

► Fv. 317 Helgerødgata - Kanalbrua

Konsekvensutredning | Fagrapport kulturminner og kulturmiljø

3103 MOSS KOMMUNE

Plan-ID 3103_473

Oppdragsnr.: 52301221 Dokumentnr.: VFK.0.KUL.PLAN.R.002 Versjon: E01 Dato: 2024-03-22



Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune
Oppdragsgivers prosjektleder: Jyar Dara
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Pia Kristin Mortensen
Planprosessleder: Marius L. Sandli-Ødegaard (fagansvarlig reguleringsplan med KU)
Fagansvarlig: Silje Margrete Moe Nevland (Kulturarv/-miljø)
Andre nøkkelpersoner: Linnea Stickler

E01	2024-03-22	For 1. gangsbehandling.	LinSti	SiMNe	MLSØ
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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

► Sammendrag

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

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

Det er avgrenset fem delområder innenfor influensområdet. Kunnskapen om kulturminnene innenfor områdene er hentet fra tilgjengelige datagrunnlag og befaring. Det er generelt middels og store kulturhistorie verdier.

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

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

I tillegg til de planlagte tiltakene, er det foreslått ytterligere tiltak for å redusere negative virkninger på kulturminner. For driftsfase er kartlegging av hageanlegg og bygningstilstand før anleggsfasen viktig. Midlertidig erverv skal tilbakeføres, og gjenoppretting av kaianlegg, gjerder, trapper og busker vil styrke historiefortellingen. For anleggsfasen må det utarbeides tiltak for kartlegging av tilstand før og underveis i prosjektet. Det må utarbeides planer for stabilisering, demontering, lagring, skjerming og rehabilitering for elementer som endres under prosjektet på vernede elementer, bygninger og kanalen.

Tabellene under viser samlet vurdering av konsekvensgrad for delområdene og samlet konsekvens for temaet innenfor hvert prosjektområde. Basert på dagens kunnskap vurderes det at tiltaket vil føre til en samlet **betydelig konsekvens** sammenlignet med nullalternativet for begge prosjektområdene.

Prosjektområde 1 – Kanalbrua

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvens grad for delområder	1 Helgerødgata villabebyggelse	0	0
	2 Helgerødgata handelsområde	0	-3
	3 Kanalen og Kanalparken	0	-4
	4 Østlig kaiområde Moss Værft	0	0

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
	5 Sykehusgata	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Betydelig
	Begrunnelse		Delområder med middels til stor konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til stor grunnet forringelse og risiko for skader i anleggsfasen for to delområder. Situasjonen i driftsfasen vil være tilnærmet uendret for de andre delområdene.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endringer rundt kanalen og Kanalparken, og heller ingen risiko for setningsskader på kulturminner innenfor planområdet.	Tiltaket medfører reduksjon av viktige miljøskapende og historiefortellende elementer i Helgerødgata og rundt kanalen. Tiltaket vil tilbakeføre og reetablere de kulturhistoriske elementene som ev. flyttes eller fjernes, men autenticiteten vil være svekket. Ny kanalbru vil endre det visuelle uttrykket til kanalområdet.

Prosjektområde 2 – Helgerødgata

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvens grad for delområder	1 Helgerødgata villabebyggelse	0	-2
	2 Helgerødgata handelsområde	0	-2
	3 Kanalen og Kanalparken	0	0
	4 Østlig kaiområde Moss Værft	0	0
	5 Sykehusgata	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Betydelig
	Begrunnelse		Delområder med middels konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til middels grunnet forringelse og risiko for skader i anleggsfasen for to delområder som vil gi permanent betydning for den kulturhistoriske lesbarheten i gatebildet. I driftsfasen vil gateløpet vil det være mindre luft mellom veianlegget og kulturminnene i vest, samt at adkomster blir endret permanent.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endringer i forhager, og heller ingen risiko for setningsskader på kulturminner innenfor planområdet.	Tiltaket medfører reduksjon av viktige miljøskapende og historiefortellende elementer i Helgerødgata og rundt kanalen. Tiltaket vil tilbakeføre og reetablere de kulturhistoriske elementene som ev. flyttes eller fjernes, men autenticiteten vil være svekket. Alternativet medfører reduksjon av forhager som er et viktig miljøskapende og kulturhistorisk element i gata.

Innholdsfortegnelse

1	Tiltaksbeskrivelse	7
1.1	Bakgrunn	7
1.2	Beskrivelse av tiltaket	7
	<i>Teknisk beskrivelse av ny kanalbru</i>	7
	<i>Teknisk beskrivelse av Helgerødgate</i>	9
	<i>Beskrivelse av anleggsfase</i>	10
1.2.1	1.3 Referansesituasjon	13
2	Rammer og premisser for planarbeidet	15
2.1	Grunnlagsdokumenter til prosjektet	15
2.2	Gjeldende rammer og premisser	15
3	Metode og kunnskapsgrunnlag	16
3.1	Overordnet metodebeskrivelse for alle fagtema	16
	<i>Vurdering av verdi</i>	16
3.1.1	<i>Vurdering av påvirkning</i>	18
3.1.2	<i>Vurdering av konsekvens</i>	19
3.1.3		
3.2	Fagspesifikk metode for fagtema kulturarv	20
3.2.1	<i>Datagrunnlag og kunnskapsinnhenting</i>	20
3.2.2	<i>Inndeling i delområder</i>	21
4	Områdebeskrivelse og verdivurdering	22
4.1	Beskrivelse av planområdet og influensområder	22
4.2	Verdivurdering av delområder	25
4.2.1	<i>Delområde 1 – Helgerødgate villabebyggelse</i>	25
4.2.2	<i>Delområde 2 – Helgerødgate handelsgate</i>	31
4.2.3	<i>Delområde 3 – Kanalen og Kanalparken</i>	45
4.2.4	<i>Delområde 4 – Østligste kaiområde for Moss Værft</i>	64
4.2.5	<i>Delområde 5 – Sykehusgate</i>	65
4.2.6	<i>Oppsummering</i>	67
5	Påvirkning og konsekvens i driftsfase	68
5.1	Bildebeskrivelse av påvirkning	68
	<i>Prosjektområde 1 Kanalbrua</i>	70
	<i>Prosjektområde 2 Helgerødgate</i>	71
	<i>Oppsummering og rangering av alternativer</i>	72
6	Konsekvens i anleggsfase	75
6.1	Kanalbrua	75
6.2	Helgerødgate	77
7	Skadereduserende tiltak	80

7.1	Driftsfase	80
7.2	Anleggsfase	81
8	Referanseliste	86

1 Tiltaksbeskrivelse

1.1 Bakgrunn

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

1.2 Beskrivelse av tiltaket

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

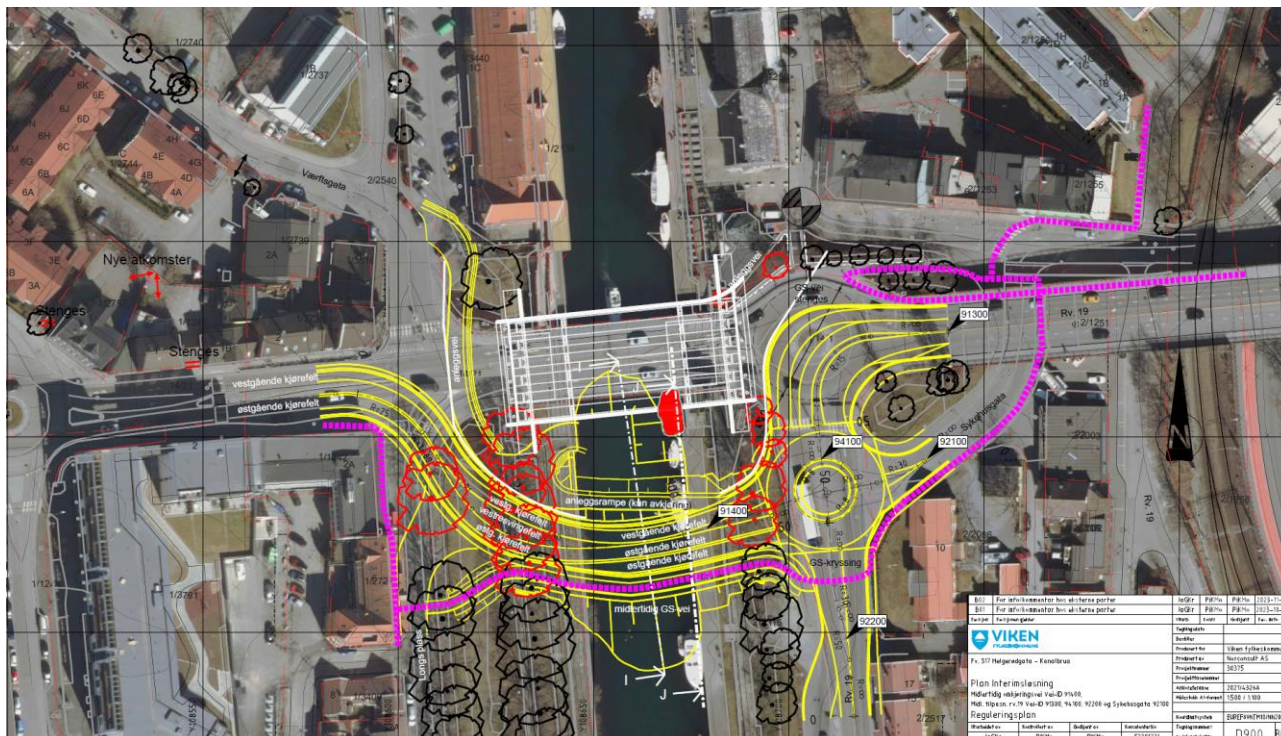
1.2.1

Teknisk beskrivelse av ny kanalbru

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

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

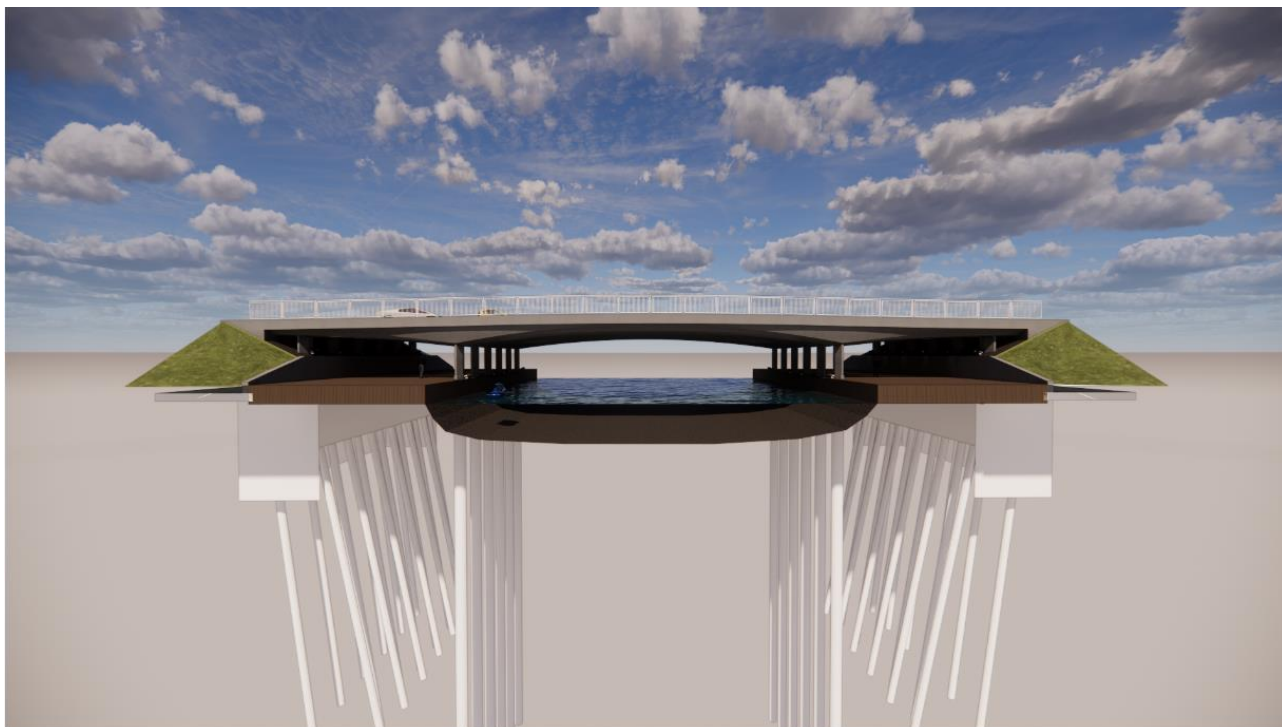
I valget mellom brualternativ og fyllingsalternativ anbefaler prosjektet at interimsløsningen legges på en fylling over kanalen, og at denne utvides med en lav anleggsfylling mellom interimsvei og bru.



Figur 1-1 Tegning av interimsløsning på fylling for anleggsplatå mellom ny bru og omkjøringsvei, og ny kanalbru.

Riving av eksisterende bru vil gjennomføres ved først å renske brua for asfalt og annet løst, klippe / skjære stålet i overbygningen (antagelig ned på underliggende lekter) og pigge/knuse betongen i landkarene. Rivingen og bygging av ny bru medfører behov for omlegging av kabler og ledninger, etablering av interimsvai på sørsiden og omlegging av trafikken til denne ved å etablere midlertidig rundkjøring i Østre Kanalgate. Det vil også etableres spuntvegger for byggegrop med avstiving. Servicebygget på nordsiden av kanalbrua rives og kontrolltårnet på sørsiden flyttes for å frigi plass til nytt brukar og anleggsområde. Byggegroppen vil graves ut til ca. kote +1 som tilsvarer høyvann med litt over 1 års returperiode. Som en del av det anleggstekniske skal entreprenøren bruke lekter i tillegg til lokal rigg ved brua.

Den eksisterende brukonstruksjonen fremstår symmetrisk. Betong og armering vil gjenvinnes som fyllmasser og skrapejern. Den nye brua vil fundamenteres på peler. Ny bru skal ha minimum samme seilingshøyde som i dag. Det vil bli ca. 10 m bred gangpassasje langs kanalen under sidespennene til brua, delt i en lavtliggende del på brygger og en noe høyere del i forlengelsen av dagens gangakser bak steinmur. Brua prosjekteres med bredde og mulighet for fire kjørefelt med tosidig gang/sykkelløsning, men det planlegges å etablere 3 kjørefelt i denne fasen som knyttes opp til eksisterende rundkjøring for rv. 19. Kanalbredden skal forbli uendret. Ny bru skal gi estetiske kvaliteter til kanalområdet og byen, og endelig utforming bestemmes i en senere fase med utgangspunkt i tegninger som foreligger nå til reguleringsplanfasen.



Figur 1-2 Figur av tre spenns bru fra 3D-modell av bru.

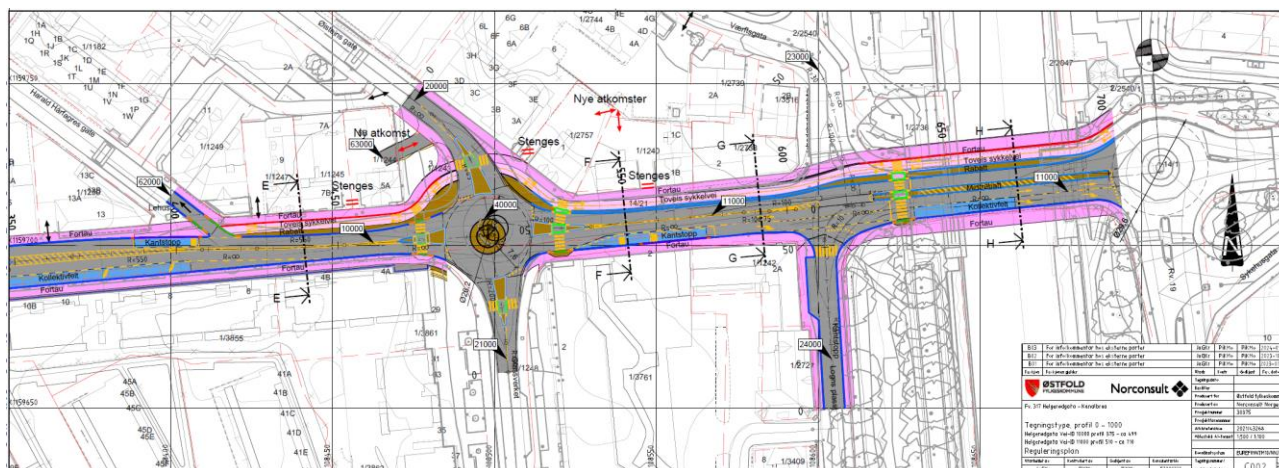
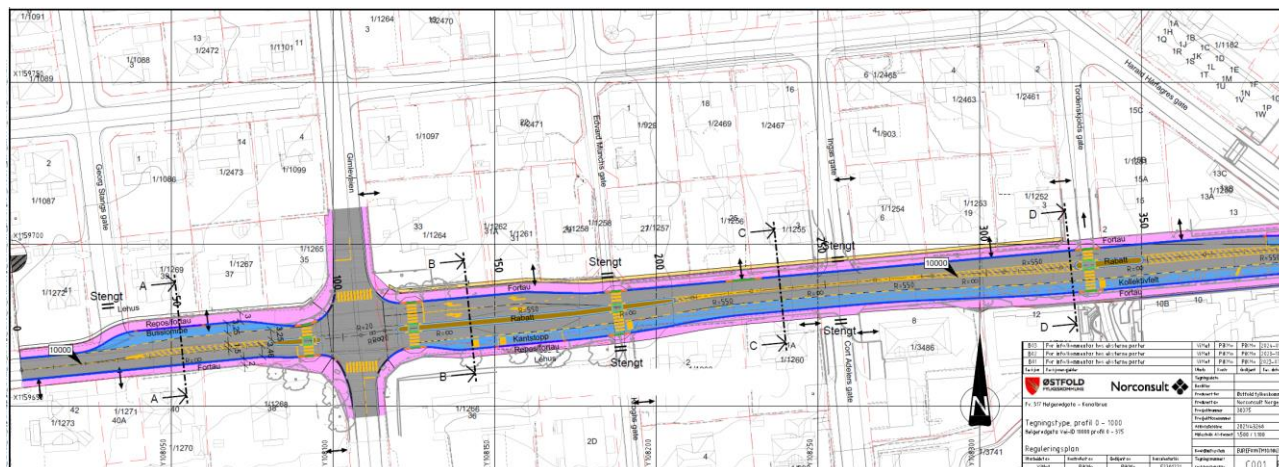
1.2.2

Teknisk beskrivelse av Helgerødgata

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

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

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



1.2.3

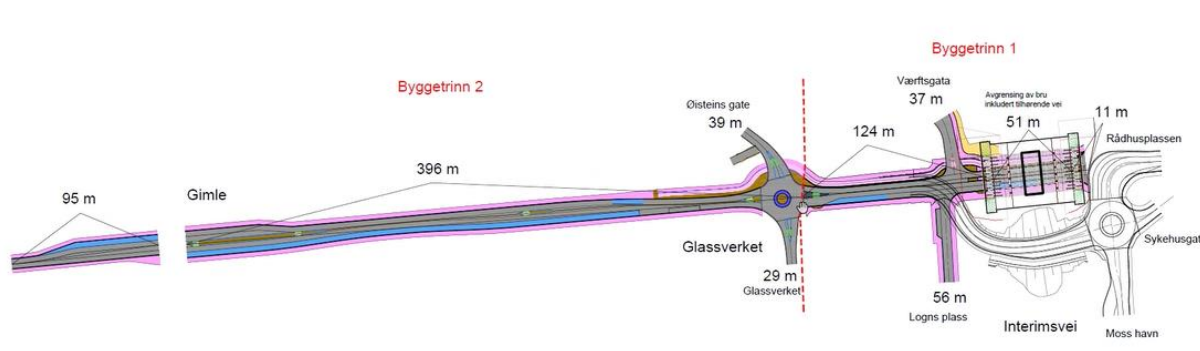
Beskrivelse av anleggsfase

Anleggsfasen deles inn i to byggetrinn. Byggetrinn 1 omfatter tilrettelegging for omkjøring på begge sider av kanalen, etablering av midlertidig bru/fylling over kanalen og hogst av trær i Kanalparken der det er konflikt med midlertidig løsning. Midlertidig vei over kanalen planlegges løst enten som en fylling eller som en bruløsning. Fyllingen etableres trolig som en fylling av sprengstein (uten farlige stoffer). Interimsbru vil anlegges på brufundamenter hvor beredskapsbruer heises på plass. Hvorvidt midlertidig løsning etableres som fylling eller bru er ikke bestemt i denne planfasen, og vil bestemmes i byggeplanfasen. En fylling i kanalen vil kunne gi en robust løsning, kortere anleggstid, større handlingsrom for anleggsgjennomføring med plass til byggekran og atkomst til byggegrop via rampe, av hensyn til HMS og trafikksikkerhet. En interimsbruløsning vil kunne opprettholde vanngjennomstrømning i kanalen, men vil trolig resultere i en mer krevende anleggsperiode. Byggetrinnet inneholder også riving av eksisterende bru og anleggelse av ny, samt riving av servicebygg og flytting av kontrolltårnet.

