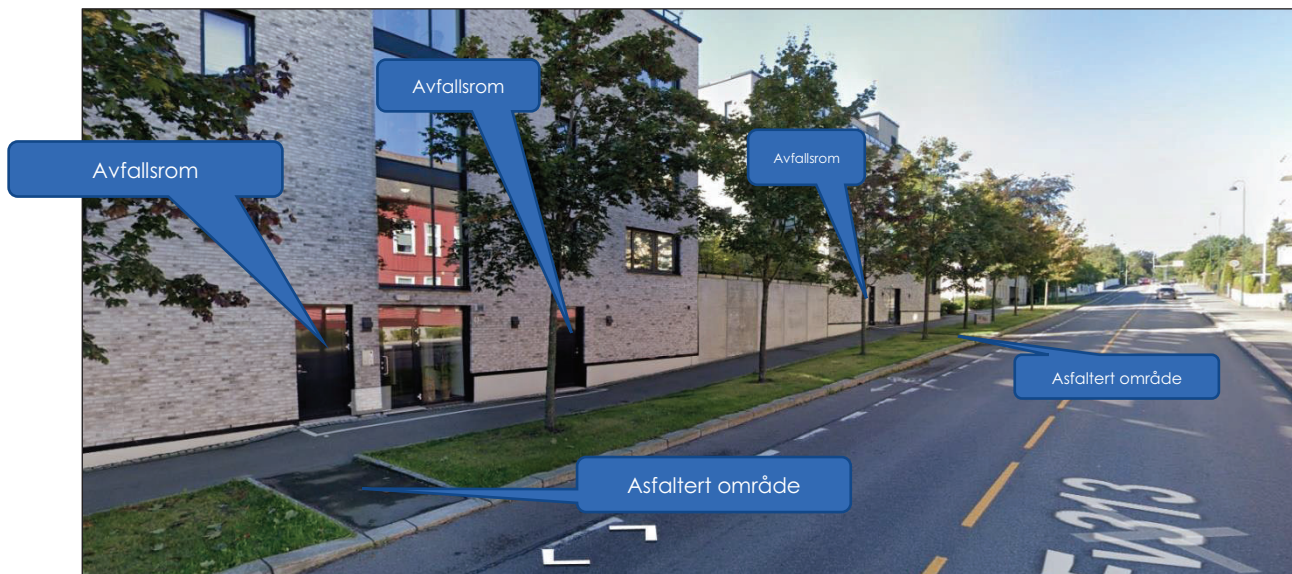


Helgerødgata bør nedskaleres fra 50 km/t til 40 km/t eller 30 km/t sone og utformes med fartshumper, for å redusere farlige situasjoner mellom fotgjengere og kjøretøy. Med lavere hastigheter vil dette også bidra til reduserte støyplager og mindre svevestøv. Det kunne vært et godt tiltak å sette opp en fotoboks for å forebygge ulykker.

Glassperlen boligsameie har tre ventilasjonsanlegg for å sikre god luftkvalitet for beboerne, men vi opplever at luftfiltrene må skiftes ofte på grunn av svevepartikler, samt at flere beboere klager på dårlig inneluft. Reguleringsplanen må stille krav til at støy og svevestøv skal reduseres. Støysvak asfalt foreslås også benyttet i Helgerødgata.

Husholdningsrenovasjon må sikres

Glassperlen boligsameie har tre avfallsrom ut mot Helgerødgata. I dag må MOVAR stanse i Helgerødgata, i sykkeltraseen, når husholdningsavfall skal tømmes. Dette skjer ukentlig og flere ganger månedlig avhengig av hva som skal hentes av avfall. Det er to asfalterte områder i grøntanlegget frem til dørene, slik at transport av avfallsbeholderne skal skje effektivt og enkelt. Disse holdes sameiet tilgjengelige om vinteren og er et krav fra MOVAR.



Det må legges til rette for at renhold kan gjennomføres med lommer og sikre at de asfalterte områdene består også etter en ombygging av gata. Det må derfor settes av arealer for dette formålet.

