



Postboks 3012
1506 Moss

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

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

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

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

Tidsaspekt:

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

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

Hvem benytter Kanalen:

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

Ulemper for næringsvirksomheter hvis kanalen stenger:

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



Postboks 3012
1506 Moss

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

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

Fritidsbåter:

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

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

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

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

Miljøaspektet:

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

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

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

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



Postboks 3012
1506 Moss

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

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

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

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

Konklusjon fra båtfolket i Mossesundet:

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

Kambo Båttforening

V/ Trond Nilsen
Leder

Moss Motorbåttforening

v/Geir Foldvik
Leder

Kambo Marina

Ketil Svelland
Daglig Leder