Byggetrinn 2 omfatter Helgerødgata fra krysset ved Logns plass og frem til fv. 1060 Gimlekrysset og de utbedringene som skjer innenfor gateløpet.

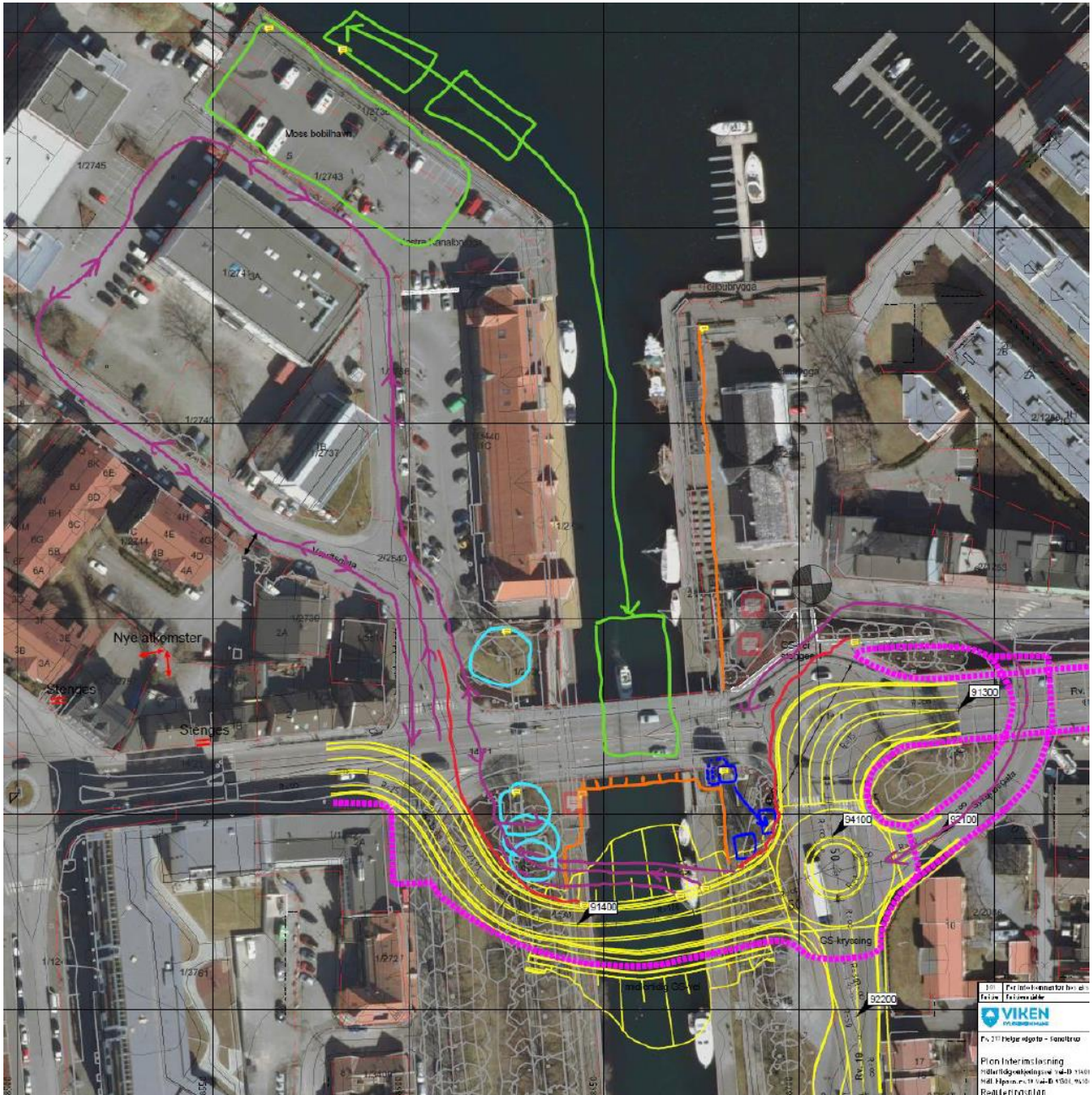
Moss bobilparkering rett nord for Værftsgata har potensiale som midlertidig riggplass. Utover dette er det planlagt for midlertidig anleggsområde langs Helgerødgata og delvis inn tilhørende sidegater som er stengt

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

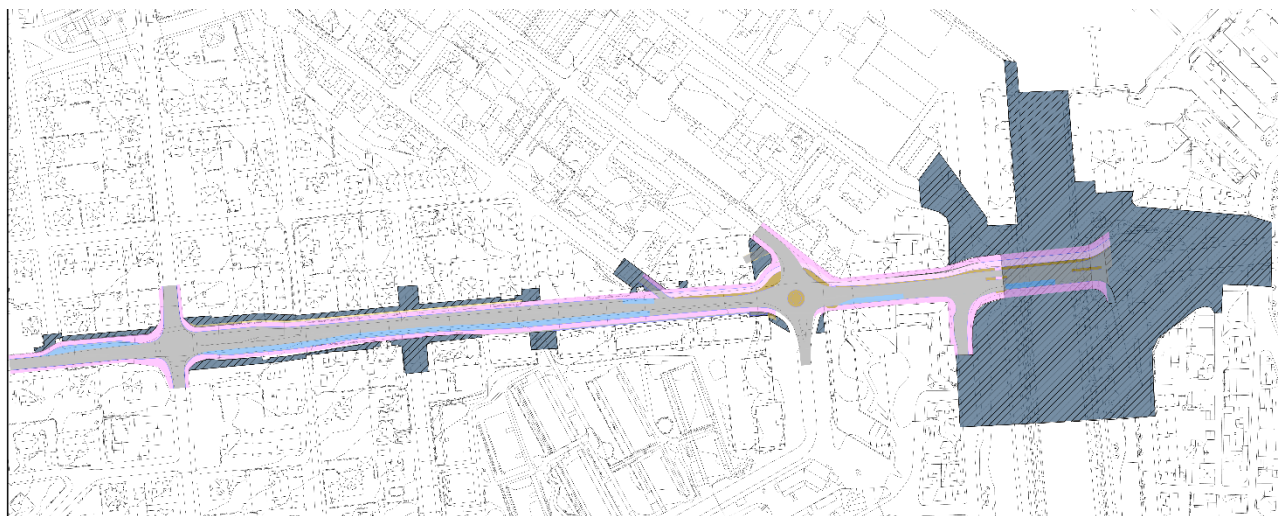


Figur 1-3 Illustrasjonen viser inndeling av prosjektet i byggetrinn.

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



Figur 1-4 Skisse av anleggsgjennomføring. Oransje linje viser anleggsfylling (oransje strek foran Tollboden markerer overgangen mellom fast grunn og lettere bryggekonstruksjoner), grønne linjer viser tilkomst med lekter, mens lilla linjer viser veigående adkomst fra riggområdet. Røde streker viser spunt på begge sider av kanalen. Mørke blå streker viser to alternativer for flytting av kontrolltårnet, mens lyse blå/cyan viser trær som skal forsøkes bevart.



Figur 1-5 Regulerte midlertidige bygge- og anleggsområder med skravur og blå bakgrunn over ny situasjon.

1.3 Referansesituasjon

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

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

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

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



Figur 1-6 Dagens kanalbru med reduksjon av kjørefelt med ny veioppmerking, Foto Østfold fylkeskommune. Helgerødgata ved Harald Hårfagres gate. Foto Østfold fylkeskommune og Norconsult våren 2023.



Figur 1-7 Helgerødgata sett fra Cort Adlers gate og østover, Foto Norconsult. Kollektivstopp ved Gimlekrysset og østover, Foto Norconsult våren 2023.

2 Rammer og premisser for planarbeidet

2.1 Grunnlagsdokumenter til prosjektet

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

2.2 Gjeldende rammer og premisser

Sammen med forvaltningen av naturressurser utgjør kulturminner og kulturmiljø hovedelementene i en samlet miljø- og ressursforvaltning. Ifølge nasjonale retningslinjer for miljøforvaltningen skal mangfoldet av kulturminner og kulturmiljø tas vare på og et representativt utvalg skal prioriteres for vern. Begrunnelsen for å ta vare på kulturminner og kulturmiljø er at de har verdi som kilde til kunnskap, som grunnlag for opplevelse og som bruksressurs. Følgende nasjonale retningslinjer, planer og føringer legges til grunn i forvaltningen: – I St. meld. Nr. 16 (2019-2020) Nye mål i kulturmiljøpolitikken - Engasjement, bærekraft og mangfold. Her har regjeringen innført det nye begrepet «kulturmiljøpolitikk». Begrepet understreker betydningen av helhet og sammenheng, samtidig gjøres tilknytningen til den øvrige klima- og miljøpolitikken tydeligere.

Samlebetegnelsen dekker begrepene kulturminner, kulturmiljøer og landskap og omtales når feltet omtales som helhet. Meldingen presenterer tre nye nasjonale mål i kulturmiljøpolitikken, med vekt på engasjement, bærekraft og mangfold: – Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø. – Kulturmiljø skal bidra til bærekraftig utvikling gjennom helhetlig samfunnsplanlegging. – Et mangfold av kulturminner skal tas vare på som grunnlag for kunnskap, opplevelse og bruk.

Planområdet er for det meste underlagt vern gjennom plan- og bygningsloven. Planområdet rundt kanalen ligger for det meste innenfor hensynssone H570 – bevaring kulturmiljø, der lokale, regionale og nasjonale kulturminnehensyn overlapper hverandre. Jeløgata inngår med Storgata i NB! -registeret over byer og tettsteder med kulturmiljøer som har nasjonal interesse.

3 Metode og kunnskapsgrunnlag

3.1 Overordnet metodebeskrivelse for alle fagtema

Konsekvensutredningen er utført basert på metodikk beskrevet i Statens vegvesens Håndbok V712, men med forenklinger tilpasset prosjektets størrelse. Tre begreper står sentralt i denne analysen:

- **Verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har for et fagtema i nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen.
- **Konsekvens:** Konsekvens fremkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning, i henhold til matrisen i V712. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse for det gitte temaet i et område.

Metoden har følgende hovedelementer:

1. Beskrivelse av området og vurdering av områdets verdi for hvert delområde ut fra fagspesifikke verdikriterier. Generelle kriterier for verdisetting er vist i Tabell 3-1. Mer fagspesifikke tabeller er vist for hvert fagtema i de respektive kapitlene. Verdisettingsskalaen er 5 delt og går fra *Uten betydning* til *Svært stor verdi*.
2. Vurdering av tiltakets påvirkning i forhold til *dagens situasjon*. Skalaen er 5-delt og går fra *Forbedret via Ubetydelig endring* til *Sterk forringet*.
3. Konsekvens av tiltaket blir fastsatt ved å sammenstille områdets verdi med tiltakets påvirkning i henhold til konsekvensvifta. Tabell 3-4 gir en forklarende beskrivelse av hvordan man kan tolke de ulike konsekvensgradene tiltaket vurderes å ha.

3.1.1

Vurdering av verdi

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

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

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



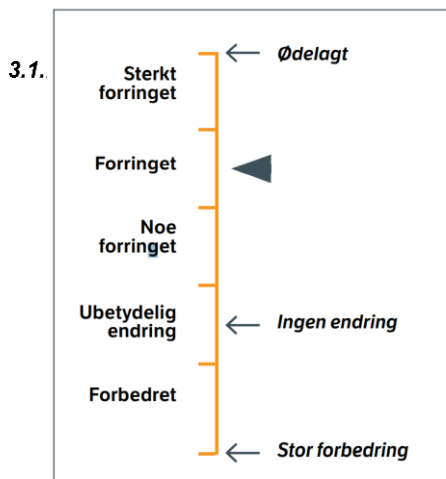
Figur 3-1 Skala for vurdering av verdi. Linjalen er glidende der pila flyttes for å nyansere verdivurderingen. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

Tabell 2-2 Verdikriterier for kulturarv: kulturmiljø og kulturhistoriske landskap. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

	Ubetydelig verdi	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Kulturmiljønivå					
Kulturhistorisk betydning	Uten betydning	er alminnelig/lokalt vanlig	har lokal/regional betydning	har stor regional/nasjonal betydning	har stor nasjonal/internasjonal betydning
Arkitekturhistorisk betydning		bygningssmiljø som inneholder bygninger av begrenset arkitekturhistorisk betydning	bygningssmiljø som inneholder bygninger med arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningssmiljø som inneholder bygninger med stor arkitekturhistorisk betydning	helhetlig bygningssmiljø som inneholder bygninger med særlig stor arkitekturhistorisk betydning
Betydning for kulturell eller etnisk gruppe		inneholder få elementer som kan knyttes til en kulturell/etnisk gruppe	inneholder flere elementer som er karakteristisk for en kulturell /etnisk gruppe	miljø som er karakteristisk for en kulturell/etnisk gruppe	helhetlig miljø som er karakteristisk for kulturell /etnisk gruppe og som er sjeldent/unikt
Historisk hendelse eller personer		er svakt knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en lokal historisk hendelse/ person	er knyttet til en regional historisk hendelse/ person	er knyttet til en nasjonal historisk hendelse/ person
Landskapsnivå					
Kulturhistoriske sammenhenger		ligger i en kontekst/sammenheng som er noe fragmentert	inngår i en kontekst/sammenheng	inngår i en helhetlig kontekst /sammenheng	inngår i en særlig helhetlig kontekst
Kulturhistorisk landskap		delvis ødelagt	som har lokal/regional betydning	som har stor regional/nasjonal betydning	sammenheng som har meget stor nasjonal/internasjonal betydning (er unikt)

Vurdering av påvirkning

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



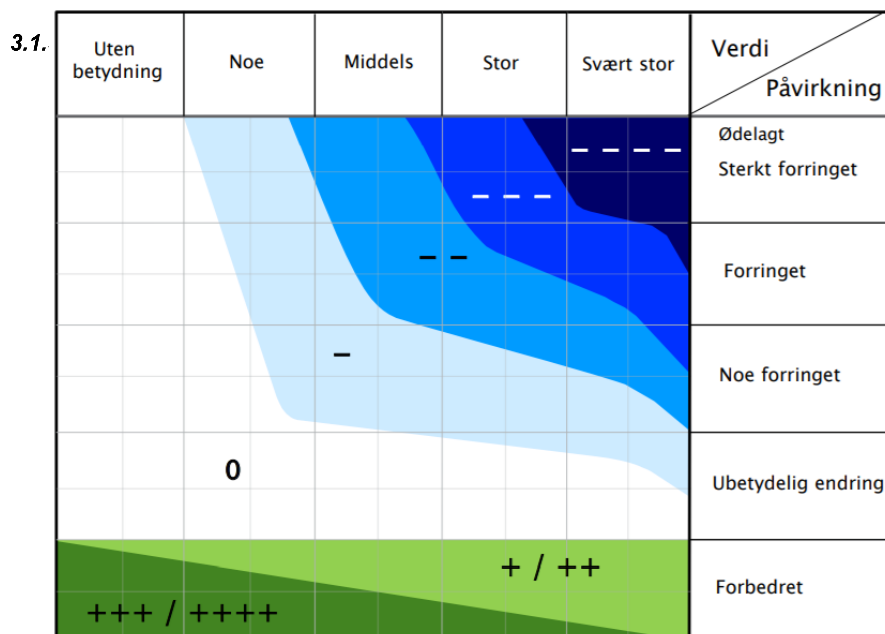
Figur 3-2 Skala for vurdering av tiltakets påvirkning på de respektive fagtemaene. Skalaen for påvirkning er glidende og går fra sterkt forringet til forbedret, se figuren nedenfor. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

Tabell 3-3 Veiledning for vurdering av påvirkning. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

Påvirkning	Landskapsnivå	Kulturmiljønivå
Sterkt forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet på en slik måte at det sterkt reduserer lesbarheten og forståelsen av sammenhenger. Bidrar til å ødelegge eller sterkt redusere verdien til viktige kulturmiljø. Skaper barrierer.	Ødelegger hele eller størstedelen av kulturmiljøet. Ødelegger den viktigste (mest verdifulle) delen av miljøet. Bidrar til at miljøets funksjon blir ødelagt. Tap av svært viktige enkeltelement.
Forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet og reduserer lesbarheten. Reduserer verdien av de enkelte kulturmiljøene. Bidrar til reduserte sammenhenger.	Berører store deler av kulturmiljøet. Reduserer miljøets funksjon. Tap av viktige enkeltelement.
Noe forringet	Splitter opp det kulturhistoriske landskapet, men dette kan fortsatt fungere som ett landskap uten vesentlig tap av lesbarhet. Svekker sammenhenger og forbindelseslinjer.	Berører en mindre viktig del av kulturmiljøet. Tap av mindre viktige enkeltelement. Svekker sammenhengen.
Ingen/ubetydelig endring	Ingen påvirkning/ubetydelig endring.	Ingen påvirkning/ubetydelig endring.
Forbedret	Gjenoppretter sammenhenger der det har vært brudd og bedrer kontakten mellom kulturmiljøer. Bidrar til restaurering av viktige kulturmiljø og kulturhistoriske landskapselement. Reduserer eksisterende negativpåvirkning eller tar bort støy.	Bedrer tilstanden vesentlig ved at eksisterende negative inngrep tilbakeføres. Bidrar til restaurering av kulturmiljøer eller kulturminner. Reduserer påvirkning eller tar bort støy.

Vurdering av konsekvens

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



Figur 3-3. Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde fremkommer ved å sammenstille verdien med påvirkningen som tiltaket vil medføre. Kilde; Statens vegvesen, Håndbok V712.

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

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

Informasjonsgrunnlaget som konsekvensutredningene er basert på (datagrunnlaget) og en avgrensning av influensområdet omtales innledningsvis for hvert fagtema. Influensområdet angir hvor langt unna tiltaket områder ligger før de blir vurdert som ikke berørt av planene.

3.2 Fagspesifikk metode for fagtema kulturarv

I Håndbok V12 defineres fagtema kulturarv som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. I denne analysen er det de materielle sporene etter menneskers virksomhet som er i fokus.

Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner
- Kulturmiljøer
- Kulturhistoriske landskap inklusive bylandskap

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Kulturminnelovens §2 som *alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til*. Kulturmiljø er definert som *et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng*. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrедende.

Datagrunnlag og kunnskapsinnhenting

3.2. Formålet med konsekvensutredningen er å belyse tiltakets virkninger på allerede kjente kulturminner og kulturmiljø. Kulturminnelovens § 4 setter opp et skille mellom vernestatus i året 1537 (reformasjonen). Forhistoriske og kulturminner fra middelalderen er automatisk fredet. Nyere tids kulturminner er ikke automatisk fredet med unntak av samiske kulturminner (eldre enn 1917), skipsfunn (automatisk vernet, eldre enn 100 år, § 14) og stående byggverk fra perioden 1537-1649. Nyere tids kulturminner kan være omfattet av varierende vern, deriblant fredning, i henhold til kulturminnelovens § 15, 19 og 20.

Konsekvensutredningen baserer seg på åpent tilgjengelig datagrunnlag fra Riksantikvarens database Askeladden og annen tilgjengelig informasjon på internett. Det er også gjennomført befarings i området.

Eksisterende kunnskap om utredningsområdet er innhentet fra

- Askeladden (Riksantikvarens kulturminnedatabase)
- Naturbase kart (Miljødirektoratet)
- Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2017-2029, Moss kommune
- Østfold historielag
- Moss bibliotek
- Mossehistorien
- Avdelingen for Kulturarv i fylkeskommunen.