Sykkelvei

Helgerødgata er smal på flere punkter. Dette gjør det vanskelig å tilfredsstille alle grupper som benytter Helgerødgata. Syklistene består av flere grupper de også. Sykkelfantomene har samme fart som bilistene og kan benytte Helgerødgata slik det er i dag. For de med lavere hastighet kan eksisterende sykkelveier i Moss benyttes, og egen sykkeltrase kan deles med eksisterende fortau for å bevare trerekken i Helgerødgata. For ytterligere å stimulere til økt sykling ville det med fordel kunne bygges en sykkelbru både sør og nord for kanalbrua.

Å utvide trafikkfeltene i Helgerødgata, gjør at støyende og forurensende trafikk kommer enda nærmere innpå eksisterende beboere.. Eksisterende sykkelvei i Helgerødgata må vedlikeholdes om vinteren for at dette skal være attraktivt. Dette bør sikres i bestemmelsene i reguleringsplanen

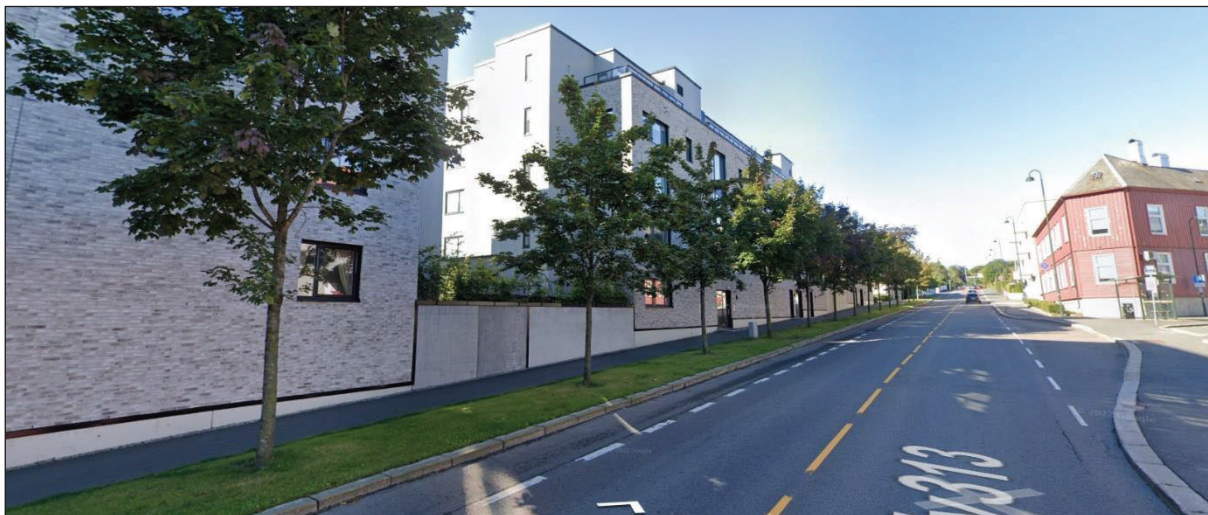
Kollektivtrafikk

I stedet for å utvide gatearealet i Helgerødgata med alle de negative konsekvenser det gir, bør det tilrettelegges for at bussene i morgenrushet kjører ned Fiskegata og videre gjennom Sjøgata og Logns Plass for å komme direkte ut på ny kanalbru. Fra KIWI-butikken i Sjøgata kan privatbilismen få kjøreforbud mellom kl 0700 – 0900 for å gi bussen grei fremkommelighet slik det med hell gjøres andre steder blant annet ved Oslo S. Men avgjørende suksessfaktor er at det ikke gis anledning for el-biler å kjøre i bussfeltet i dette tidsrommet. På Jeløya er det vel nå bare et tidsspørsmål om når antall el-biler er flere enn fossilbiler. Å tillate el-biler i bussfeltet, vil ikke gi bussen det fortrinn man jo ønsker.

Stoppesteder skal være universell utformet og tilgjengelige for alle, både under og etter byggearbeidene.

Grøntarealer

Langs med sameiet i Helgerødgate 6, 8 og 10 er det etablert ca. 17 trær som har vokst seg store og fine, og som beskytter sameiet mot trafikken, støy og svevestøv. Trærne er en viktig del av gaten og gir en verdi i forhold til blant annet luftforurensning, gir skygge og energisparing, fordrøying av vann og redusert avrenning.