Inndeling i delområder

3.2.2 Konsekvensutredningen omfatter alle områder som blir direkte berørt av den planlagte utbyggingen (tiltaksområdet), samt en sone rundt, hvor man kan forvente at utbyggingen vil påvirke fagtema kulturarv (influensområdet). Tiltaksområdet og influensområdet utgjør til sammen utredningsområdet. På grunnlag av innsamlet kunnskap er planområdet delt inn i enhetlige delområder, dvs. områder som har en tilnærmet lik funksjon, karakter og/eller verdi. Innenfor planområdet er det allerede definerte kulturmiljøer blant annet regulert til spesialområde bevaring og det er bygninger som er vernet og fredet, registrert som kulturminner i kommunens kulturminnedatabase og/eller er SEFRAK-registrert, og som skal ivaretas på en best mulig måte. Det er naturlig å ta utgangspunkt i disse for inndeling av delområder.

SEFRAK-registeret (Sekretariatet for registrering av faste kulturminner) er et landsdekkende register over alle bygninger fra før år 1900 i Norge. Registreringen fungerer som et varsko om at det bør gjøres en vurdering av verneverdien før en eventuelt gir tillatelse til å rive eller endre bygningen. For bygninger som er eldre enn år 1850, er det lovfestet at en slik vurdering må gjøres før en bygge- eller rivingssøknad blir avgjort (kulturminneloven § 25)

I vestre del av Helgerødgata er det et helhetlig kulturmiljø av villabebyggelse som ikke er registrert i databasene.



Figur 3-4 Inndeling av delområder, som er fargesatt i tråd med verdisseting i V12.

4 Områdebeskrivelse og verdivurdering

For å gi en forståelse av den historiske verdien til kulturmiljøene, innledes kapitlet med en kort kulturhistorisk oversikt for planområdet. Dette er i tråd med Håndbok V712 for å sette tiltaket inn i en kulturhistorisk sammenheng.

Forarbeidsrapporten inneholder en analyse der historisk utvikling, bygningshistorie og bygninger med kulturhistorisk verdi er beskrevet på et overordnet nivå. Den kulturhistoriske gjennomgangen peker på utviklingstrekk med spesiell relevans for utredningen, og er ikke en fullstendig gjennomgang av områdets historie.

4.1 Beskrivelse av planområdet og influensområder

Moss har en relativt ung bystruktur hvor store deler av dagens etablerte by stammer fra de siste 150 årene. Et av de mest formende grepene er utgravingen av kanalen som gjorde Jeløya til en øy i 1855. Rent strukturelt er det en viktig forskjell mellom vestsiden og østsiden av kanalen. Østsiden har en mer organisk form etablert etter gamle veifar med plasser og torg, mens vestsiden viser en planlagt utvikling med rette gater hvor plasser og torg ikke er like tydelige i bybildet.

Planområdet utgjør ca. 700 m av Helgerødgata fra Gimlekrysset på Jeløya til rv. 19 ved fergeleiet. Helgerødgata er hovedveien fra Jeløya til Moss. Gata danner en tydelig akse fra Tronvikveien svinger videre nordvestover til Rådhusplassen i øst på Mossesiden. Langs aksen er det et tungt trafikkert miljø ettersom gata er hovedveien fra Moss til Jeløya, og som følge av at rv. 19 går fra E6 gjennom Moss sentrum og ned til Moss fergekai på fastlandssiden av Kanalen. Jernbanen er også lokalisert i det samme området. Sammen med rv. 19, fergekaia og jernbanen kan det oppleves som en barriere mellom sjøen og Moss sentrum, til tross for parkdraget langs kanalen.

Helgerødgata ble anlagt rundt midten av 1700-tallet og erstattet den gamle veien til Tronvik som gikk lenger nord ved Torderød. Helgerødgata har et bredt gatesnitt hvor ny bebyggelse er tillatt oppført svært nær gata, og gir lite rom for grønt i gatebildet. Langs gata mellom Glassverket og Cort Adlers gate, Helgerødgata 4-12, er det plantet en trerekke av lønn, ellers er det grønne tilskuddet i gata fra private hager fra Tordenskioldsgate og vestover. På hver side av Helgerødgata er det boligbebyggelse i sidegatene. I vestre del er det hovedsakelig villabebyggelse, mens det i østre del er hovedvekt av leiligheter og noe næring/forretning på bakkeplan.

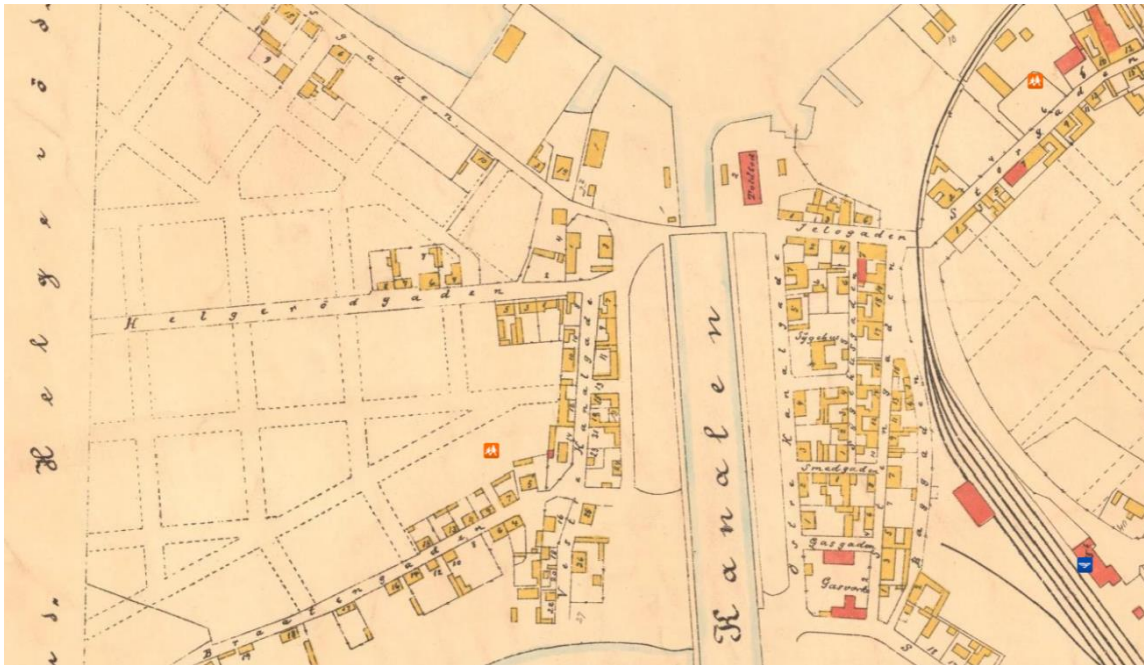
Kanalbrua er den eneste fastlandsforbindelsen mellom Moss og Jeløya. Kanalbrua har 4-felt (nå kun 2 operative) over til Jeløya. Reduksjonen i kjørefelt har ført til økt kødannelse på begge sider av kanalen.

I tillegg omfatter planområdet en liten avgrenset del av Vestre kanalgate, Kanalparken og Kanalen. Området rundt kanalen er del av et bylandskap som er representativt for regionen. Moss sentrum er definert som et regionalt verdifullt kulturmiljø i kulturminneplan for Østfold 2010-2022. Det aktuelle området er i kommunedelplan for Moss sentrum omfattet av to hensynssoner H570 bevaring kulturmiljø for nordsiden og sørsiden av Kanalbrua. Kanalparken og selve kanalen er i gjeldende reguleringsplan avsatt til spesialområde bevaring.

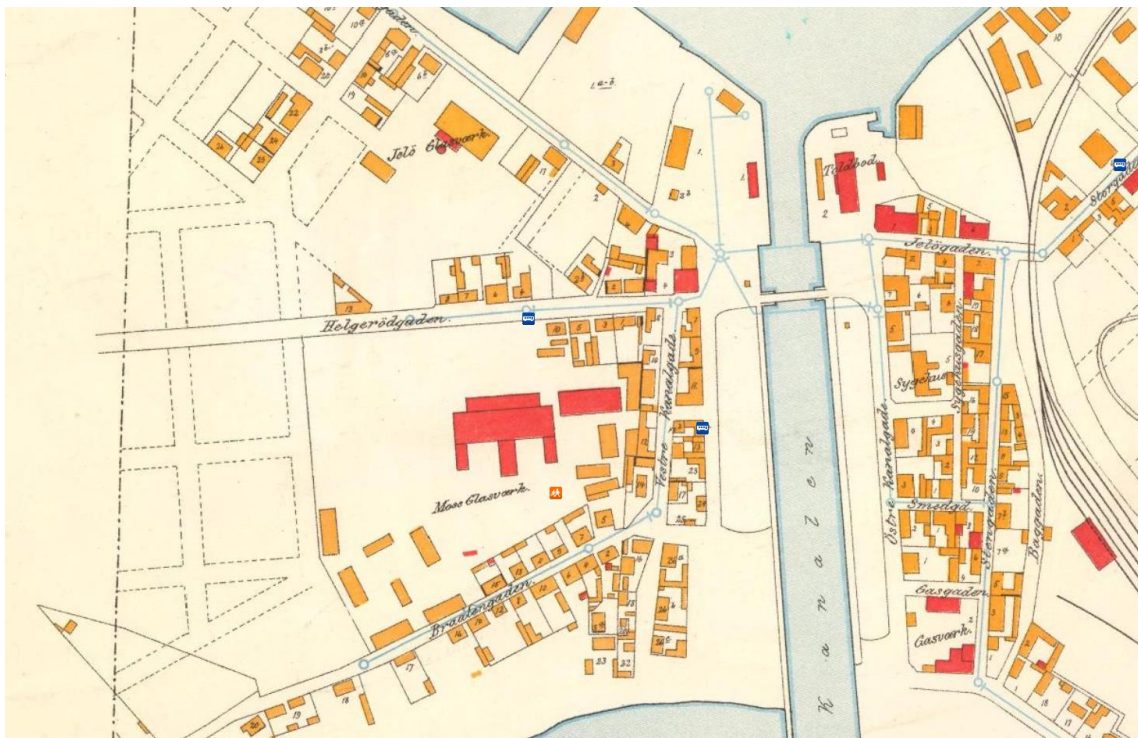
Området som kan bli påvirket av tiltak innenfor planområdet kalles influensområdet. For kulturminner/miljø er det i hovedsak visuell påvirkning som er relevant i influensområdet, og området defineres i hovedsak etter landskapet. Planområdet er innenfor tettbygd strøk og dermed blir siktlinjer i gateløpene viktige for følelsen av landskapsrommene.

Verdivurderingen innledes med en historisk gjennomgang av utredningsområdet, i tråd med håndbok V712.

Planområdet ligger omfatter deler av gatenettet på Jeløya og kanalbrua over til Mossesiden.



Figur 4-1 Hentet fra finn.no. Årstall 1885



Figur 4-2 Hentet fra finn.no. Årstall 1904



Figur 4-3 Hentet fra finn.no. Årstall 1950



Figur 4-4 Hentet fra finn.no. Årstall 1955

4.2 Verdivurdering av delområder

Delområde 1 – Helgerødgata villabebyggelse

Boligbebyggelsen i Helgerødgata kom virkelig i gang fra 1880-årene. Delområde 1 preges av et helhetlig kulturmiljø bestående av villaer med tilhørende hager fra slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. Området bærer preg av at utviklingen har skjedd etter planlegging hvor rette gater har vært normen. Området preges av å ha hatt en forstadskarakter der det ikke er planlagt plasser og tog. I en tid hvor bylivet ofte var preget av trangboddhet og osende fabrikkpiper ble det for mange et ideal å ha en bolig i mer landlige omgivelser.

Dette utspilte seg til småhus hovedsakelig bygd i tre og villaer utenfor bykjernen som var omkranset av private hager. Villaene innenfor delområdet viser stilpek til historismen, jugend, sveitserstil og funksjonalismen. De er ikke tegnet av kjente arkitekter. Villaene med forhager er veldig tidstypisk og et viktig miljøskapende element i området som utgjør et helhetlig verdifullt kulturmiljø. Hagene skulle være store nok til å skaffe familiene grønnsaker og frukt hele året, men heller ikke større enn at de kunne passes av folk som hadde sitt arbeid utenfor hjemmet. Forhagene bidrar til forskjønnelse av gateløpet. Noen få hager har eldre eller opprinnelige gjerder mot Helgerødgata som kulturhistorisk er tilpasset bakenforliggende villa. Villabebyggelsen har til sammen stor identitetsverdi der en ligger i kontrast til den nyere blokkbebyggelsen og eldre småhusbebyggelse.



Figur 4-5 Gateløpet er tilnærmet likt dagens. Stor plass foran Gimle kino, men ingen trær. Plassen foran bygningen på sørsiden har også tidligere vært en forhage og dagens situasjon kan minne om dette ved at dagens bygning fremdeles er tilbaketrukket. Øverste flyfoto fra 1955, og nederste fra 2022. Hentet fra Norgebilder.no



Figur 4-6 Helgerødgata på slutten av 1930-tallet. På baksiden av glassverket kan man se arbeiderboligene som senere ble revet som følge av utvidelsen av fabrikken, samt hageanlegget til administrasjonsbygningen. Villaene fremstår lite endret siden 1930-tallet. Hentet fra Digitalmuseum/Østfold fylkes billedarkiv



Figur 4-7 Helgerødgata ses til venstre i bildet fra Cort Adlers gate og videre vestover på ca. 1938. Hentet fra Digitalmuseum/Østfold fylkes billedarkiv.



Figur 4-8 Vestre del av planområdet sett fra sørsiden av veien. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-9 Helgerødgata sett fra nordsiden av veien og vestover. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-10 Gimlekrysset sett fra sør-vest til venstre og bildet til høyre viser Helgerødgata 31, 29 og 27 fra sørsiden. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-11 Bildene er tatt fra sørsiden ved Cort Adlers gate og viser villaen på nordsiden. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-12 Bildet er tatt fra nordsiden av veien ved Helgerødgata 27 og mot sør-øst. Foto Norconsult våren 2023.

Innenfor delområdet ligger også to bygninger vernet etter plan- og bygningsloven: en administrasjonsbygning til Moss Glassverk i Cort Adlers gate 8, samt tidligere Gimle Filmteater i Helgerødgata 33.

Gimle Filmteater (kino), Helgerødgata 33		
Byggeår	1938, Arkitekt Jacob Hansen.	
Registrering	Askeladden ID 237168	
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Kino/filmteater med leiligheter på toppen, og aktivitetsrom i kjelleren. Leiligheter og spisested.	
Stilhistorie	Gimle kino, også benevnt som «Parkteateret» har en funksjonalistisk arkitektur. Tidstypisk kubeform i pusset betong og fasaden har ett samspill mellom tette og åpne partier. Bygningen er plassert litt tilbaketrukket fra Helgerødgata med en samlingsplass på fremsiden med mønstret brosteinlegging.	
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har miljøskapende verdi, en samfunnshistorisk fortellerverdi og arkitektonisk verdi. Teatersalen var vakker med 550 sitteplasser. Bygningen fremstår autentisk og er sterkt synlig i gata der den får eksponere seg mot det åpne gateløpet ved hjørnetomten. Utenfor Gimle Kino er det etablert en større plass med trær, benker og brosteinlegging i et mønster. Dette fremstår som et lite torg og et identitetsskapende element langs Helgerødgata, i tillegg til et uformelt møtested. Samlingsplassen foran vitner om en planlagt møteplass for besøkende. Mønster i brosteinen anses til å være et rent estetisk grep. Bygningen har en lang historie og har huset både kino, forsamlingssal, konditori, tobakksbutikk og kontorer for elektrisitetsverket. Under andre verdenskrig var det førstehjelpsstasjon og tilfluktsrom i kjelleren. I 2011 ble Gimle Filmteater bygget om til boligblokk.	

**Moss Glassverks
administrasjonsbygning,
Cort Adelers gate 8**



Byggeår	1923, Arkitekt Ragnar Dahl
Registrering	Askeladden ID 237076
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Administrasjonsbygg. Kontorlokaler.
Stilhistorie	Bygningen har et formspråk og materialvalg som viser kvalitet og symbolverdi. Bygningen er i nyklassisistisk stil med bruk av kvaderstein på hjørnene, og en bred takgesims med tannsnittprofil. Bygget har smårutede vinduer med midtpost og enkle lister. Et tydelig markert inngangsparti med gavlmotiv. Arkitektur utformet i 1920-tallsklassisisme skulle følge geometriske former, symmetri og klassiske referanser. Bygningen er en langstrakt kubeform med valmet tak og svai ved gesimsen. Inngangspartiet, med inngangsdør i eik, er midtstilt på langsiden av huset. Vinduene har klassiske omramminger.
Kulturhistoriske aspekter	Forhage med påkostet gjerde. Forhagens geometriske form ble endret ved bygging av leilighetsbyggene Glassverket. Den østligste delen av gjerdet er byttet ut og satt opp på nytt. Dette har gitt gjerdet en vinkel møt øst. Administrasjonsbygningen er en av få bygningsmessige elementer som underbygger posisjonen og påvirkningen som Moss Glassverk hadde i området. Dette gjør at bygningen har en fortellerverdi for industriell virksomhet, arbeidskraft og posisjon. Bygningen med forhage er regulert til spesialområde bevaring ihht pbl. i reguleringsplanen for Glassverkstomta. Bygningen anses å ha en miljøskapende og samfunnshistorisk verdi i gata. Den fremstår med stor autentisitet og arkitektonisk verdi. Hagen er med på å øke bygningens kulturhistoriske verdi og forsterke identitet. Reduksjon av forhagen vil forringe opplevelsesverdien og fortellerverdien som bygningen symboliserer for den gamle fabrikken. Spesielt gjelder dette da det opprinnelige store hageanlegget på baksiden av bygningen er endret og redusert.

Verdivurdering

Villabebyggelsen har historiske kvaliteter som forsterker delområdet identitet som boligområde og det historiske aspektet til gata. Innenfor delområdet er det kun enkeltbygg som er vernet og regulert til bevaring, men villaene med deres forhager bør ses som et helhetlig bygningsmiljø fra forrige århundreskiftet som til sammen har historisk og miljøskapende verdi.

Forhagen er med på å gi bygningene verdi og forsterke identitet som en luftig og grønn gate. En reduksjon av forhagen vil forringe miljøskapende elementer og fortellerverdien til bygningene. I forbindelse med etablering av ny infrastruktur i området vil villaene miste deler av sine forhager. De har allerede et begrenset hageareal igjen ut mot gata og en reduksjon vil innebære svekkelse av miljøet selv om villaene fremdeles vil fremstå med forhager.

Gimle kino har en gjennomført funksjonalistisk stil og sterkt særpreg. Utvendig ganske intakt med volumer og høyder. Bygningen har ved siden av en miljøskapende verdi, en samfunnshistorisk fortellerverdi, autentisitet og arkitektonisk verdi. I tillegg er bygget sterkt synlig i gata der den får eksponere seg mot det åpne gateløpet og skaper identitet blant øvrig privat bebyggelse med forhager. Plassen med mønstret brostein underbygger forsamlingsverdien, verdigheten og det sosialhistoriske aspektet til bygningen.

Administrasjonsbygget har et formspråk og materialvalg som oser av kvalitet og symbolverdi på posisjon i markedet. Bygningen representerer en fortellerverdi ved industriell virksomhet og arbeidskraft. Bygningen har ved siden av en miljøskapende verdi, en industriell og samfunnshistorisk fortellerverdi og er representativ for statusen til glassverket. Den har også stor autentisitet og arkitektonisk verdi, samt stor identitetsverdi der den ligger i kontrast til den nyere blokkbebyggelsen og eldre småhusbebyggelse. Hagen er med på å gi bygningen økt symbolverdi og forsterke identiteten langs gata. Reduksjon av forhagen vil forringe opplevelsesverdien og fortellerverdien av bygningen i stor grad. Hagen har tidligere mistet noe av sin rette form ifm. utbedring av fortau og hagens rette form har blitt borte.

Delområdet har en klar intern kulturhistorisk sammenheng med en bystruktur av historisk betydning for området. Ser vi gateløpet under ett, så vil vurderingen havne på en middels verdi da gateløpet anses å ha en lokal kulturhistorisk verdi. For administrasjonsbygningen og Gimle kino vil den kulturhistoriske verdien være av regional verdi og således få en stor kulturhistorisk verdi. Totalt sett vil området få en middels til stor.



Delområde 2 – Helgerødgata handelsgate

Åpningen av kanalen med kanalbru i 1855 førte med seg en betydelig utvikling av Moss by med nyetableringer og videreutvikling av industri rundt Mossesundet, samt skipsbygging. Moss gikk fra en liten handels- og trelastby på 1880 til en moderne industriby på 1900-tallet og det ble økt sysselsetting og bebyggelse av næringsarealer også på Jeløysiden av Moss. Store deler av delområde 2 er tilknyttet nærings- og handelsvirksomhet fra midten av 1800 tallet og fremover.

Innenfor delområde 2 er det noen bygninger som kan knyttes til den første utbyggingsfasen av området på 1880-tallet, av disse er fire SEFRAK-registrerte. Det er seks andre bevarte SEFRAK-registrerte bygninger på nordsiden av Helgerødgata som kan knyttes til den neste utbyggingsfasen av området i overgangen til 1900-tallet. Noen bygninger, som for eksempel bygården «Sneplogen» i Helgerødgata 13, var knyttet til Glassverket. Moss Glassverk var en viktig hjørnesteinsbedrift, og medførte at det vokste frem et eget samfunn rundt fabrikkene. Moss Glassverk bygget allerede fra oppstarten i 1898 flere leiegårder for sine ansatte. Flere av disse gårdene ble revet i 1960-årene for å gi plass til en utvidelse av fabrikkene på sør- og østsiden. Et utvalg av arbeiderboligene nær Kanalparken (Bråtengata, Sjøgata og Vestre Kanalgate) er vernet etter plan- og bygningsloven.

Bygningene fra 1800- og tidlig 1900-tallet har fortellerverdier for handelsvirksomheter, verksteder og boligbebyggelse. Det er bebyggelse i tre og større forretningsbygg i mur. Bygningene forsterker identiteten til bydelen og gateløpet ved å representere lesbare verdier om verksteder, utsalg for viktig håndverk og handelsvarer m.m. og gir videre ett samfunnsfortellende miljø og historiebærende kvaliteter i gata. Flere av de eldste bygningene er SEFRAK-registrerte.



Figur 4-13 Bildet til venstre viser øverste del av delområdet i 1910, mens bildet til høyre viser gata i 1957. Bildene viser endring i Sneplogens fasade/tak i form av ett uttrukket tårn og den nye Øisteins gate. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-14 Bildet viser Helgerødgata 5a uten trappeinngang og inngangspartiene til Helgerødgata 7b rundt 1960. Bildet til høyre viser samme bygninger sett fra øst på tidlig 80-tallet. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-15 Flyfotoet viser deler av gateløpet i 1938. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-16 Bildet viser deler av Helgerødgata og Moss Glassverk på 1960-tallet. «Sneplogen» var på dette tidspunktet gult, og de andre byggene har blitt malt i en lys grå farge. Trerekka foran Glassverket er tilsvarende trerekka som er plantet i dag. Gata til venstre i bildet er Bråtengata. Hentet fra mossehistorien.no



Figur 4-17 Flyfoto viser en åpen plass på trekanttomta med biloppstilling i 1984. Tidligere bygning har blitt revet. Hentet fra mossehistorien.no



Figur 4-18 Bildet øverst er fra 1951, mens bildet nedenfor fra 2019 av den østlige delen av Helgerødgata. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-19 Foto fra 1910 viser gateløpets rette form og synlige villabebyggelse med forhager. Murgårdens opprinnelige takform i to etasjer vises fremdeles intakt før heving av takflaten og før påbygg langs Helgerødgata. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-20 Fotografiet viser bredden på fortauet i Helgerødgata hvor man kunne gå fire mann i bredden i 1956. Høyden på veien ligger lavere i terrenget, vises spesielt ved murgården. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-21 Murgården og tregården ble benyttet til handel både på bildet til høyre fra 1963 og til venstre fra 1980. Fotografiet til venstre er tatt like før forhøyningen av veien påvirket inngangspartiene til gårdene. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-22 Bildet viser Værftsgata ca. 1930. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-23 Bildet er tatt i 1953 og viser området ved Værftsgata, med den midlertidige brua. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-24 Det øverste bildet viser delområdet på flyfoto fra 1955 men påbegynt anleggsområde til ny kanalbru, mens det nederste viser samme utsnitt i 2022. Hentet fra norgebilder.no.



Figur 4-25 Bilder av midterste del av delområdet. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-26 Vestligste del av delområdet. Foto Norconsult våren 2023.

Sneplogen, Helgerødgata 13		
Byggeår	1902, Arkitekt Oscar O. Hansen.	
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-010	
Opprinnelig funksjon:	Tidligere hovedkontor til Moss Glassverk, deretter funksjonærboliger for ansatte frem til 1960-tallet	
Dagens funksjon:	Leilighetsbygg	

Stilhistorie	Bygningen er tradisjonell trebygning i to etasjer med full kjeller og et karakteristisk volum som hjørnegård der bygningen smalner og utnytter tomten, kjennetegnes også gjennom navnet «sneplogen» som har oppstått på folkemunnet. Stilmessig har bygningen stor lesbarhet i form og vindusplassering, men få autentiske elementer og fremstår stilmessig fra etterkrigstiden. Bygningen hadde opprinnelig ett tilbygg med tårn opplagret på plan 2 i der det i dag er valmet tak. Dette sees på foto fra 1910. Bygningens kjellerplan har lysbokser ut mot Helgerødgata.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har en samfunnshistorisk og industriell fortellerverdi som tidligere hovedkontor, og deretter funksjonærboliger for ansatte ved Glassverket. Tidligere tårn underbygger status til bygget, og bygningen har en arkitektonisk fremtoning som sammen med resterende verdier gir bygningen store kulturhistoriske aspekter. Bygningen har en liten forhage langs Helgerødgata som sammen med tårnet kan symbolisere status i forbindelse med tidligere funksjon. Forhagen er et grep for forskjønnelse.

Helgerødgata 9	
Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-009
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Forretning/bolig Restaurant/kafé (Varmestua)
Stilhistorie	Den synlige grunnmuren er i naturstein. Bygningen har stående trepanel og smårutede vinduer. Fasaden mot Helgerødgata har hatt flere ombyggingen med reduksjon av vinduer og bygningen har i nyere tid hatt inngangsparti ut mot Helgerødgata, men dette er tilbakeført.
Kulturhistoriske aspekter	Det er noe usikkert når bygningen ble bygget, men kart fra 1904 viser bygget tegnet inn med adresse nr. 8. Bygningen var en av de første i gata og fremstår med opprinnelig volum, karakter og flere originale elementer. Nyere oppløft på tak er synlig i bakgården. Utvendig panel og en flott synlig grunnmur av naturstein. Grunnmuren viser synlige tegn til at det har vært en inngangsdør eller kjellervindu ved det midtre vinduet. Bygningen har autentiske og historiske kvaliteter som forsterker identiteten, miljøet og det historiske aspektet til gata.

Helgerødgata 7B	
	
Byggeår	1800-tallet tredje kvartal
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-008
Opprinnelig funksjon:	Forretning/bolig
Dagens funksjon:	Forretning/bolig
Stilhistorie	På gateplan ser man rester av inngangsparti to steder. De store vinduene ned til grunnmuren tyder på at bygningen har vært brukt til forretning. I bakgården er det tydelig at bygningen er lektet ut og etterisolert. Det liggende panelet er tidstypisk 40-50-tallet. Bygningen var en av de første i gata og fremstår med opprinnelig volum. Bygningen har endret karakter i fasaden med nyere vinduer og nyere kledninger, samt ombygning i bak fasaden
Kulturhistoriske aspekter	Det er noe usikkert når bygningen ble bygget, men kart fra 1904 viser bygget tegnet inn med adresse nr. 7. Bygningen har en autentisitet og historiske kvaliteter som tidligere forretning og bolig som forsterker identiteten, miljøet og er ett historiebærende element i gata. Fasaden kan med fordel tilbakeføres.

Helgerødgata 5A	
	
Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-007
Opprinnelig funksjon:	Forretning/bolig
Dagens funksjon:	Forretning/bolig
Stilhistorie	Det er en synlig grunnmur i naturstein. Bygningen har tradisjonell stil med smårutete vinduer, og trolig senere endret med ark på tak for nedre utnyttelse av bygningen og som ett hint til sveitserstilen. Sentrisk plassert inngangsparti med en raus hovedtrapp med to nedganger langsmed fasaden, senere endret.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har registrerte eiere fra 1875 og var en av de første i gata. Den fremstår med opprinnelig volum, karakter og flere originale elementer. Bygningen ligger hevet i gateplan med trepanel og en solid grunnmur av

	naturstein og en nyere karakteristisk trapp. Tidligere trapp har trolig hatt rett løp ut fra døren (ihht eldre foto). . Bygningen fremstår autentisk og har historiske kvaliteter som tidligere forretning og bolig som forsterker identiteten, miljøet og er et historiebærende element i gata.
--	--

Helgerødgata 5B		
Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal	
Registrering	Ingen registrering	
Opprinnelig funksjon:	Bolig	
Dagens funksjon:	Bolig	
Stilhistorie	Bygning er utformet som en liten bygård, oppført i eksponert tegl med trekning og buede pussede vinduskarmer. Stor andel vinduer i fasaden. Oppført i klassisk enkel stil som bryter med øvrige trebygninger i gata og fremtoner status. Tilbygget eksisterende uthus på tomten.	
Kulturhistoriske aspekter	Det er noe usikkert når den ble bygget, men tomten/bygningen har registrerte eiere fra 1875. Bygningen var en av de første murbygningen i gata, og kanskje oppført av en bemidlet byggherre som valgte datidens moderne bypreg som byggestil. Bygningen ligger vendt mot Øisteins gate med bakfasade mot eksisterende uthusbygg, men benytter i dag adkomsten fra Helgerødgata. Det fremstår som starten på en kvartalsstruktur og åpner opp for tilbygg. Bygningen fremstår med opprinnelig volum og autentisk med historiske kvaliteter som tidligere bolig, noe som forsterker identiteten, miljøet og er et historiebærende element i gata.	

Torvaldsengården, Øisteins gate 1		
Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal	
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-006	

Opprinnelig funksjon:	Kontor/bolig
Dagens funksjon:	Kontor/bolig
Stilhistorie	Bygningen er en trebygning av eldre karakter, og har trolig hatt funksjon som bolig eller ev. kontorer. Trebygningen har nyere elementer i fasaden og nyere tilbygg på tak og i bakgården, men en eldre karakter i proporsjonene og plassering av vinduer.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen gir historiske og miljøskapende kvaliteter til gata med ett raust volum og kan skjule en interessant historie som bolig eller kontorer. Bygningen gir videre ett miljø og historiebærende kvalitet i gata.

**Blåsagården,
Helgerødgata 1**


Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-005
Opprinnelig funksjon:	Forretning/bolig
Dagens funksjon:	Forretning
Stilhistorie	Bygningen har en forsiktig sveitserstil med stående trepanel og smårutete vinduer i plan 2, og med en endringshistorikk av vinduer i plan 1 for utnyttelse til forretningsvirksomhet.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen var en av de første i gata og fremstår med opprinnelig volum, karakter og flere originale elementer fra 1876. Bygningen har ett nyere tilbygg med flatt tak. Bygningen fremstår autentisk og har historiske kvaliteter som tidligere forretning/verksted som forsterker og gir videre ett miljø og historiebærende kvalitet i gata.

**Blåsagården,
Helgerødgata 1B**


Byggeår	1800 tallet fjerde kvartal
Registrering	0104-0201-004
Opprinnelig funksjon:	Forretning/bolig
Dagens funksjon:	Bolig

Stilhistorie	Bygningen har en forsiktig sveitserstil med stående trepanel og smårutete vinduer med en endringshistorikk av vinduer og dører for utnyttelse til forretningsvirksomhet til gata. Dagens fasadeuttrykk kan være noe tilsvarende det opprinnelige.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen var en av de første i gata og fremstår muligens med opprinnelig volum, karakter og flere originale elementer. Bygningen har en autenticitet og historiske kvaliteter som tidligere forretning og skomakerverksted som forsterker identiteten fra ett viktig håndverk og gir videre ett miljø og historiebærende kvalitet i gata

Tregården, Værftsgata 2B		
Byggeår	1800-tallet fjerde kvartal	
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-002	
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Forrentning/bolig Forrentning/bolig	
Stilhistorie	Bygningen har en klassisk stil der fasaden er forsiktig delt vertikalt i to. Fasaden er panelt med liggende trepanel og t-spross vinduer i plan 2, og med en endringshistorikk av vinduer og dører i plan 1 for utnyttelse til forretningsvirksomhet.	
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen var en av de første i gata, men har trolig blitt bygget på og om gjennom historien, tilpasset drift. Bygningen har flere eldre elementer. Bygningen har eldre og historiske kvaliteter som tidligere bolig i plan 2 med underliggende forretning som forsterker sosialhistoriske kvaliteter i gata. Bygningen ligger eksponert mot kanelen og er miljøskapende fra flere vinkler.	

Murgården, Værftsgata 2		
Byggeår	1900-tallet første kvartal	
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0201-001	

Opprinnelig funksjon:	Forrentning/kontor/bolig
Dagens funksjon:	Forrentning/kontor/bolig
Stilhistorie	Ytre stil er påvirket av jugende og klassisisme med mansardtak og skrå hjørne som vender mot gatekrysset. Pusset mur i plan 1 med trekninger og eksponert tegl i plan 2. Bygningen er ombygget på loftsplan og tilbygget nabobygg mot Helgerødgate. Det er kjeller under deler av bygningen.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen er ærverdig og står i kontrast til omkringliggende trebebyggelse. Hjørnegården har opprinnelig hatt to plan og loft, men senere ombygget med mansardtak. Bygningene består av tre byggetrinn som har blitt bygget sammen på 1960-1970 tallet, dette er godt synlig i takplan.. Ulike forretningsvirksomheter i plan 1 med inngang fra gatenivå er et viktig element som har vært med på å forme gateløpet i Helgerødgate. Det er ut fra kulturhistorisk verdi og miljøskapende element i gata at bygningen inngangspartier fortsatt henvender seg til Helgerødgate. Bygningen ligger eksponert mot kanalen og er miljøskapende fra flere vinkler med sin særegne identitet og autenticitet.

Det er også andre bygninger i gata som har viktige historiefortellende verdier for helhetsinntrykket. Ett av disse er Helgerødgate 15 som er bygget på midten av 1950-tallet. Bygget er i funksjonalistisk stil og fremstår å ville speile Cort Adlers gate 8 i både farge og detaljering. Bygningen har et særuttrykk på sidefasadene og høye, smale vinduer som går over flere etasjer. Bygningen gir ett tilbakeblikk på ett vellykket forsøk på modernisering av gateløpet etter krigen. Et annet bygg er Helgerødgate 11. Bygget er en bygård fra 1900-tallet, som senere er blitt modernisert kraftig i takt med økende handelsvirksomhet med store vindusåpninger i plan 1 og takkoppløft med mansardtak i plan 3. Helgerødgate 2a er en forretningsgård på hjørnet ved Logns plass i funksjonalistisk stil fra 1960-tallet. Bygningen fremstår autentisk, og med lignende volum som tidligere bygg på samme sted.



Figur 4-27 Helgerødgate 15 til venstre og Helgerødgate 11 i midten og Helgerødgate 2a til høyre. Foto Norconsult våren 2023.

Andre elementer med kulturhistorisk verdi

Tannhjulet i rundkjøringen er fra Moss Verft og Dokk stammer fra en valse som ble kjøpt på 1950-tallet. Skulpturen ble oppført i 2007, og er med på å gi en påminnelse om fabrikk og industrivirksomhetene som har preget området.



Figur 4-28 Tannhjul fra Moss Verft og Dokk. Foto Moss kommune

Verdivurdering

Innenfor delområdet har man bevart noe av den eldste bebyggelsen på nordsiden, som er datert tilbake til 1800-tallet. Dette sammenhengende miljøet har en klar intern kulturhistorisk sammenheng og bystruktur. Bygningene fra 1800- og tidlig 1900-tallet har fortellerverdier rundt handelsvirksomheter, verksteder og boligbebyggelse. Delområde inneholder bygninger med fortellende elementer om Glassverkets historie, og utvidelsen av Moss' by. Bygningene tilfører også en miljøskapende verdi i en trafikkert gate hvor sørsiden i hovedsak preges av nybygg og store homogene fasader. Bygningene er miljøskapende og gir gata et lokalt særpreg. De er også spor etter et mangfold av virksomheter som har blitt etablert gjennom tiden og historiefortellende elementer for handel og utvikling med både bygningsstruktur og plassering.

I tillegg til de eldste bygningene i gata, vil vi tilegne Murgården og tregården viktige kulturhistoriske verdier i forbindelse kanalbruen og områdets økende handelskraft. De er de eneste bygningene i dette området som peker tilbake til de tidligere kanalbruens plassering og handelsområde. Disse bygningene viser en klar sammenheng mellom natur og kultur langs kanalområdet på hvordan de henvender seg mot sentrumssiden.

Vi tilegner dette delområdet en middels verdi, men vektet mot stor. Begrunnelsen er det miljøskapende elementet bygningene gir i delområdet, og den kulturhistoriske handelsvirksomheten som bygningene representerer.



Delområde 3 – Kanalen og Kanalparken

Delområdet 3 består av kanalområdet med de nærmeste bygningene på nordsiden og Kanalparken på sørsiden, herunder Tollboden med uthus som har verneklasse 1 fredning etter Kulturminneloven. Området nord for kanalbruen er regulert til hensynssonen Moss Storgata (K262), Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse. NB! Området dekker delområdet nord for kanalen og strekker seg ut i kanalen og viser nasjonale verneinteresser. Delområdet har kulturminner- og miljøer fra ulike deler av Moss' historie og en tett historisk

sammenheng slik som Tollboden, kanalen, kanalbrua med kontrolltårn og Storgatas sørlige del, samt Jeløgata. For området Storgata/Tollboden/Kanalen nordre som omfattes av hensynssone H570_3 i Sentrumsplanen for Moss en bestemmelse om at *Kanalen, herunder vannflaten, kaifronter, bruer og tiliggende 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.*

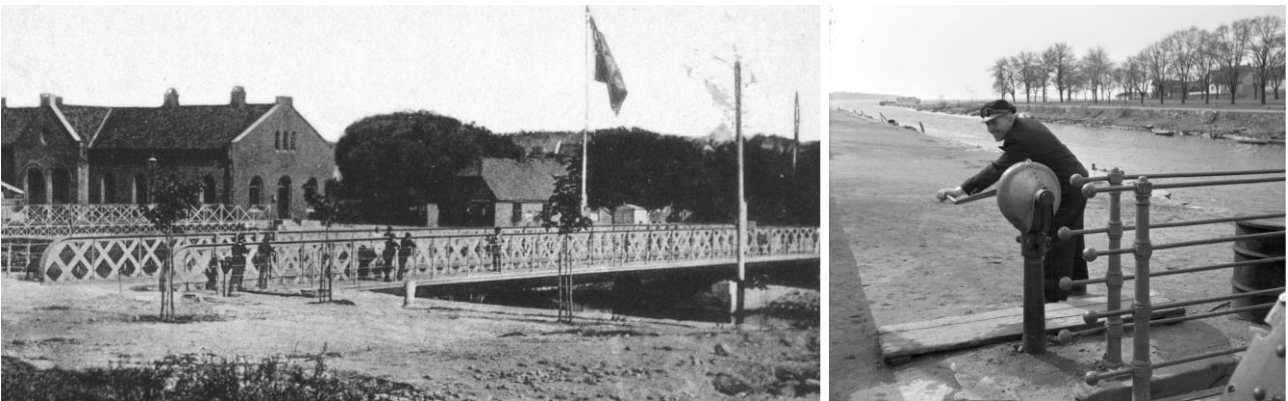
Åpningen av kanalen i 1855 førte med seg en betydelig utvikling av Moss by med nyetableringer og videreutvikling av industri rundt Mossesundet, samt skipsbygging. Kanalen har de senere årene hatt tre ulike bruer. Den opprinnelige kanalbrua var en skyvebru, såkalt jerntrekkbru, som ble sveivet i land med håndkraft av én mann på hver side av kanalen like ved Tollboden. Deretter ble det anlagt en dobbel svingbru lenger inn i kanalen i 1888 av hensyn til en mer effektiv veiforbindelse. Den nye brua ble plassert som en forlengelse av Helgerødgata, og fordi brua trengte større plass. Moss gikk fra en liten handels- og trelastby på 1880 til en moderne industriby på 1900-tallet. I denne perioden ble den gamle sveivebrua over til Jeløya nord byttet ut med en klaffebru som sto ferdig i 1957. Den nye brua skulle oppføres på samme sted, og det ble bygget en midlertidig trebru hvor trekkbrua hadde stått. Valget om en klaffebru var blant annet begrunnet i et behov for å utvide bredden og dybden i kanalen slik at de største skipene fikk til å passere. Den nye brua har et kontrolltårn i funksjonalistisk stil som fremstår med høy autentisitet og blir vurdert i eget dokument, VFK.0.KUL.PLAN.R.001 Vedlegg 1 Kulturminnedokumentasjon Kontrolltårnet_B02, datert 09.06.2023. I perioden 1950-1970 ble det færre skip som passerte gjennom kanalen ettersom utviklingen i skipsbyggingen medførte større skip som ikke fikk plass. Samtidig ble mye av skipstrafikken erstattet med jernbane- og trailertransport. Den ble i 1975 sveiset igjen og lot seg ikke lenger åpner for kryssende båttrafikk. Da brua ble bygd var det andre krav til materialer og den forventede brukstiden var på 50-60 år. Utviklingen med økende trafikkbelastning og stadig tyngre kjøretøy påvirker brukstiden på eldre bruer negativt. Brua er i dag nøye kontrollert med hensyn til utmattingssprekker som følge av gjentatt belastning over tid, og forsterking av eksisterende bruk er frarådet med bakgrunn i dette. Historisk har alle bruene over kanalen hatt et bristepunkt på kapasitet og nå er dette nådd også for denne brua. Maskinrommet under kanalbrua fremstår intakt og har like maskiner på begge sider av landkaret består av store tannhjul, motorer og skinner som brua har beveget seg over.