Trærne må beskyttes under anleggsarbeidene og beholdes. Dersom dette ikke er mulig, må de erstattes med tilsvarende trær i antall og størrelse. Å etablere trærne nærmere blokkene for å utvide trafikkfeltet i Helgerødgate, gjør at støy og forurensende trafikk kommer enda nærmere beboerne og kan ikke aksepteres.

Kanalbrua

Ny kanalbru bør sikre en trygg og smidig trafikkavvikling.

Byggetid må være effektiv og av kort varighet. Ferdigstøpte elementer må være å foretrekke enn plasstøpt. Seilehøyde bør ikke reduseres, da båtlivet er en av kanalens livsnerve.

Brua bør være estetisk tiltalende som et signalbygg og en bru Jeløybeboerne kan være stolte av.

Anleggstid

Det er planlagt en gjennomføringstid av anleggsarbeidene på 3 år. Dette virker som urimelig lang tid, samtidig som utbygging av jernbanestasjonen i Moss pågår eller rett etter at det er avsluttet. Dette vil medføre mye støy og negativ omtale, samtidig som dette også gir miljøplager, mer støy og vanskelig fremkommelighet for alle i byggetiden.

Et bedre alternativ er å gjøre Helgerødgate til en miljøgate uten de store inngrep. Ved å lede bussene i alternativ trase, samt tilrettelegge for sykkeltraseer i parallellgater til Helgerødgate, vil man redusere anleggsperioden og heller sikre økt fokus/innsats/økonomi inn mot selve bru-prosjektet.

Med vennlig hilsen
På vegne av sameiet Glassperlen
Helgerødgate 6, 8 og 10

Ole J Stavheim
Styreleder
oistavheim@gmail.com

Innspill fra nabolaget i Helgerødgata til planforslaget 2021/43268 - Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua - Reguleringsplan

Vi viser til melding datert 24. april 2023 med varsel om oppstart av reguleringsplan Fv. 317 Helgerødgata – Kanalbrua i Moss kommune med Viken fylkeskommune som avsender. Som beboere i planområdet som kan bli berørt av inngrep på våre tomter, sender vi felles innspill fra et nabolagsperspektiv.

På det åpne møtet i Moss rådhus 1. juni 2023, ble det kommunisert at det er et mål å gjøre minst mulig inngrep for flest mulig. I kartet over planområdet hvor våre tomter er berørt, blir det imidlertid skissert potensielle store inngrep på et betydelig antall husholdninger. Skulle det være snakk om inngrep av permanent karakter, for eksempel å bygge ut vei der det nå er hage på flertallet av tomtene, vil flere oppleve at boligen i praksis blir ubeboelig. Flere risikerer i så fall å få en vei rett inn i husveggen, der vi som nabolag allerede opplever mye støy og trafikk mesteparten av døgnet.

Vi opplever at Swecos rapport fra september 2022 konsekvent underspiller konsekvensene for naboeiendommene til Helgerødgata når det gjelder både omfanget av nødvendig grunnnerv og faktiske konsekvenser en endring av veien vil få for naboene. Dette til tross for at rapporten ellers er svært detaljert og konkret, og hvor man bl.a. har tatt seg tid til å kartlegge hvert eneste tre langs veien. Rapporten sier ingenting tydelig om hvilke eiendommer som vil bli berørt, i hvor stor grad hver enkelt eiendom vil bli berørt og det er heller ikke laget kartskisser som viser hvordan en utvidelse av veien – som i alle forslagene fremstår som dramatisk – vil endre naboeiendommene. Vi ser også at [referatet fra oppstartsmøtet](#) i oktober 2022 opererer med et annet og snevrere planområde enn rapporten (jf. «foreløpig skisse», figur 1 på side 2 i referatet).

Skissene som er laget og som viser bl.a. gatemiljø under de ulike alternativene ser nærmest ut til å forutsette at det ikke skal skje noen inngrep eller grunnnerv overhodet; eiendommene langs veien fremstår som uberørt. Det kan nesten synes som om formålet er å tåkelegge det reelle omfanget av endringene og behovet for grunnnerv slik at de berørte naboene og de folkevalgte ikke skal innse omfanget før det er for sent og en utbygging er vedtatt.