Figur 4-29 Mekanikken fra eksisterende klaffebru i maskinrommet under kanalbrua på østsiden. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-30 Kanalbru 1855 – Skyvebru eller jerntrekkbru. Hentet fra Mossebibliotekene.no.



Figur 4-31 Kanalbru 1888 – Sveivebru. Til høyre er det avbildet en brumann som sveiver. Hentet fra Mossebibliotekene.no.



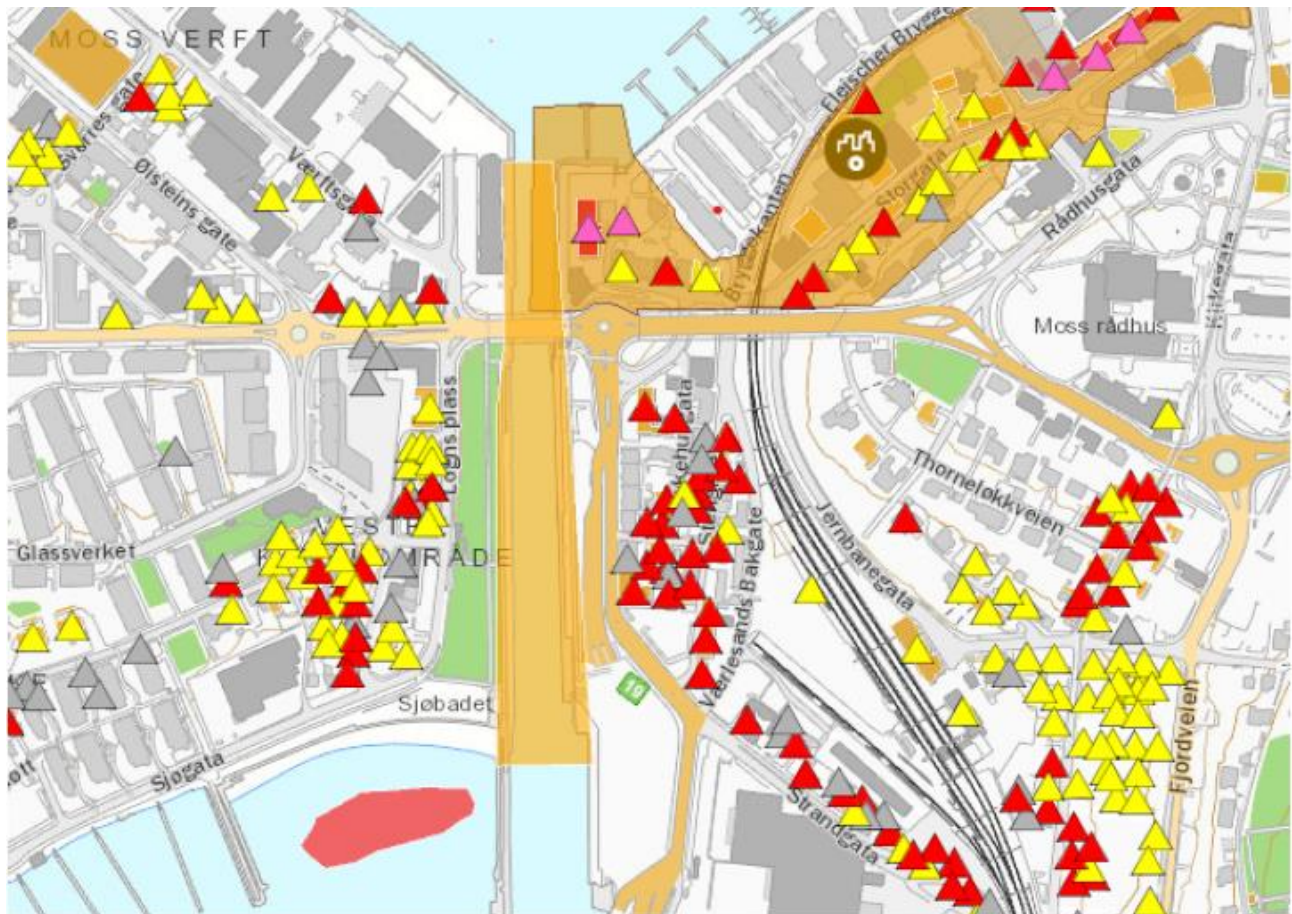
Figur 4-32 Kanalen ca. 1947 var full av kafeer og kiosker på østsiden, dette ble borte med den nye bruene rundt 1960. Hentet fra Mossebibliotekene.no.



Figur 4-33 Fotografiet er tatt fra Rådhusbruen mot Jeløya i 1961. Foto Mossebibliotekene.no.

På nordsiden av Kanalbrua ligger Tollboden på den østre kanalbrygga. Tollboden i Moss lå tidligere på nordsiden av Mosseelvas utløp, men da den brant ned i bybrannen ble den ny Tollboden bygget her etter at kanalen hadde åpnet. Dette var nå blitt skipsfartens nye ferdselsåre gjennom byen. Området er og har vært et attraktivt byrom med handelsvirksomhet, tollsted, overnatting og ulike serveringstilbud. Dette området er en del av et eldre bygningsmiljø i Jeløgata, og kan leses som en «hale» på Storgata, som er et annet viktig kulturhistorisk område for handelshistorien til Moss. Sett i sammenheng utgjør gata et viktig historiefortellende element om den gamle Kongeveien fra Kambo i nord, gjennom byen og over til Jeløya. Bygningene fra 1800-tallets første halvdel og tidlig 1900-tallet representerer bygninger fra tre århundrer som forteller om byens historie. Arealet ligger som en blindvei uten naturlig gjennomfart som bidrar til byliv. Bygningene viser stilpek til jugend, historismen og klassisismen. Det er gjort flere store ombygninger i fasader og takopplett på flere av bygningene. og noen bygninger er av nyrere karakter. Både gata og Tollboden er et krigsminne dokumentert med skisser utarbeidet av MILORG fra andre verdenskrig. Tollboden representerer en viktig del av Moss' maritime historie og handelsvirksomhet, har en høy historisk fortellerverdi og samfunnsskapende verdi.

Gjestebygga på begge sider av kanalen er i dette område fint opparbeidet med store trær og møteplasser for opphold. Oppholdsarealene har forbedringspotensial slik at området fremstår enda mer attraktivt.



Figur 4-34 Fredete kulturminner (rosa trekant), SEFRAX-registrerte bygninger som er 100 år eller eldre (gul trekant) og meldepliktige kulturminner jf. kulturminneloven § 25 (rød trekant). Hensynssoner med vern etter plan- og bygningsloven Moss Storgata (K262), Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse og Deler av kanalen og Tollboden inngår i nasjonalt verdifullt kulturmiljø og landskap (NB-området) Storgata (oransje polygoner). Hentet fra askeladden.ra.no



Figur 4-35 Fotoet til venstre viser Kongeskippet i kanalen mens det fortsatt var sveivebru i 1886 og deler av Jeløgata 4. Bildet til høyre er tatt fra vestsiden av Kanalparken og mot Jeløgata i 1954. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-36 Fotoet til venstre viser Tollboden med inngang på sørsiden og tilhørende uthus før sveivebrua ble bygget. Hentet fra Mossehistorien.no. Fotoet til høyre viser Tollboden fra vestsiden av kanalen i dag. Foto Norconsult høsten 2023.



Figur 4-37 Narvesenkiosken ved fiskebasaren (nå revet) til høyre. Foto: Johan Rynnås 1947 Mossehistorien.no Til høyre ses dagens rekonstruksjon av Fiskebasaren. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-38 Jeløgata er en av de eldste i Moss og hadde huset flere forretninger, hotell, leiligheter og skole. Til venstre er et bilde av Jeløgata ca. 1913 som viser variert bebyggelse og deres inngangspartier langs Jeløgata 4, og deler av

tidligere bebyggelse i Jeløgata 6 utført i tre med møneretning ut mot gata. Bildet til høyre er fra 1967 og viser at Jeløgata 6 har blitt erstattet med en lav murgård. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-39 Bildet til venstre viser Jeløgata ca. 1960-tallet fra før Rådhusbrua ble etablert, og bildet til høyre viser gata i dag. Bildene viser at det har blitt etablert en ny bygård i Jeløgata 8 og at hjørnebygården i Jeløgata 4 har fått et oppløft på tak. Hentet fra digitalmuseum.no



Figur 4-40 Bildene av Jeløgata 4 og 10 er tatt ca. 1955 og 1910. Hentet fra mossebibliotekene.no

Kontrolltårnet	
	
Byggeår	1955
Registrering	Ingen
Opprinnelig funksjon:	Kontrolltårn til klaffebruen
Dagens funksjon:	Pauserom for ansatt i Moss havn
Stilhistorie	Kontrolltårnet er et tydelig eksempel på funksjonalistisk arkitektur med bærende konstruksjoner av armert betong, flatt tak, horisontale vindusbånd og store glassflater. Bygningsmaterialene resulterer i skrape, rene snitt og presise hjørner. Eksteriøret preges av tidstypisk og bekostet materialbruk med kobber og mineralitt puss, og et relativt enkelt arkitektonisk uttrykk. Kontrolltårnet fremstår autentisk og som tydelig lesbar for sin tidsperiode.
Kulturhistoriske aspekter	Kontrolltårnet er eneste synlige gjenstående element over terreng som minner om at brukarene har vært bevegelige klaffer. Samtidig forteller bruas igjensveising om utviklingen i skipsfarten og økning i bil trafikk kontrolltårnets funksjon blir også et minne på endrede behov i industrien både til sjøs og på Jeløya. Som en del av kanalen er kontrolltårnet med på å gi en opplevelsesverdi og kunnskapsverdi både gjennom historie, funksjon og arkitektur. Kontrolltårnet har en spesiell karakter i bybildet og fremstår som tidstypisk for funksjonalismen og etterkrigsarkitektur. De kulturhistoriske verdiene knyttet til kontrolltårnet vurderes til å være av lokal og har verdi i regional sammenheng, der det mest særegne ved bygningen er dens arkitektoniske uttrykk og funksjon som kontrolltårn i tilknytning til klaffebrua. Dette på grunnlag av historie- og identitetsverdi for Moss som sjøfart- og industristed, samt at byggets særpreg og integritet i stor grad er bevart med opprinnelige elementer. Kontrolltårnet er ett særegent bygg med et tydelig, men spennende arkitektonisk uttrykk med høy lesbarhet som en konsekvens av funksjon.

Moss tollbod med uthus, Jeløgata 2	
Byggeår	1859, arkitekt Heinrich Ernst Schirmer
Registrering	Askeladden ID 117596
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Tollbod med kontorer og pakkehus. Uthus som vedskjul, piveter, båthus m.m Restaurant med uthus som lager for restauranten.
Stilhistorie	Hovedbygningen er oppført i upusset tegn i en etasje med saltak. Bygget er preget av engelsk og tysk historismes typiske industri- og nyttearkitektur fra denne tiden med upusset tegn, rundbuede vinduer og dører med karakteristiske oppstikkende gavlvegger med skuldre. Vindus- og døråpninger er markert med profilbånd dannet av formstøpt teglstein. Bygningen er holdt i en nyromantisk stil med symmetrisk komposisjon og markert tverrstilt midtparti med to store rundbuede vinduer der det først var smijernsporter. Uthusbygningen er oppført i utmurt bindingsverk med enkle detaljer og med en rektangulær grunnplan som er vanlig for sekundære næringsbygg. Vinduer med gavlspiss og tredører (herunder pivetdører) med fyllinger.
Kulturhistoriske aspekter	Del av et historisk miljø i Jeløgata og kanalen. Hovedinngangen var opprinnelig i sør, men hard sønnvind gjorde at den ble flyttet til østveggen. Bygningen i seg selv har stor kulturhistorisk verdi da den symboliserer tollvesenets betydning for utvikling av Norge på 1800-tallet. Tollbygninger fra denne tiden er påkostede og har arkitektur som skal synliggjøre soliditet og trygghet. Hovedbygningen og uthuset er fredet etter kulturminneloven § 22a både i eksteriør og interiør. Bygningene er regulert «verneverdig bygning» i «verneverdig område» E5 i KDP sentrum, med tilgrensende område inngår i hensynssone Moss Storgata (K262). Bygningen med uthus har stor historie- og identitetsverdi for Moss som sjøfart- og industristed, og fortellerverdi for skipsfarten gjennom kanalen. Byggene har særpreg og integritet i stor grad er bevart med opprinnelige elementer. Det er registrert setningsskader i søndre del, og dette har vært et tilbakevendende problem som er tidligere omtalt og utbedret jevnlig siden 1894.

Jeløgata 4 	
Byggeår	1800-tallet tredje kvartal
Registrering	SEFRAK 0104-0502-003
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Bolig- og forretningsgård. Næring i plan 1, kontorer og bolig.
Stilhistorie	Bygningen er oppført som en klassisk murgård med kvadermur i plan 1 og som dekor i hjørner. Trekninger, ornamenter, søyler og tannbord er med på å dekorere bygningen i en ærverdig stil. Stilmessig mot historisme og jugend. På 1960-tallet ble det bygget en loftsetasje og gesims med tannbord ble fjernet. Denne er senere rekonstruert til å gjenspeile byggets opprinnelige uttrykk. Hjørnedelen av bygården fremstår ellers autentisk i formen, men med oppgraderinger av vinduer og dører, og gjenmuring av dør, og den østligste delen har gjennomgått flere synlige oppgraderinger. Vinduene er nyere, for 2 etasjen todelte horisontalt og hengslet i topp, disse var inndelt i T-sprosse med små ruter og stilmessig spesielle.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har høy fortellerverdi innen handelsvirksomhetens status og betydning ved kanalen. Bygningen inngår i «verneverdig område» E5 i KDP sentrum, med tilgrensende område inngår i hensynssone Moss Storgata (K262).

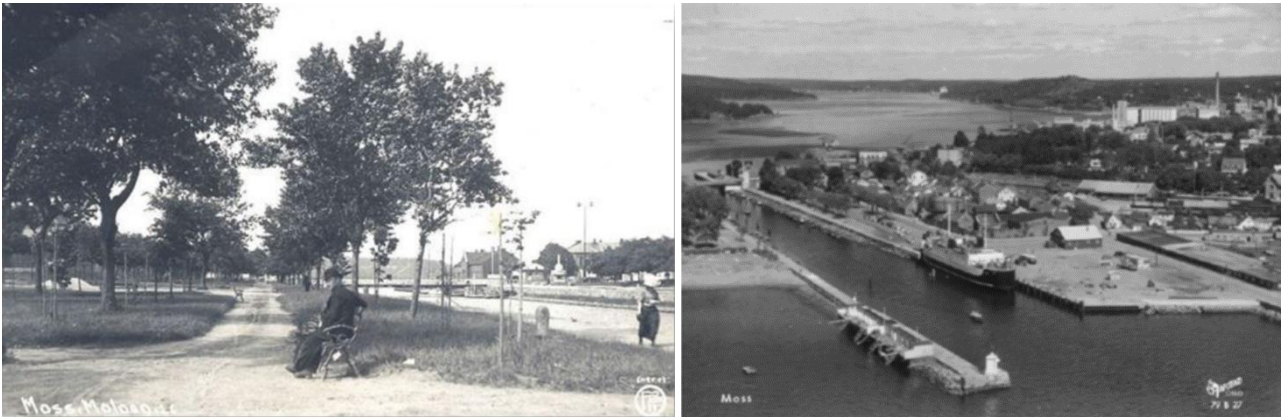
Jeløgata 6 	
Byggeår	1900-tallet andre kvartal
Registrering	SEFRAK 0104-0502-004
Opprinnelig funksjon: Dagens funksjon:	Bolig- og forretningsbygg. Bolig- og forretningsbygg.
Stilhistorie	Bygningen er et murhus med kvadermur som dekor i hjørner og over vinduene. Bygningen fremstår av samme form som trebygget fra tidlig 1900-tallet, men har lavere saltak og har blitt snudd med langsiden mot gaten. Bygningen har hatt noen oppgraderinger av vinduer og dører, men fremstår autentisk fra byggeår. Stilmessig mot historisme.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har fortellerverdi som del av handelsvirksomhet ved kanalen. Byggets størrelse sier også noe om variasjon i handelsvarer og

	eiendomsdrift som varierte mellom handelsbygningene i området. Bygningen inngår i «verneverdig område» E5 i KDP sentrum, med tilgrensende område inngår i hensynssone Moss Storgata (K262).
--	---

Jeløgata 10	
Byggear	1901
Registrering	Askeladden ID 270397-0
Opprinnelig funksjon:	Grand Hotel, bolig- og forretningsgårder.
Dagens funksjon:	Næring i plan 1, kontorer og leiligheter.
Stilhistorie	Bygningen er oppført som en klassisk murgård i tegl med kvademur i plan 1 og som dekor i hjørner. Øvrige fasader i eksponert teg. Trekninger og ornamenter, samt smijernsdekor på balkonger er med på å dekorere bygningen i en ærverdig stil. Skrått høyt tak med loftsetasje. Stilmessig mot historisme og jugend.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har høy fortellerverdi innen handelsvirksomhet for å huse reisende handelsmenn i ærverdige lokaler, og forteller om status og betydningen av handel ved kanalen rundt århundreskiftet. På tomte lå tidligere en hytte som på folkemunne ble kalt "Grand". Nedlagt som hotell på slutten av 1960-årene. Bygningen inngår i «verneverdig område» E5 i KDP sentrum, med tilgrensende område inngår i hensynssone Moss Storgata (K262).

Kanalparken har historisk vært navnet for området på begge sider av kanalen med lønne-, linde- og almetrær, samt stier. Dette var et populært promenadestrek med badehus og badebrygger mot Sjøbadet. Gateløpet langs Kanalparken på Jeløysiden er oppkalt etter tidligere ordfører Logn for sitt initiativ til et selskap som jobbet for forskjønnelse av Moss by og blant annet Kanalparken. Rundt 1910 var parken etablert som et populært promenadestrek. I dag er det bare vestre del av kanalen som kalles Kanalparken. På østsiden av kanalen er området hovedsakelig preget av fergetrafikken. Det er et gangbart område langs kanalen her også, men det har ikke den samme parkmessige opparbeidelsen eller størrelsen.

Gangveiene i Kanalparken har vært de samme siden parkens opprinnelse. I ytterkant av den innerste gangveien er det stående pyntestein/steinmarkører i granit, som også er synlige på bilder fra den første brua i 1855. Steinmarkørene kan minne om forankring for skip i kanalen, men er trolig ikke brukt til dette ettersom tauene hadde måtte krysse gangveien. Disse er med på å gi et helhetsinntrykk av skipsfart.