For at folkevalgte og naboer skal ha en reell mulighet til å vurdere de ulike forslagene, bør man derfor tydeliggjøre i en helt annen grad (i) hvor stor del av hver enkelt eiendom som må avstås under hvert av de foreslåtte alternativene, (ii) hvor nær veien vil komme husveggen til hver enkelt bolig, samt (iii) foreta grundige støyberegninger som viser de faktiske konsekvensene for naboene under hvert forslag.

Vi synes også kostnadsestimatene i rapporten fremstår som urealistiske. Etter vår oppfatning opererer man med svært konservative/optimistiske tall. Gitt historikken man har i Moss med

urealistiske planer og kostnadsoverskridelser bl.a. for jernbanen, bør man etter vår oppfatning gjøre en langt grundigere jobb på dette punktet.

Så vidt vi kan se er det faktiske behovet for eget kollektivfelt og sykkelfelt heller ikke utredet skikkelig. Selv i perioder hvor buss har vært gratis på Jeløya, ser vi at det på ingen måte er trengsel på bussene. I perioder hvor billettprisene er normale, er bussene så å si tomme. En 100% økning er fortsatt beskjedent når det er snakk om en økning fra to til fire passasjerer per buss. Alternative traseer for bussene (f.eks. langs Fiskegata – Sjøgata) og alternative traseer for syklistene (f.eks. langs Torderødgate – Olav Kyrres gate) bør etter vårt syn vurderes i stedet for de forslagene som nå er utarbeidet. En løsning hvor man deler opp trafikantene langs flere akser vil både være en betydelig rimeligere løsning og samtidig være mye mindre inngripende for naboene enn å etablere en slags «Champs Elysees» i Helgerødgate, slik forslagene legger opp til. Dette er en forhistorisk tankegang som man i økende grad går bort fra i andre byprosjekter.

Vi støtter den generelle holdningen i forslagene når det gjelder omgjøring av Helgerødgate fra 50-sone til 40-sone med fartshindringer. Dette medfører både at det ikke vil bli behov for dramatisk utvidelse av veibredden pga. økte krav for 50-soner, og det vil også bidra til mindre støy og økt trygghet for naboene. På kveldstid opplever vi ofte utbredt råkjøring i Helgerødgate, spesielt av tohjulinger og særlig lette motorsykler. Støynivået oppleves som langt over det helsemessig forsvarlige. 40-sone med fartshindringer har blitt etablert andre steder i Moss hvor det er stor trafikk på veien og mange tilstøtende eiendommer, slik som f.eks. Klostergate og Fjordveien. Vi ser ingen grunn til at man ikke skal kunne gjøre det samme i Helgerødgate.

Overordnet mener vi fokuset snarere bør være på å etablere en miljøgate til det beste for både gående, syklistene, bilister og naboer enn på å for enhver pris utvide veibredden. Helgerødgate er en av de eldste gateløpene i området, og er i dag et etablert område med gamle trær og klassisk bebyggelse av kulturhistorisk verdi som ved enkle grep kan gjøres til en mer effektiv gjennomfartsåre ved å foreta helt andre grep enn de foreslåtte.

Dessuten må prosjektet sees i sammenheng med andre veiprosjekter som har betydning for trafikkavviklingen i området. En eventuell midlertidig kanalbru bør bygges på en slik måte og lokasjon at den naturlig kan benyttes som sykkelbro i fremtiden.

Til slutt vil vi legge til at det ikke er trafikken i Helgerødgate som skaper kø og trafikale problemer, det er ferjetrafikken. En utvidelse av Helgerødgate vil være et svært kostbart grep som ikke løser noe som helst.

Med vennlig hilsen,

Ståle Skutle Arneson & Anne Løken, Helgerødgate 41

Maria Haukaas Mittet & Hans Marius Hoff Mittet, Helgerødgate 29

Nicole Linn Dang, Tordenskiolds gate 3

Espen Hofseth og Xuan Michelle Hofseth, Cort Adelers gate 1A

Thea Christiane Sletner Torp og Sander Albertus Ravenshorst, Helgerødgate

Petru Stoian, Helgerødgate 36

Ciobanu Ionut, Helgerødgate 35

Ida Helene Rosenqvist & Arne Martin Stordahl-Rosenqvist, Helgerødgate 38

Uttalelse til reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med på å danne grunnlag for videre behandling i kommunen.