Figur 44-41 Kanalparken rundt 1900, Værlesanden delt av Kanalmoloen. Foto Mossebibliotekene.



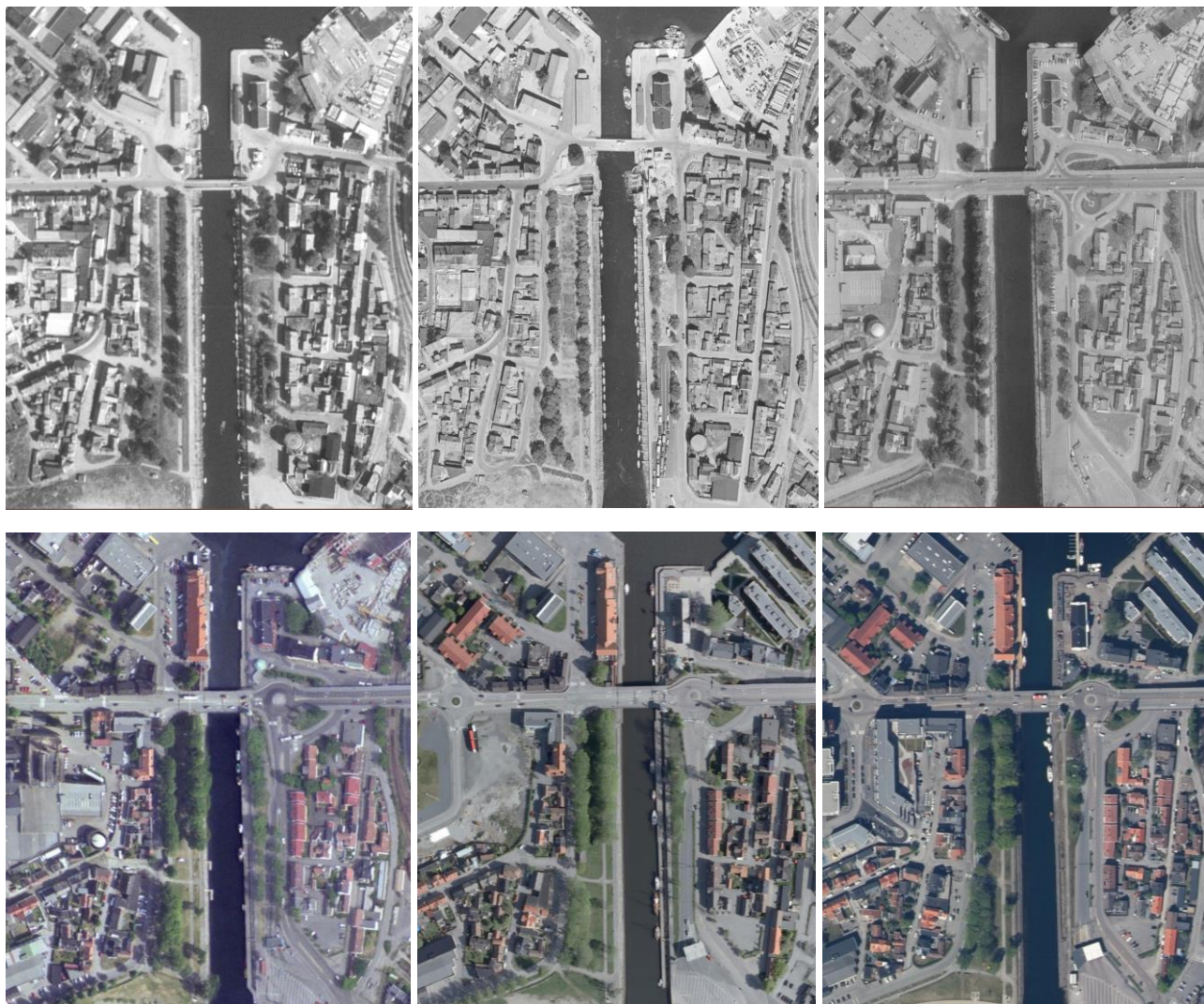
Figur 4-42 Kanalparken fra et postkort i 1911 sett fra vest mot øst. Kilde Mossebibliotekene.no



Figur 4-43 Bildet er tatt mot sør på den nye kanalbrua i 1957. Værlesanden er området på begge sider av kanalen. Som en følge av kanalmoloen ut i Værlebukta begynte det å danne seg en fin sandstrand på vestsiden av moloen. Dette ble etter hvert det populære Sjøbadet. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-44 Bildet er tatt fra sørvestsiden av kanalen. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-45 Flyfoto fra 1950, 1955, 1972, 1997, 2007 og 2022. Bildene viser endringene som er skjedd i Kanalparken, spesielt på østsiden med en reduksjon av trær, og ombyggingen av kanalbrua. Hentet fra Norgebilder.no



Figur 4-46 Værftsgata ca. 1930-tallet. Området nærmest Kanalbrua preges av et stort gammelt tre (Lind?) som er viktig for inntrykket av stedet. Hentet fra Mossehistorien.no. Til høyre er dagens situasjon med bebyggelsen fra 1990-tallet som bidrar lite til omgivelsene med et introvert uttrykk. Området er mindre tiltalende for opphold med dagens utforming. Potensialet er imidlertid stort ut fra den sentrale beliggenheten ved Kanalbrua og kanalen. Foto Norconsult høsten 2023.

Kanalen er støttet opp av tuktete natursteinsblokker med tynningsstein og antas å være tørrsteinsmurt. Ved utgravingen av kanalen i 1853 ble det benyttet steinblokker som vegger i kanalsiden. Ifølge Moss historielag er det de samme steinblokkene som ble brukt ved utvidelsen av kanalen i forbindelse med bygging av ny bru i 1955, og som er synlige i dag. Steinsetningen langs vannkanten er også et viktig fortellende element for hvordan kanalen er bygd opp. Kanalen fremstår i dag smalere enn tidligere ettersom det er bygget et nivå til med asfaltdekke på østsiden som den nederste bryggerekka.



Figur 4-47 Bildet til venstre viser vestsiden av kanalen med synlige steiner i vannkanten, og bildet til høyre viser natursteinblokkene sett forfra. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 4-48 Bildet til venstre viser anleggsarbeidene i 1954 hvor kanalen ble spuntet og stengt under anleggsarbeidene. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 4-49 Værtfsgata under bygging av ny bru. Hentet fra mossehistorien.no



Figur 4-50 Klargjøring før bygging i 1955. Foto mossehistorien.no



Figur 4-51 Ved demontering og byggingen av dagens bru ble det brukt lektere. Foto mossehistorien.no

Delområdet inkluderer også bygningen på vestsiden av kanalen ved Logns Plass. Bebyggelsen på vestsiden var i utgangspunktet tilknyttet industrien på Jeløya. Bygningen inngår i Vestre Kanalgate som verneverdig tett trehusbebyggelse med brannsmitteområde.

Wennersten Gården, Vestre Kanalgate 6	
	
Byggeår	1800 tallet, tredje kvartal
Registrering	SEFRAK-nr. 0104-0301-001
Opprinnelig funksjon:	Forretning/bolig
Dagens funksjon:	Forretning/bolig
Stilhistorie	Bygningen er en toetasjes hjørnegård oppført i tre med hjørnetårn på tak og balkong med tidsriktige proporsjoner fra sveitserstilen. Bygningen er imidlertid rehabilitert med ny grunnmur, utlektet fasade, vinduer og tak på 1990 tallet og fremstår av nyere karakter.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen har stor fortellerverdi om hvordan man bebodde seg inntil kanalen i lyse og luftige leiligheter rundt århundreskiftet og bygningen har flott beliggenhet med innsikt og miljøskapende element til kanalen.

	Bygningen er restaurert med nyere materialer, og har redusert autentisitet. Bygningen er regulert til bevaring på bakgrunn av sin kulturhistoriske verdi som arbeiderstrøk fra 1800 tallet.
--	---

Andre elementer med kulturhistorisk verdi

Skulpturen *Willy Johansen* av Bruce Naigles er en byste av en byorginal og er plassert på en av Willys inspeksjonsrunder. Bysten ble plassert på nordsiden av kanalbrua i 2018. *Liggende dikter* er vis-a-vis og er laget av Hans Jacob Meyer i 1951. Skulpturen har stått på sørsiden av kanalbrua siden 1959.

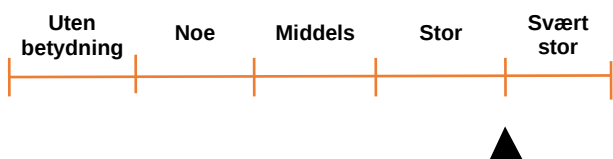


Figur 4-52 Willy til venstre og Liggende dikter til høyre. Foto Moss kommune

Verdivurdering

Delområdet bygger oppunder kanalens- og Moss' bys industrihistorie, og er et svært viktig identitetsskapende element i nærområdet og sentrumsområdet av Moss. Miljøet har noen sjeldne kvaliteter som den utgravde kanalen og Tollboden som representerer særskilte kulturhistoriske verdier med nasjonal og regional verdi, spesielt ifm. skipsfart. Jeløgata, Logns plass og bygningene nær kanalen har høy historiefortellende verdi for handelsvirksomhet, utvikling og sosialhistorie fra ulike tidsepoker. Til sammen utgjør de et viktig sammenhengende kulturmiljø.

Området beskrives som et særpreget og intakt miljø med store arkitekturhistoriske verdier, blant annet Tollboden, Jeløgata og miljøene med arbeiderboliger i tilknytning til delområdet. Delområdet vurderes til å ha stor til svært stor verdi av nasjonal karakter, som et helhetlig bygningsmiljø som inneholder bygninger med stor kulturhistorisk verdi forsterket og satt i en sammenheng rundt kanalområdet som har hatt stor betydning for dagens bystruktur og utvikling. Store deler av området inngår i nasjonalt verdifullt kulturmiljø og at Tollboden med uthus er fredet. I tillegg er den sørligste delen av kanalen med Kanalparken og kontrolltårnet vurdert til å inneha vesentlig verdi i regional sammenheng. Delområdet omfatter også Logns plass og en bit av Vestre kanalgate som er viktige for sosialhistoriske aspekter. I tillegg grenser område til Værlesanden. Delområdet vurderes til å ha nasjonal betydning. Miljøet er regulert til spesialområde bevaring i overordnede planer.



Delområde 4 – Østligste kaiområde for Moss Værft

Delområdet består av det østligste kaiområdet på Moss Værft. Værftsgata går fra Helgerødgata 1 og nordover mot Mossesundet/kanalen der den svinger nordvestover mot hovedinngangen til Moss Værft, nå Jeløy Strandpark. Da Moss Mekaniske Verksted skulle utvide og bygge en stor maskinhall, ble de utgravde massene brukt til å bygge opp grunnen mot Mossesundet og ga plass til flere industritomter.

- 4.2.4 Området fremstår i dag som usammenhengende med store åpne rom og mye parkering. Bebyggelsen i delområdet er i hovedsak nyere leilighetsbygg fra ca. 1990-tallet og fabrikklokaler fra ca. 1950-tallet, men også ett par eldre bygninger ligger i området.

Boligene i Værftsgata 12 og 14 er vernet etter plan- og bygningsloven med hensynssone H570 i Områderegulering for Kanalområdet Nord-Jeløy. Det er andre SEFRAK-registrerte bygg som ikke er gitt hensynssone i planen. Dette er Værftsgata 8 (ID 0104-0201-013) og 3 (ID 0104-0201-011). Værftsgata 8 er fra første kvartal av 1900-tallet og har antatt vært oppført i «sveitserstil». Bygningen planlegges revet i utviklingen av området.



Figur 4-53 Bildet til venstre viser Værftsgata 8 (SEFRAK 0104-0201-013 og -014). Hentet fra google.maps.no og Mossehistorien.no

Den gamle Persilfabrikken oppført i tegl og betong fra 1939 med kontorer og fabrikk som produserte vaskemiddel planlegges også revet til fordel for ny bebyggelse. Bygningen har store vindusfelt og stram stil med avtrappet teglarkitektur med forbilde i de første moderne fabrikk bygningene som vokstre frem med den «tidligste» industrien på Jeløy. Transformatorstasjon er ikke planlagt revet eller endret i fremtidige planer.



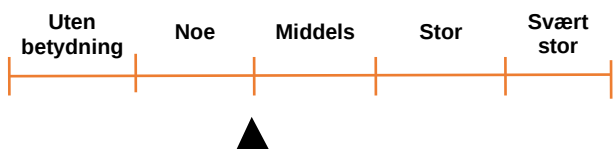
Figur 4-54 Persilfabrikken på "Alphatomten" er et eksempel på tidlig industriarkitektur fra 1939 til venstre og Jeløya Transformatorstasjon fra 1960-tallet til høyre.



Ved riving av disse bygningene, vil bygningsstruktur og historiefortellende verdier om utviklingen i området bli tapt. Dette er historiefortellende verdier om samfunn og industri, og om tollhistorie. I slike situasjoner kan demontering og flytting av bygninger av kulturhistorisk verdi vurderes, for å ivareta identitet til området og gi nye områder historiske kvaliteter.

Verdivurdering

Delområdet bærer preg av spredt, stegvis utbygging og endring med bygninger av ulik karakter og tidsalder. Ytterst på området er det store åpne flater, i dag asfaltert. Gjeldende områdeplan legger opp til en oppstramming av gatestrukturen og at store deler av dagens bebyggelse rives. Området vurderes til å ha noe til middels verdi ettersom det representerer flere virksomheter og herunder tidligindustri og tollvirksomhet som har hatt betydning for utviklingen av Jeløya og Moss by. Variasjon i bebyggelse gir området en historiefortellende dybde, spesielt i Værftsgata. Dagens industri-bebyggelse har en klar sammenheng ved plasseringen langs kaiområdet, men fremstår allikevel frakoblet som en følge av dagens bruk. Eldre, mindre bygninger kan ved flytting fortsette å gi miljøskapende og historiske kvaliteter til den nye bydelen.



4.2.5 Delområde 5 – Sykehusgata

Øst for kanalen er det 30 bygninger registrert i SEFRAC-registeret, hvorav 25 av disse er vernet gjennom plan- og bygningsloven. Ett av disse er det gamle sykehuset fra 1848. Den eldre bebyggelsen på begge sider av Kanalen inngår i Riksantikvarens liste over verneverdige tette trehusmiljø og bør hensyntas ved gjennomføring av tiltak i området. Sentrumsplanen for Moss presiserer under punkt 4.2 Parkformål at alle tiltak på stedet må tilpasses det omkringliggende kulturmiljøet.

I denne konsekvensutredningen velger vi å avgrense delområde 4 til å kun gjelde den nærmest berørte bebyggelsen, men at bakenforliggende bebyggelse skal hensyntas ved tiltak i prosjektet som kan forringe dette verneverdige miljøet. Den nærmeste berørte bebyggelsen er Sykehusgata 10 som er datert til første kvartal av 1800-tallet.

Bygningen inngår i Værlesanden som verneverdig tett trehusbebyggelse med brannsmitteområde.

«Det gamle sykehuset», Sykehusgata 10		
Byggeår	1848 / 1901	
Registrering	Askeladden ID 236900/SEFRAC-nr. 0104-05-01-001	

Opprinnelig funksjon:	Sykehus/helsearbeid
Dagens funksjon:	Velferdssentralen/seniorsenter
Stilhistorie	Oppført i enkel stil med hint mot senempire og sveitserstilen. Huset har kryssportvinduer med enkel profil i karm Tilbygget på nordenden kom i 1901 for å møte etterspørsel av sengeplasser.
Kulturhistoriske aspekter	Bygningen representerer en virksomhets utvikling med viktig historisk betydning. Sykehuset antas å ha hatt selvhushold og er en del av et tun med flere uthus og sekundære boliger. Hovedhuset har trolig erstattet det tidligere gårdshuset /sykehuset under fattigvesenet. Bebyggelsen har dermed en historiefortellende verdi for arbeiderstrøket omkring. Bygningen brukes fremdeles innenfor helsearbeid og fortsetter å være et viktig sosial- og samfunnshistorisk møtepunkt.



Figur 4-55 Bygningen har «ryggen» mot Jeløya og bildet er tatt fra sør-vest. Hentet fra mosshistorielag.no

Verdivurdering

Delområdet representerer arbeiderboliger, der flere bygg er inkludert i Riksantikvarens liste over verneverdige tette trehusmiljøet og/eller SEFRAK registrerte og skal hensyntas. Området har opplevelsesverdi og kulturhistoriske elementer med god lesbarhet om tradisjonell byggeskikk og bruk. Hovedbygningen er en del av tidligere gårdsmiljø med tilhørende uthus i bakgården, og representerer en sosialhistorisk sammenheng med historiefortellende verdier, og utbyggingen av hovedhuset forteller om flere faser av virksomheten og byggeskikken som preget tiden.

Bygningen i Sykehusgata 10 som ligger inntil planlagt tiltaksområde representert et samfunnsviktig tilbud gjennom sykehusvirksomhet og har en historiefortellende verdi for helsevesenet på 1800- og 1900-tallet, og i dag som helsebringende møteplass for byens borgere. Bygningens forhage anses å ha liten betydning for opplevelsesverdien til bygningen, og skal i hovedsak gi luft mellom fasade og vei.



Oppsummering

I tabellen nedenfor oppsummeres verdiene for hvert delområde.

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

4.2.	Delområde	Beskrivelse	Verdi
	Delområde 1	Villabebyggelse med forhager	Middels til stor
	Delområde 2	Bygate med forretninger og leiligheter	Middels høy
	Delområde 3	Kanalområdet med park og bebyggelse i Jeløgata	Stor til svært stor
	Delområde 4	Østlig del av Moss Værft	Noe til middels
	Delområde 5	Det gamle helsehuset	Middels

5 Påvirkning og konsekvens i driftsfase

5.1 Bildebeskrivelse av påvirkning

Tegningene nedenfor viser prosjektets første skisse med behov for både midlertidig og permanent erverv. Tegningene ble utarbeidet som grunnlag til grunnerv i februar 2024. De illustrerer planforslagets inngrep innenfor planområdet både for anleggs- og driftsfase med permanent og midlertidig erverv.





Prosjektområde 1 Kanalbrua

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

	Delområde	Verdi	Påvirkning	Konse- kvens	Begrunnelse
5.1.	1	Middels til stor	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning ettersom delområdet ikke inngår i området.
	2	Middels høy	Ubetydelig endring	-3	Bygningene nederst i Helgerødgata vil være sårbare for skader under og etter anleggsarbeidene på grunn av anleggstrafikk, spunting og lignende. Videre kan en ev. endring av grunnvannstand eller svikt i grunnforhold pga. anleggsarbeider få uheldige følger for bygningene med risiko for setningsskader i bebyggelse innenfor delområdet. Mulig stenging av Værftsgata kan ha en positiv innvirkning for Mur- og tregården på sikt da det blir redusert trafikk forbi og området kan tilbakeføres som en møteplass. Høyden på veien er prosjektert til å tilsvare dagens nivå inntil bygningene. Tiltaket kan medføre at det blir mindre kødannelse i gateløpet.
	3	Stor til Svært stor	Noe forringet	-4	Bygningene i Jeløgata og Tollboden med uthus vil være sårbare for skader under og etter anleggsarbeidene på grunn av anleggstrafikk, spunting og lignende. Videre kan ev. endring av grunnvannstand få uheldige følger for bygningene. Tollboden har tidligere registrerte skeivsetningsskader som bør registreres i forkant av arbeider og holdes under oppsyn med setningsmålere, samt prøvegravinger rundt bygningen vil avdekke fundamenteringsforholdene og gi informasjon om behov for risikoreduserende tiltak. Dersom tiltaket medfører skader på fredet bebyggelse, vil dette medføre den høyeste konsekvensgrad. Anleggsfasen for kanalområdet vil gi avtrykk i kanalen. Interimsalternativene vil på hvert sitt vis føre til potensielle gravearbeider og inngrep i Kanalparken og kanalen, og medfører en risiko for ødeleggelse av autentiske kulturminner i kanalen og dens uttrykk. Løsningene vil muligens kreve flytting av natursteinsblokker og steinmarkører og andre spor som må tilbakeføres til opprinnelig sted. Utformingen av ny kanalbru vil ha stor betydning for det helhetlige miljøet langs kanalen og fremtidig historisk lesbarhet av området. Kontrolltårnet i seg selv vil få en redusert verdi ifm. flytting og tilbakeføring, men ved at Kontrolltårnet tilbakeføres nært inntil ny bru vil den i seg selv beholde lesbarhet og historiefortellende verdi. En ny

				sokkel vil redusere autentisiteten. Foreslått kanalbru har en ny utforming med trespenn, men bygger videre på dagens plassering og materialvalg i eksisterende bru. Forslaget vil introdusere en mer åpen gangpassasje som kobler gangvei og kanal visuelt sammen. Ny bru er ikke prosjektert som klaffebru, men behovene for skipstrafikk er også endret. Denne bruløsningen vurderes som positivt for bruken og opplevelsesverdien til kanalområdet som et promenadested.
4	Noe til middels	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning på området. Utbedringen av brua muliggjør utbygging av området i tråd med vedtatt områdereguleringsplan.
5	Middels	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning på delområdet i driftsfasen. Situasjon er tilnærmet uendret.

Prosjektområde 2 Helgerødgata

5.1.2 Tabell 5-1-2. Vurdering av påvirkning og konsekvens for kulturminner i delområdene i driftsfase.

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konse- kvens	Begrunnelse
1	Middels til stor	Forringet	-2	Endringene i gateløpet medfører permanent erverv i deler av forhagene på begge sider av veien. Inngrep og erverv av forhagene vil kunne endre stedsidentiteten, eldre gjerder, eldre beplantning og forståelsen av «rikdommen» som har vært tilknyttet villaene. En fjerning eller oppføring av kopi av eksisterende murer og smijernsgjerder til villabebyggelsen vil svekke kulturminneverdiene. Det er få opprinnelige gjerder igjen. Cort Adlers gate 8 vil få reduksjon av forhagen og opprinnelig gjerde planlegges river og reetableres som kopi på nytt sted. Endringer ved forhagen og gjerdet vil forringe bygningens arkitektoniske-, historiske- og miljøskapende verdier og bør unngås. Plassen foran Gimle kino med mønsterbelagt brostein har også en kulturhistorisk verdi og svekkelse av dagens brostein og byrom foran bygningen vil redusere området betraktelig. Bygningene og originale elementer ved hageanleggene vil være sårbare for skader ved tilbakeføring etter anleggsarbeidene.
2	Middels høy	Noe forringet	-2	Prosjektet legger opp til å flytte adkomsten til bygningene Helgerødgata 7b og 5a-b til Øisteins gate. Dette vil forringe noe av den kulturhistoriske verdien til bygningene og kommunikasjonen til den tidligere handelsgaten, og til Helgerødgata i sin helhet. Den tidligere handelsgata er nå prosjektert

				som en transportåre. Det er viktig at utformingen og ev. heving og utvidelse av nytt fortau ikke fjerner spor av gamle inngangspartier, trapper, kjellervinduer og steinlagte mønsterpartier langs fasaden. Slike endringer er fasadeendring, svekker fortellerverdien og påvirker negativt bygningenes arkitektoniske verdier. Dersom gatenivået heves eller utvides vil det føre til påvirkningsgraden <i>forringet</i>. Prosjektet muliggjør en stenging av Værftsgata. Dette kan medføre en fremtidig utnyttelse av området som en møteplass, og en potensiell utvidelse av Kanalparken på sikt. Bygningene vil være sårbare for skader under og etter anleggsarbeidene på grunn av anleggstrafikk, riggområder, spunting og lignende. Videre kan endring av grunnvannstand få uheldige følger for bygningene.
3	Stor til svært stor	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning i driftsfase.
4	Noe til middels	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning i driftsfase.
5	Middels	Ubetydelig endring	0	Ingen innvirkning i driftsfase.

5.1.3

Oppsummering og rangering av alternativer

Prosjektet har grunnet kompleksitet ikke andre alternativer for å anlegge veitraseen ett annet sted enn dagens eksisterende trafikkløp. Dersom man skal løse trafikale problemer er det valgt å se på løsninger ved dagens trasé.

I anleggsfase gjennomgår prosjektet ett par alternativer for etablering av midlertidig interimsløsning over kanalen. Disse alternativene kan medføre permanent forringelse av kulturminner. Det er viktig med skånsomhet for inngrepene for å ivareta kulturmiljøet og historiske aspekter ved gateløpet.

For å kunne vurdere den samlede virkningen av ulike alternativer mot hverandre har hvert fagtema angitt en samlet konsekvensgrad. Samlet konsekvensgrad for fagtema kulturminner:

Tabell 5-2. Samletabell over alternativer og prioritering for prosjektområde 1 Kanalbrua.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	1 Helgerødgata villabebyggelse	0	0
	2 Helgerødgata handelsområde	0	-3
	3 Kanalen og Kanalparken	0	-4
	4 Østlig kaiområde Moss Værft	0	0
	5 Sykehusgata	0	0

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Betydelig
	Begrunnelse		Delområder med middels til stor konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til stor grunnet forringelse og risiko for skader i anleggsfasen for to delområder. Situasjonen i driftsfasen vil være tilnærmet uendret for de andre delområdene.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endringer rundt kanalen og Kanalparken, og heller ingen risiko for setningsskader på kulturminner innenfor planområdet.	Tiltaket medfører reduksjon av viktige miljøskapende og historiefortellende elementer i Helgerødgata og rundt kanalen. Tiltaket vil tilbakeføre og reetablere de kulturhistoriske elementene som ev. flyttes eller fjernes, men autentisiteten vil være svekket. Ny kanalbru vil endre det visuelle uttrykket til kanalområdet.

* Prioritering der 1 er vurdert best

Tabell 5-3. Samletabell over alternativer og prioritering for prosjektområde 2 Helgerødgata.

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
Konsekvensgrad for delområder	1 Helgerødgata villabebyggelse	0	-2
	2 Helgerødgata handelsområde	0	-2
	3 Kanalen og Kanalparken	0	0
	4 Østlig kaiområde Moss Værft	0	0
	5 Sykehusgata	0	0
Vurdering av samlet konsekvens	Samlet konsekvens	Ubetydelig	Betydelig
	Begrunnelse		Delområder med middels konsekvensgrad dominerer. Den samlede konsekvensen er satt til middels grunnet forringelse og risiko for skader i anleggsfasen for to delområder som vil gi permanent betydning for den kulturhistoriske lesbarheten i gatebildet. I driftsfasen vil gateløpet vil det være mindre luft mellom veianlegget og kulturminnene i

Vurderinger		Nullalternativet	Alternativ 1
			vest, samt at adkomster blir endret permanent.
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse	Ingen inngrep betyr ingen endringer i forhager, og heller ingen risiko for setningsskader på kulturminner innenfor planområdet.	Tiltaket medfører reduksjon av viktige miljøskapende og historiefortellende elementer i Helgerødgata og rundt kanalen. Tiltaket vil tilbakeføre og reetablere de kulturhistoriske elementene som ev. flyttes eller fjernes, men autentisiteten vil være svekket. Alternativet medfører reduksjon av forhager som er et viktig miljøskapende og kulturhistorisk element i gata.

* Prioritering der 1 er vurdert best

Begrunnelse for rangering

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

Tiltaket vil medføre en noe endret opplevelse av Helgerødgata og dagens grønne preg. Prosjektet fjerner trær og annen beplantning, og reetablerer ikke tilsvarende. Reduksjonen i forhager svekker noe av den kulturhistoriske forståelse av bebyggelsen i vest. Tiltaket skal tilpasse seg eksisterende inngangspartier og spor av inngangspartier i den østligste delen av Helgerødgata, men endrer adkomst for noe av bebyggelsen. Dette kan i en kulturhistorisk kontekst svekke lesbarheten av en tidligere handelsgate. Rivingen av eksisterende kanalbru og etablering av en ny bredere bru medfører inngrep i Kanalparken i anleggsfasen som ikke er reversibel. Enkelte skadereduserende tiltak kan gjøres, men eldre trær og steiner vil måtte erstattes. Kontrolltårnet får en midlertidig plassering, før den får ny plassering. Kontrolltårnets relasjon til kanalen og kanalbrua blir noe svekket ved at den vil leses som et frittstående bygg i ny situasjon, og noe av autentisiteten vil bli svekket som følge av ny sokkel og flytting.

6 Konsekvens i anleggsfase

Dersom tiltaket i anleggsfasen medfører permanent skade for kulturmiljø, som fjerning av automatisk fredede kulturminner, eller fjerning av verneverdige bygninger, inngår dette i vurderingen av konsekvenser i det endelige tiltaket. Det er ikke gjennomført arkeologiske registreringer i forbindelse med planprosessen.

Planforslaget legger opp til to mulige interimsløsninger sør for kanalbrua for trafikkavvikling og anleggsgjennomføring i anleggsfasen. Uavhengig av interimsløsning vil Kontrolltårnet vil bli flyttet for å muliggjøre arbeid på ny bru, og dette utgjør en risiko for konstruksjonen og herunder kulturminnet. For å redusere risiko for skader under flytting bør det begrenses til et minimum, og midlertidig plassering bør være med noe avstand til anleggsområdet. Det må bygges en kopi av sokkel plassert ved nytt brukar. Det viktig at nytt fundament inntil den nye bru er en kopi av eksisterende sokkel, herunder i materialvalg, høyde, trappeforbindelse og tilgjengelighet slik at tårnet fremstår i sin helhet som en kopi av det opprinnelige.

6.1 Kanalbrua

Interimsløsning – midlertidig fylling

Den første interimsløsningen går ut på å lage en fylling i kanalen for både vei og anleggsområde. Denne løsningen vil medføre visuelle endringer i kanalen og Kanalparken. Det vil være trangt om plassen rundt brua i både rive- og byggefasen. Det planlegges for å grave og spunte avgrensede anleggsområder på begge sider av brukaret for å sikre stabilitet i massene og tilstrekkelig plass for riving og sanering av eksisterende bru. Denne løsningen krever tilkomst med anleggsvei på nordsidene av kanalen. Det medfører riving/fjerning av eksisterende bygningsmasse som servicebygg på baksiden av Fiskebasaren, og ev. vegetasjon. Servicebygget og vegetasjonen er av nyere tid og anses ikke til å tilføre området kulturhistorisk verdi. Området inngår i NB!-registeret og for hensynssone i kommuneplan, og anleggsgjennomføringen her må det tas spesielle hensyn til å ikke medføre forringelse av kvaliteter i bygningene eller deres forhold til hverandre. For Tollboden med uthus som er fredet kreves spesielle hensyn for å hindre at disse bygningene får skader av varig karakter. Tollboden har allerede registrerte setningsskader og det planlegges anleggsområde i nærheten av bygningen.

Interimsløsningen inkluderer en lekerløsning som vil supplere anleggsområdene ved brustedet. Lekteren vil hindre båttrafikk i kanalen fra nordsiden, men anses for å gi lite konsekvenser for kanalen i seg selv.

Dersom man ved tiltaket finner nye kulturminner som ankerplasser eller løsfunn m.m på land eller i sjø, må dette ivaretas i prosjektet slik at disse ikke forringes.



Figur 6-2 Forslag til tilkomster for anleggsområdene. Grønne piler for lekerløsning, og røde for oppfyllingsløsning.



Figur 6-1 Illustrasjonen viser foreslåtte løsninger for anleggsstrafikk i rødt og oransje, leker i lilla og anleggsområde i grønn.



Figur 6-3 Interimsveien og anleggsgjennomføringen vil medføre at de nærmeste trærne til kanalbrua hugges. Foto Norconsult våren 2023.

Oppfyllingsløsning er foreslått med steinmasser i kanalen. Det krever steinmasser innenfor relativt kort avstand og at kaier i nærområder kan fungere som lasteplass for massene. Løsningen kan medføre skader på kanal/infrastruktur/brygger som må rettes opp i etterkant. Ved Moss bobilhavn er det et område entreprenør kan benytte til riggområde. Området er egnet både til å transportere materialer med lekter og lastebiler. Det foreslås å benytte Værftgata som en enveiskjørt rundkjøring rundt kvartalet for å unngå rygging. Tiltaket anses ikke til å gi negative konsekvenser for de kulturhistoriske verdiene i delområde 2, og 5 ettersom beregnet anleggsperiode er på 2 år og i hovedsak kun vil føre trafikken noe nærmere enn den allerede er i dag. Bebyggelsen kan få noe mer slitasje som følge av støv, støy og vibrasjoner i denne perioden. Fundamenteringsmetodene for bebyggelsen er ikke kjent og må kartlegges for å unngå skader.

Kanalparken vil ha begrenset tilgang i anleggsfasen og enkelte trær nærmest kanalbrua planlegges hugget for å gi plass til interimsløsning og anleggsområder. Den sørligste delen av Kanalparken vil kunne brukes som vanlig.



Figur 6-4 Det legges opp til at anleggstrafikken føres under Rådhusbrua og forbi vestligste del Jeløgata før trafikken føres bak fiskebasaren. Foto Norconsult våren 2023.

Interimsløsning – midlertidige bruer

Dersom prosjektet velger en interimsløsning bestående av midlertidige bruer vil det antageligvis føre til større inngrep rundt og i kanalen. Antatt lengde på anleggsperioden vil trolig være lenger enn fyllingsalternativet ettersom anleggelse av denne type bru krever mer tid. Dette alternativet krever større rigg- og anleggsområder i nærliggende områder ettersom man ikke lager et anleggsområde i kanalen. Det er skissert et behov for tre bruløsninger der to av disse er for persontrafikk og anleggstraftikk og den siste er en lettere bru for myke trafikanter. Stive interimlsruer innebærer fundamentering i kanalen og/eller i kanalens brukar, gravearbeider i Kanalparken og trolig kanalen med fjerning av natursteinsblokker, repoer i kanalen og etablering av brukar som faste fundamenter for de stive bruene. Brukarene vil trolig utformes som støpte fundament, men dette er ikke detaljprosjektert enda.

Det er en risiko at gjennomføring av tiltak i kanalen kan medføre skader på gjenstående deler av kulturminnet og redusere verdiene. Denne løsningen medfører store inngrep og risiko for autenticiteten til kanalområdet og dens uttrykk. Det er risiko forbundet med demontering, lagring og remontering av natursteinene og repoer i kanalen. Tiltaket vil medføre et stort inngrep både i anleggsfase, som senere må tilbakeføres i driftsfase.

Omfang av trefelling er uavklart, men ettersom alternativet fører til flere bruer og dermed et bredere område som må beslaglegges i anleggsfasen, antas det at et større område i Kanalparken vil bli berørt. Den sørligste delen av Kanalparken vil kunne brukes som vanlig.

Denne løsningen muliggjør at kanalen har åpent vannspeil og gjennomfart av båttrafikk i deler av anleggsperioden. Det er positivt at det kulturhistoriske miljøet opprettholdes i større grad, men det antas at kanalen må stenge i deler av anleggsfasen som følge av sikkerhetshensyn ved eks. riving av eksisterende bru. En lekterløsning som supplement til anleggsområde på nordsiden av kanalbrua vil vanskeliggjøre adkomst for båttrafikken.

6.2 Helgerødgata

I anleggsfasen kan det være nødvendig å ha et anleggsområde på ca. 3 meter inn i forhagene til villabebyggelsen i delområde 1. Fordelene for prosjektgjennomføringen knytter seg til massedisponering ved at masser fra hagene kan lagres på egen eiendom og unngå forringelse ved flytting og midlertidig lagring et annet sted. Alternativet er å flytte massene til og fra området, men det anses å være mindre bærekraftig. Fortauene langs Helgerødgata vil bli stengt i hele perioden for å frigi plass til midlertidig kjørebane på den siden av veien som arbeidene pågår for å sikre trafikkflyten. Det medfører at bebyggelsen i perioder vil få trafikken nærmere enn dagens situasjon, og kan føre til noe mer slitasje som følge av støv, støy og vibrasjoner i anleggsperioden. Det er viktig at man gjennomfører en kartlegging av tilstand i bygningene før tiltaket igangsettes, som man under anleggsfasen følger opp slik man har kontroll på ev. bevegelser og der tiltak utføres ved behov. Myke trafikanter vil ledes til sidegatene under anleggsperioden. Dette anses ikke til å ha stor betydning for de kulturhistoriske verdiene som sidegatene innehar.

Sårbarheten i delområdet knytter seg til inngrep som endrer områdets hagebypreg og opprinnelige planideal med små hus med forhage. Dersom hagene bygges ned eller området tilføres bygninger i en annen skala vil områdets karakter gå tapt, det samme vil gjelde reduksjon av hagearealet. Mange av villaene er gode og velbevarte eksempler på 1900-tallets arkitektoniske stilarter der form og originale, eldre bygningsdetaljer i stor grad er beholdt. En annen sårbarhet i området er knyttet til opplevelsen av området som møtet mellom kvartalsstruktur og hageby, og til bebyggelsens skala som følge av dette. Delområdet er et godt eksempel på rutenettplanlegging. Forhager og hager bør bevares som beplantede områder og vegetasjonen bevares mest mulig i sin opprinnelige form. Forhagene er et viktig visuelt element i gatebildet som kan ha innvirkning på opplevelse av reisetid og historiske tidsepoker ettersom det gir ulike visuelle inntrykk. Hekker og gjerder

er viktige elementer som gir privatliv og definisjon til hagen. Permanent og midlertidig erverv bør begrenses så langt det lar seg gjøre.



Figur 6-5 Bilder av forhagene til Helgerødgata 31, 29 og 27. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 6-6 Bilder av dagens forhager for Helgerødgata 3, 6 og Tordenskioldsgate 3. Foto Norconsult våren 2023.



Figur 6-7 Bilder av forhagene til Cort Adlersgate 1A og Oda Kroghs gate 2. Foto Norconsult våren 2023.

Adkomsten til flere av villaene vil måtte bli midlertidig flyttet. Dette gjelder også flere av virksomhetene i delområde 2 og 3. Det er viktig at midlertidig trafikkavvikling ikke ødelegger historiske aspekter ved hageanleggene, og at gjerder og eldre opprinnelige busker blir gjenopprettet. Midlertidig erverv medfører redusert bruksareal på eiendommene, og for noen redusert tilgjengelighet og endring av adkomst.

For anleggsfasen er det viktig at tiltak for å ivareta dagens hageanlegg, spesielt hageanlegget ved Cort Adlers gate 8 og Helgerødgata 33 må prioriteres. For Cort Adlers gate 8 vil trafikken i en periode benytte fortauet på sørsiden av Helgerødgata og føres nærmere bygningen mens arbeidene pågår på nordsiden. Det samme gjelder plassen foran Helgerødgata 33, Gimle kino med mønsterbelagt brostein. Dersom det er

nødvendig for anleggsfasen kan brostein og masselagring skje på egen eiendom, men dette kan igjen medføre større behov for midlertidig erverv.



Figur 6-8 Forhagen sett ut mot Helgerødgata mot vest til venstre og øst til høyre. Foto Norconsult våren 2023.

Rekken med trær langs Glassverket vil bli fjernet til fordel for veiutvidelse. Disse er av nyere karakter, men er et historisk pek til tilsvarende trerekke utenfor Glassverket. Det bør reetableres trær på tilgjengelig sted i gateløpet for å tilføre grønn karakter. Gatetrærne bidrar til visuelle inntrykk på strekningen og er et identitetsskapende element. Samlet sett har gatas beplantning en viktig rolle både for økologi, rekreasjon og estetikk.

7 Skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet er en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen for å ivareta kulturminner ved berørt område ved å identifisere potensielle risikoer og skader. For bygninger med vern er alle tiltak utover vanlig vedlikehold på bygningene søknadspliktig ihht. plan og bygningsloven. Både SEFRAK-registrerte bygninger (bygg etter 1850) og bygninger eldre enn 1850 (rød trekant) har meldeplikt til offentlige organer ihht. Kulturminneloven dersom det skal gjøres endringer på bygningen. I dette prosjektet legges det ikke opp til endringer på bygningene. Det er flere grep som kan gi positiv virkning for kulturmiljøet.

Det vil i tillegg gis forslag til skadereduserende tiltak som ikke inngår i kostnadsoverslaget eller utredningsgrunnlaget, og som kan redusere de negative virkningene ytterligere. Det vil redegjøres kort for hvordan disse tiltakene vil kunne endre konsekvensene.