Uttalelsen gjelder:

Navn på reguleringsplan:	Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua
Planident:	3002_473
Kommune:	Moss

Forslagsstiller:

Navn:	Viken fylkeskommune
Organisasjonsnummer:	921693230

Plankonsulent:

Navn:	NORCONSULT AS
Organisasjonsnummer:	962392687

Varsel er mottatt av:

Navn:	AARSETH HARALD NORALF		
Telefonnummer:	91325669		
E-post:	haaarset@online.no		
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:	
Oda Krohgs gate 2	1	1 263	

Uttalelse:

Du kan skrive din uttalelse i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei. Jeg vil herved inngi sterk protest mot foreliggende planer om ødeleggelse av min eiendom Oda Krohgs gate 2, 1515 Moss. Det er fullstendig respektløst å fremme en slik plan med rasering av en godt etablert eiendom

(bygget 1889) som resultat, og jeg forventer at planen trekkes tilbake forholdsvis omgående..

Hilsen
Harald Aarseth

Signert av

HARALD NORALF AARSETH på vegne av AARSETH HARALD
NORALF

18.06.2023

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.06.2023 18:58:04 AR556908157

18.06.2023 18:58:04 AR556908157

Fra: Einar Clemet Solum[solumeinarclemet@gmail.com]
Sendt: 04.02.2024 12:11:13
Til:
sissel.rundblad@politiker.moss.kommune.no[sissel.rundblad@politiker.moss.kommune.no]
Kopi: Postmottak Østfold fylkeskommune[post@ofk.no];
Tittel: Kanalen i Moss

----- Forwarded message -----

Fra: **Einar Clemet Solum** <solumeinarclemet@gmail.com>
Date: tor. 1. feb. 2024 kl. 15:25
Subject: Re: Kanalen i Moss
To: Jan Eri <jan.eri@protector-technology.com>
Mange takk for hyggelig tilbakemelding.
Vennlig hilsen
Einar C. Solum

tor. 1. feb. 2024 kl. 15:19 skrev Jan Eri <jan.eri@protector-technology.com>:
Hei Einar Clemet Solum

Det var et spennende innspill. Jeg forstår at du er godt kjent med problematikken rundt korrosjon - det er nokså sjelden vi ser initiativ til å bruke katodisk forebygging, de fleste venter til forfallet har begynt og det er mye dyrere å ta tak i.

--

Best Regards
Jan Eri

PROTECTOR AS

Phone:+47 - 926 95 413
Ringveien 6
NO-3409 Tranby
Norway
Org.no. 979 640 366

protector-technology.com

----- Forwarded message -----

Fra: **Einar Clemet Solum** <solumeinarclemet@gmail.com>
Date: ons. 31. jan. 2024 kl. 18:18
Subject: Kanalen i Moss
To: <post@ofk.no>

Til Østfold Fylkeskommune

Fra. Einar Clemet Solum
Pensj.Samf. konsulent
epostadresse: solumeinarclemet@gmail.com
Tlf. 91330172
Adr. Værlevangen Terrasse
1525 Moss

Forslag til totalløsning for ny kanalbro i Moss.

Kopi til: Ordfører i Moss

Mitt forslag er at det fra firma Skanska , avd. Bergen innhentes tilbud på levering av en synketunnell (som levert til Bjørvika) med f.eks. mål lengde ca. 50 m og bredde 15 m som taues fra Bergen og

monteres inntil eksisterende bro i sydløpet. Synketunnellen lages med innstøpte stålsøyler i vegger og tak som blir ovalt. Før montering legges ut fra lekter planfelt av pukkstein.

Etter plass-setting fylles pukkstein som blandes i sement på begge landsider.

Over taket lages fast sementdekke som er forsterket for kjørefeltene.

Eksisterende bro

beholdes for lettere ferdsel. Løsningen tilgodeser såvel fri vann-gjennomstrømming som båtferdsel under buet tak.