7.1 Driftsfase

Det er viktig at prosjektet gjennomfører skadereduserende tiltak slik at man ikke reduserer eller ødelegger kulturhistoriske aspekter ved kanalen, bygninger og historiske elementer i forbindelse med disse og tilgrensende byrom. Midlertidig erverv til anleggsområde skal tilbakeføres etter anleggsarbeidene. Det er viktig at kaianlegg, gjerder, trapper, steinanretninger og eldre opprinnelige busker blir gjenopprettet. Tiltak som å ta vare på eldre gjerder, steinanretninger/brostein, busker m.m. for lagring og gjenbruk forsterker historiefortellende- og materialkvalitet ved oppbygging av kopier.

For kanalområdet er det viktig at tiltak ved ny bru og midlertidig interimsløsning ikke forringer områdets historiske kvaliteter. Natursteiner, granittsøyler og andre kulturminner i forbindelse med kanalen må tilbakeføres med opprinnelige materialer og nivåer på steinsetting og nedtrappinger mot kanalen skal tilbakeføres.

Kontrolltårnet skal bevares og må reetableres i tilknytning til kanalbrua. For kanalområdet som et helhetlig miljø er kontrolltårnet et viktig historiefortellende element og det eneste synlige minnet om de tidligere bevegelige bruene over kanalen. Det er viktig for kulturminnets lesbarhet at tårnets endelig plassering blir liggende ca. 2-3 meter sør for ny bru og tilnærmet lik avstand fra kanalen. Det er også viktig at tårnet innehar samme høyde som i dag der den er godt synlig ved brukaret og miljøet omkring. Ved demontering på nivå med dagens kjørebane på brua, er det viktig at nytt fundament er kopi av eksisterende høyde, trappeforbindelse og tilgjengelighet slik at tårnet fremstår i sin helhet som en kopi av det opprinnelige. Døren inn til plan 2 kan tillates å plomberes/gjenmures, men fasaden skal ha synlig spor etter gammel dør. Maskineriet til den eksisterende kanalbrua burde bevares som en installasjon med fortellerverdi, gjerne ved dagens plassering synlig for befolkningen med en fortellerverdi for historien om den todelte klaffebruen.

Nederst i Helgerødgata er det flere SEFRAK registrerte bygninger. Man må ikke tillegge elementer ved nye løsninger som reduserer kulturminnene som for eksempel forringer trappeinnganger, kjellervinduer og fasadeliv. Fortausløsningen forbi fasadelivet må legges opp til mulig reetablering av originale inngangspartier. Inngangspartiene kan for eksempel synliggjøres med en forandring i dekke for å bedre universell utforming i gateløpet. Endringer vil kunne påvirke den historiske lesbarheten til kulturmiljøet, og kan ha en negativ innvirkning som tidligere omtalt i dette dokument.

Forhagen utenfor Cort Adlers gate 8 må istandsettes og tilbakeføres i størst mulig grad.

For villabebyggelsen skal områder som midlertidig erverves til anleggsområde tilbakeføres i så stor grad som mulig. Der hvor krav til friskt medfører at beplantning må reduseres bør kravene til friskt gjennomgås og reduseres så langt som mulig for å beholde hagene i størst mulig grad. Gjerdene er viktige visuelle elementer i gatebildet, og noen av de eldre gjerdene som vil bli revet bør reetableres med stor grad av

gjenbruk og som gode kopier. Eldre busker og trær fra ca. 1900-tallet i område bør vurderes om å få stå eller graves opp med røtter ved massedisponering, eller om mulig ta stiklinger fra.

Gimle Kino har et flott dekke med mønsterbelagt brostein. Dette området bør bevares og forsterkes slik at det fremstår som et byrom i gateløpet. Mønsteret i belegningssteinen bør videreføres/kompletteres og gjenbrukes i driftsfase. Dersom det er nødvendig for anleggsfasen kan brosteinen midlertidig fjernes, lagres og tilbakeføres i samme dekormønster som den foreligger, ev. med en historisk komplettering av dagens dekormønster. Det er viktig at midlertidig vei ikke ødelegger historiske aspekter ved anleggene, og at gjerder, steinanretninger og eldre opprinnelige busker blir gjenopprettet på samme måte som beskrevet ovenfor. For å bevare mest mulig av dekket foreslås det å avslutte fortau og sykkelvei i grensen hvor dette dekket ligger i dag i stedet for å trekke asfalt helt ut til Gimlekrysset. Dette tiltaket vil bevare og fremheve kunsten i brosteinen og vil bidra til å forsterke området som en «plass» og et møtested med historiefortellende og miljøskapende verdi.



Figur 7-1 Bildet viser deler av mønsteret i brostein utenfor Gimle Kino. Foto Norconsult våren 2023

7.2 Anleggsfase

I dette prosjektet legges det ikke opp til endringer på bygningene, men det vil måtte tas hensyn i anleggsarbeidene for å unngå uønskede konsekvenser. For bygninger med vern er alle tiltak utover vanlig vedlikehold på bygningene søknadspliktig ihht. plan og bygningsloven. Anleggsfase vil kunne medføre at bebyggelsen kan få noe mer slitasje som følge av støv, støy og vibrasjoner i denne perioden, og tilsvarende eventuell infrastruktur under terreng i området.

Det er viktig at man gjennomfører en tilstandskartlegging av kulturminnene og bygningene i influensområdet før tiltaket igangsettes, som videreføres og følges opp under anleggsfasen for å ha kontroll på ev. bevegelser og der tiltak kan utføres ved behov. Spesielt viktig er dette for bebyggelse tett inntil midlertidig vei, bebyggelse i mur og bygg som man antar er fundamentert på treflåter. Tilstanden og riss eller avvik i bygningene registreres med foto og tekst, og setninger registreres digitalt med setningsmåler i forkant, og monterer inn setningslogger der man vet det er aktive setninger for å ha kontroll på bevegelsene. Informasjon man finner i den sammenheng må legge føringene for hvordan anleggsarbeidene planlegges og utføres. Ved behov må grunnforhold undersøkes. Man må være oppmerksom på at graving av anleggsgroper, spunting i nærheten av gamle bygninger, anleggstrafikk og endring av grunnvannstand, kan skade fundamenter og bygningskonstruksjoner.

Flytting av kontrolltårnet må planlegges slik det ikke medfører skader på kulturminnet. Det må utarbeides planer og rutiner for stabilisering, ev. demontering og lagring av bygningsdeler, skjerming/forsterkning for skjøre bygningselementer, friskjæring, løfte-etapper og montasje av tårnet, samt rehabilitering etter montering på nytt fundament ved siden av den nye bruen.

For bygningene i Jeløgata og den fredede Tollboden med uthus vil det være nødvendig å sette opp et sikringsgjerde for å unngå at anleggsmaskinene kommer for nære bygningene. Tollboden har tidligere registrerte setningsskader mellom gavlvegger og resten av bygningen som ble registrert av Multiconsult i perioden 2015 – 2018 i eget notat. Det er ikke kjent hvordan bygningen er fundamentert, men notatet viser til andre havne- og murbygninger fra samme periode som ofte er fundamentert på bolverk av tømmer. De anbefaler at det i første omgang utføres registreringer av gipsplomber og prøvegravinger rundt bygningen for å avdekke fundamenteringsforholdene og ev. råte i trefundamenter. Dette vil gi kunnskap om grunnforholdene i de øverste lagene ved bygningen og det kan tas prøver av fundamenter. Basert på funn fra prøvegravningene kan det seinere bli aktuelt å gjennomføre grunnundersøkelser og montere grunnvannsbrønner i bygningen. Det ble gjennomført undersøkelser i 2019, og vurdert at det ikke var nødvendig med videre undersøkelser. Det anbefales dermed restriksjoner i tyngden på maskinene for å redusere risikoen for ytterligere setninger, og at det igangsettes sikringstiltak for å redusere skader både via kontaktflater, setninger og andre skadelidende skader som steinsprut, lekkasjesprut fra anleggsdrift og brann.

Fiskebasaren er en gjenskaping av den originale bygningen som ble revet ved bygging av dagens bru, men anses til å være et viktig historiefortellende element i området og bør hensyntas på lik linje.

Alle arbeid i prosjektet ifm. grunnforhold nær bygningene må ikke påvirke eksisterende grunnmur, drenering, fundamenter/flåtefundamenter, og bygningene må fuktsikres med membraner og/eller tilsvarende masser dersom man foretar arbeider i grunnen så man ikke oppnår en høyere fuktbelastning eller setninger ved ferdigstillelse av prosjektet. Undersøkelse av fundamentering og grunnforhold bør utredes før anleggsstart der arbeidene foregår tett på gamle, verneverdige og fredede bygninger. Anleggstrafikk, anleggsarbeid og spunting nært inntil og i området kan medføre skader i form av rystelse m.m. En endring av grunnvannstand kan få uheldige følger for bygningene. Eldre bygninger må hensyntas spesielt. Innenfor delområde 2 må anleggsarbeidene ta spesielt hensyn til fasadene i gateløpet ettersom det vil være liten avstand mellom arbeidene og bygningene. For anleggstrafikken i Værftsgata vil det være nødvendig med en sikringssone med støyskjerming nær bygningene i krysset til Helgerødgata. Bygningene er gamle og er mer utsatt for støv inn i sprekker på bygget og vibrasjoner. Anleggsarbeidene må ikke hindre adkomst til bygningene, spesielt ved inngangspartiene som er vendt ut på gateplan. Det anbefales også for disse bygningene å utføre en registrering av tilstand og ev. riss. eller avvik på bygningene for å ha kontroll på bevegelser der avvik følges opp under anleggsperioden.

Deler av hageområdene med gjerder, herunder opprinnelige smijernsgjerder og hageanlegg vil bli revet som følge av anleggsgjennomføringen og erverv. Gjerdene er viktige visuelle elementer i gatebildet, og noen av de eldre gjerdene bør reetableres med stor grad av gjenbruk og som gode kopier at forhagene beholder sin karakter. Dette gjelder Helgerødgata 25, 3, 31 og 29. Gateløpet i denne delen preges av gjerder og hekk ut mot veien og dette bør videreføres. Eldre busker/trær i område ved massedisponering bør vurderes om kan få stå, og om eldre busker fra ca. 1900 tallet kan graves opp med røtter eller om mulig ta stiklinger fra. Ervervet område til masselagring skal tilbakeføres etter anleggsarbeidene. Dersom trær står i direkte område til rigg skal disse skjermes med stabile plater både mot stamme og røtter for å ikke ødelegge røtter og stamme.



Figur 7-2 Gjerder utenfor Helgerødgate 25 og 3. Foto Norconsult våren 2023.

For anleggstrafikken i Helgerødgate vil tilsvarende avbøtende tiltak gjelde for de vernede bygningene som administrasjonsbygget i Cort Adlers gate, Gimle Kino og de SEFRAK-registrerte bygningene når anleggsfasen starter opp her. Bygningene bør tilstandsregistreres i forkant, og setninger registreres manuelt og digitalt ved behov, for å ha kontroll på ev. bevegelser der avvik følges opp under anleggsperioden. Anleggsarbeidene må ta spesielle hensyn ved fasaden til Cort Adlers gate 8 da det er lagt opp til at bygningen vil få anleggsområde tett opptil fasaden. Dersom man ikke kan unngå et erverv ved administrasjonsbygget i Cort Adlers gate 8, så bør gjerdet gjenskapes så langt ut som mulig som et avbøtende tiltak for mest mulig grøntanlegg og etablere mest mulig avstand fra gate og inn til bygningen. Konsekvenser på bygningen i anleggsfasen må utredes, likeså mulig konsekvenser på sikt for skader på bygningen (grunnvann, drenering, rystelser, m.m)



Figur 7-3 Bildet viser gjerde som tidligere har blitt tilpasset fortauet til venstre og til høyre er forhagen. Foto Norconsult våren 2023.

Det planlegges ikke for inngrep eller endringer som kommer nærmere Sykehusgata 10, enn dagens situasjon. For å minimere slitasjeskader grunnet økt trafikk kan et tiltak være støyskerm for å hindre ulemper i lyd og støv. For å unngå skader på bygningen, bør det også her gjøres forundersøkelser og overvåking i

anleggsperioden. Bygningene på Værlesanden fra 1850 eller tidligere bør også overvåkes under anleggsarbeidene for å unngå skader.

For kanalen er det risiko forbundet med arbeidene på selve kulturminnet. Dersom det blir behov for å fjerne steinblokkene for å få utført arbeid, må alle blokkene og overordnet plassering av kulesteinene fotograferes med nivelleringsstråd og nummereres på baksiden med en vannfast maling, mens det på fremsiden ikke må brukes et stoff som kan fjernes. Alle steinene må tilbakeføres til opprinnelig sted og posisjon ved endt anleggsperiode, og murverket og nedtrappinger i muren må ha samme utforming og karakter som dagens utforming. Ev. nyere tilførsel av konstruksjoner ifm. midlertidige arbeider skal fjernes. Ved tilførsel av andre materialer eller andre endringer skal dette omsøkes til kulturminneforvalter i fylkeskommunen. Det foreslås å benytte en separasjonsduk i kanalen for å minimere skade ved fjerning av masser etter anleggsarbeidene. Dette vil gi et separasjonssjikt slik man enklere kan unngå fjerning av original substans i kanalen.

Dersom fundamentering av ny bru medfører destruktive tiltak i originale steinblokker eller andre kulturminner, må dette avklares i forkant med fylkeskommunen. Dersom man kan unngå å fjerne natursteiner ved anleggelse av midlertidig interimsløsning, ved for eksempel å heve veien og sikre stabilitet i eksisterende situasjon vil det minimere risiko for kulturminnene. Tiltak som graving og støping av midlertidige brukar vil skape store endringer i kulturminner og kanalen.

Dersom det ved gravearbeider blir gjort funn i bakken som er av kulturhistorisk verdi som forankringspunkter eller andre kulturhistoriske eller arkeologiske funn, skal dette hensyntas i videre arbeid og meldes til kulturminneavdelingen i fylkeskommunen.

Der hvor steinmarkørene på land og andre kulturminner er i konflikt med anleggsarbeidene må de merkes og flyttes tilbake til opprinnelig sted ved endt anleggsperiode.

Alle arbeider som innebærer demontering er søknadspliktige tiltak.



Figur 7-4 Bildet til venstre er tatt fra vestsiden av Kanalparken på 1950-tallet. Her er en nedre rekke med steinblokker synlig i vannkanten før det kommer mindre steiner og en ny rekke med steinblokker er fundamentet for gangveien. Bildet til høyre er tatt mot sør på den nye kanalbrua i 1957. Bildet viser rekken av steinblokker med et asfaltdække over. Nedenfor dette er det i dag anlagt en ny flate med asfalt som i dag fungerer som brygge for småbåter. Hentet fra Mossehistorien.no



Figur 7-5 Bildene viser dagens situasjon med steinblokken, og pyntestein/steinmarkør fra 1855 på vestsiden. Foto Norconsult september 2023.



Figur 7-6 Bildet til høyre viser Kanalparken rundt 1900, med lik steinmarkør til høyre i bildet som fotografiet til høyre. Foto Norconsult september 2023.

Før dagens bru har det ikke vært mulig med en undergang for gående. Høyden på gangveiene er et tydelig historisk element som må bevares. Ny bru skal videreføre dagens gangpassasje under brua. For å bevare siktlinjer og helheten rundt kanalen må natursteinblokkene vise en mur på begge sider av kanalen. Dersom det av høydemessige årsaker er behov for å senke selve gangveien bør dette begrenses til rett under brua, og at natursteinsblokkene består i samme posisjon som øvrig murverk.

Historisk sett har trekkene langs kanalen bestått av alléer med lauvtrær på begge sider. Østsiden av kanalen har i dag kun én rekke i den nordligste delen som et resultat av utvidelse i trafikkareal. Denne siden har historisk sett ikke vært et like brukt promenadestrek, som vestsiden av kanalen. Der hvor det er nødvendig å felle trær må disse erstattes av lignende lauvtrær i lønne-, linde- eller almetrær som gjenoppretter linjene langs kanalen. Dersom trær står i direkte område til rigg skal disse skjermes med stabile plater både mot stamme og røtter for å ikke ødelegge røtter og stamme.

Av andre elementer som kan nevnes er statuen *Liggende dikter* av Hans Jacob Meyer i 1951 ved Logns plass som bør fjernes, lagres og flyttes tilbake til opprinnelig sted ved endt anleggsperiode. Statuen anses ikke som et kulturminne, men har vært et element i parken siden 1959. Dette gjelder også for bysten *Willy Johansen* av Bruce Naigles og Tannhjulet i Helgerødgata. Selv om kunsten er av nyere art er de viktige historiefortellende elementer som må hensyntas og tilbakeføres, ev. flyttes til egne plasseringer i nærmiljøet. Dersom myndighet ønsker å flytte disse permanent må det tas i egen dialog.

8 Referanseliste

- Askeladden (2023), Riksantikvarens kartdatabase. Hentet fra www.asketadden.ra.no/AskeladdenInnsyn
- Bygg og bevar, 2023. *Historismen*. Hentet fra <https://www.byggogbevar.no/pusse-opp/byggeskikk/historisme>
- Bygg og bevar (19.08.2021) *Funksjonalisme 1925-1950*, <https://www.byggogbevar.no/pusse-opp/byggeskikk/funksjonalisme>, Hentet 2023.04.18
- Miljødirektoratet, «Konsekvensutredninger for klima og miljø» Veileder M-1941
- Miljødirektoratet, 2024. Naturbase. Hentet fra www.naturbase.no
- Moss kommune, 2024. Kommunekart. Hentet fra www.kommunekart.com/klient/moss/kart
- Moss kommune, 2017. *Kommunedelplan for kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap 2017-2029*. <https://www.moss.kommune.no/f/p1/i2f9163af-3c08-44e2-a5d0-14ff28c06792/kulturminneplan-moss-kommune-2017-2029.pdf>
- Moss kommune, *Kommuneplanens arealdel 2021-2032*. <https://www.moss.kommune.no/alle-tjenester/horinger-planer-og-prosjekter/kommunens-planer/overordnede-planer/>
- Mossehistorien, 2024. Hentet fra <https://mossehistorien.no/> og https://www.facebook.com/mossehistorien/photos?locale=nb_NO
- Moss Historielag, (08.11.2021). *Kulturminner i Moss*. Hentet fra <https://www.mosshistorielag.no/>
- Gundersen, Arve Tomt., *Mossekanalen med bruhistorien*, <http://mossehistorien.blogspot.com/p/blog-page.html>, Hentet 2023.04.16
- Gundersen, Arve Tomt., *Moss Glassverk*. <https://mossehistorien.blogspot.com/p/moss-glassverk.html>, Hentet 2023.09.20
- Johansen, Arild., (18.02.2022) *Kanalen i Moss – et kort historisk tilbakeblikk*, <https://www.mosshistorielag.no/strandsitteren/artikler/871-kanalen-i-moss-et-kort-historisk-tilbakeblikk>, Hentet 2023.04.12
- Mossebibliotekene, *Kanalen og Kanalbruen*, <https://digitaltmuseum.no/search/?q=helger%C3%B8dgata&aq=owner%3F%3A%22MOB%22>, Hentet 2023.04.12
- Lov om kulturminner, 2023. www.lovdata.no/dokument/NL/lov/1978-06-09-50
- Store norske leksikon, 2019. Moss Glasværk. Hentet fra https://snl.no/Moss_Glasv%C3%A6rk Hentet 2023.09.20
- Riksantikvaren ved Lisen Bull, (1987), *Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier*
- Riksantikvaren, *Kulturminnesøk*. <https://www.kulturminnesok.no/kart/?q=&am-county=&lokenk=location&am-lok=&am-lokdating=&am-lokconservation=&am-enk=&am-enkdating=&am-enkconservation=&bm-county=&cp=1&bounds=59.43946776282955,10.633478164672852,59.4257837075114,10.678539276123047&zoom=16&id=>
- Vegdirektoratet/Statens vegvesen (2018), *Håndbok V712 konsekvensanalyser veiledning*, Vegdirektoratet 2018
- Norconsult, VFK.0.KUL.PLAN.R.001 *Kulturminnedokumentasjon Kontrolltårnet_B03 med vedlegg*, datert 2023-06-09
- Norconsult, VFK.0.KON.TEKN.R.001 *Forprosjekt ny Kanalbru og interimsløsning*, datert 2023-10-01
- SWECO, (2022), *Fv. 317 Helgerødgata-Kanalbrua Forarbeidsrapport*, datert 2022-09-02