Katodisk forebygging mot korrosjon i armeringsjern (likestrøm) forutsettes, evt. system fra

Protector AS.

Min alder er 89 år, og siste prosjekt som samf.konsulent var kontrolltårnet på

Gardermoen fra 1996. Deretter 4 år i Statens flyhavarikommisjon på Kjeller.

50 år som flygeleder og prosjektengasjert for 6 flyplasser i Norge.

Se nettleser: "Flysikringstjenesten på youtube " for Fornebu og Gardermoen prosjektet

og 25 års jubileet, som jeg laget til min f.dag 7.oktober 2023.

Med vennlig hilsen

Einar Clemet Solum (Sign.)

31. jan 2024

KANALBRUA, KANALEN OG FYLKESKOMMUNEN

Hva foregår egentlig med Fylkeskommunen, Kanalbrua og Kanalen i Moss? Det virker som det ikke finnes noen grenser for merkelige tiltak, utspill og forslag fra brueieren og bruforvalteren, Fylkeskommunen.

I 2022 innsnevret Fylkeskommunen (Viken FK) Kanalbrua til to felt, uten god begrunnelse og uten forankring i faglige råd eller nye utredninger og tilstandsrapporter.

I 2023 satte de i gang en planprosess for å legge til rette for en ny smal og fast bru med to felt og kollektivfelt, sammen med en midlertidig bru mot syd.

I 2024 lanserte de (Østfold FK) ideen om å fylle opp deler av Kanalen, og bruke oppfyllingen som midlertidig vei.

Moss Historielag trodde lenge dette var en vill ide eller en dårlig spøk, men det viser seg å være alvorlig ment fra Fylkeskommunen. De mener det er en god idé å fylle opp byens viktigste kulturminne med spunt, stein og grus for å etablere en midlertidig veiløsning i stedet for å legge på plass en enkel midlertidig bru med et spenn på under 35 meter.

Hvordan vil dette inngrepet påvirke et så sentralt kulturminne, både faktisk og estetisk? Og hva med konsekvensene, som for eksempel småbåttrafikken mellom Mossesundet og Værla? Og ikke minst, hvor lenge vil dette inngrepet vare? 3 år, 5 år, 10 år? For alltid? (Jernbaneprosjektet var planlagt ferdig i år, men er foreløpig utsatt til 2030)

Hvordan er det i det hele tatt mulig å vurdere en igjenfylling av kanalen? En kanal som kong Christian IV allerede i 1647 befalte skulle utredes, som kong Fredrik VI på begynnelsen av 1800-tallet besluttet å gjennomføre, og som kong Karl Johan iverksatte og ble ferdig i 1855 da kong Oscar I var konge? Kanalen er på alle måter et av de klareste uttrykk for historien om Moss.

Ledende fylkespolitikere gir uttrykk for at det nå haster med å få en ny bro på plass. Faglige råd indikerer at Kanalbrua kan fungere i mange år med fire felt og godt ettersyn og med planlegging for eventuelt nødvendige forsterkningstiltak. Haster det virkelig å starte byggeprosessen med ny bro med midlertidig broløsning og en komplisert trafikkregulering mens ferjetrafikken fortsatt dunderer forbi i Østre Kanalgate?

Fylkeskommunen bør heller ta seg tid til å grundig vurdere fremtidens kanalkryssing, med en eller flere Kanalbruer som ivaretar hensynet til tradisjon, tilpasning og estetikk, samtidig som både trafikkapasiteten og tilbudet til myke trafikanter forbedres. Det må også være et hovedpoeng å tydeliggjøre Kanalen som en historisk farled mellom Sundet og Værla.

Kanalen og Kanalparken er et verdifullt kulturminne som Moss Historielag setter høyt. Ikke bare historielaget, men de fleste mossinger reagerer med fortvilelse og sjokk på forslaget om delvis igjenfylling. Vi ber lokalpolitikerne klart si nei til forslaget om igjenfylling og samtidig oppfordre Fylkeskommunen om å revurdere sine planer, både løsningsmuligheter og framdrift.

Med vennlig hilsen,
For Moss Historielag
Per Vorum