



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE

Fv. 317 Ny Kanalbru

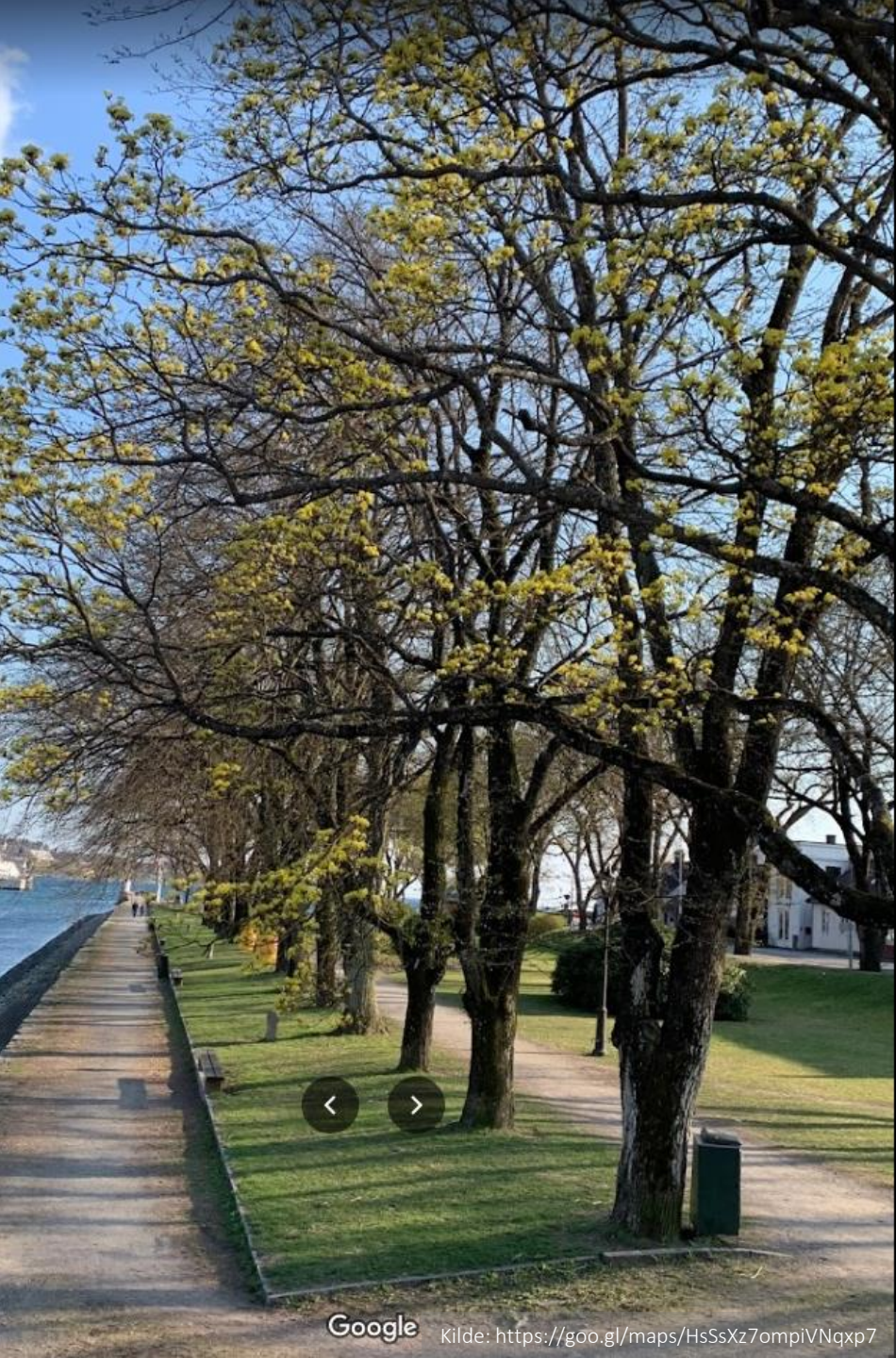
Helgerødgata-kanalbrua

Informasjonsmøte

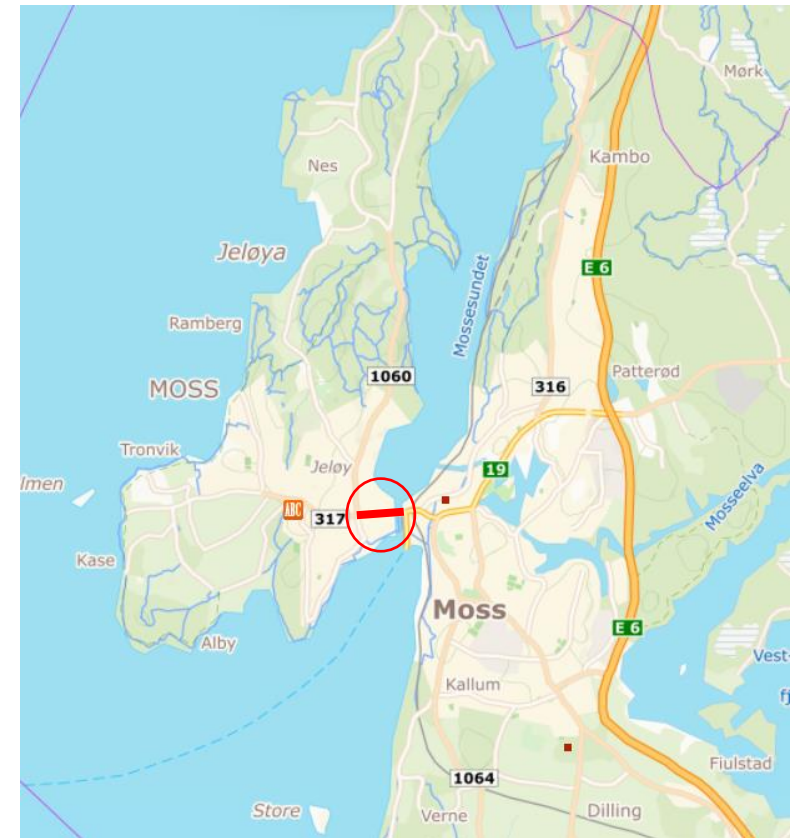
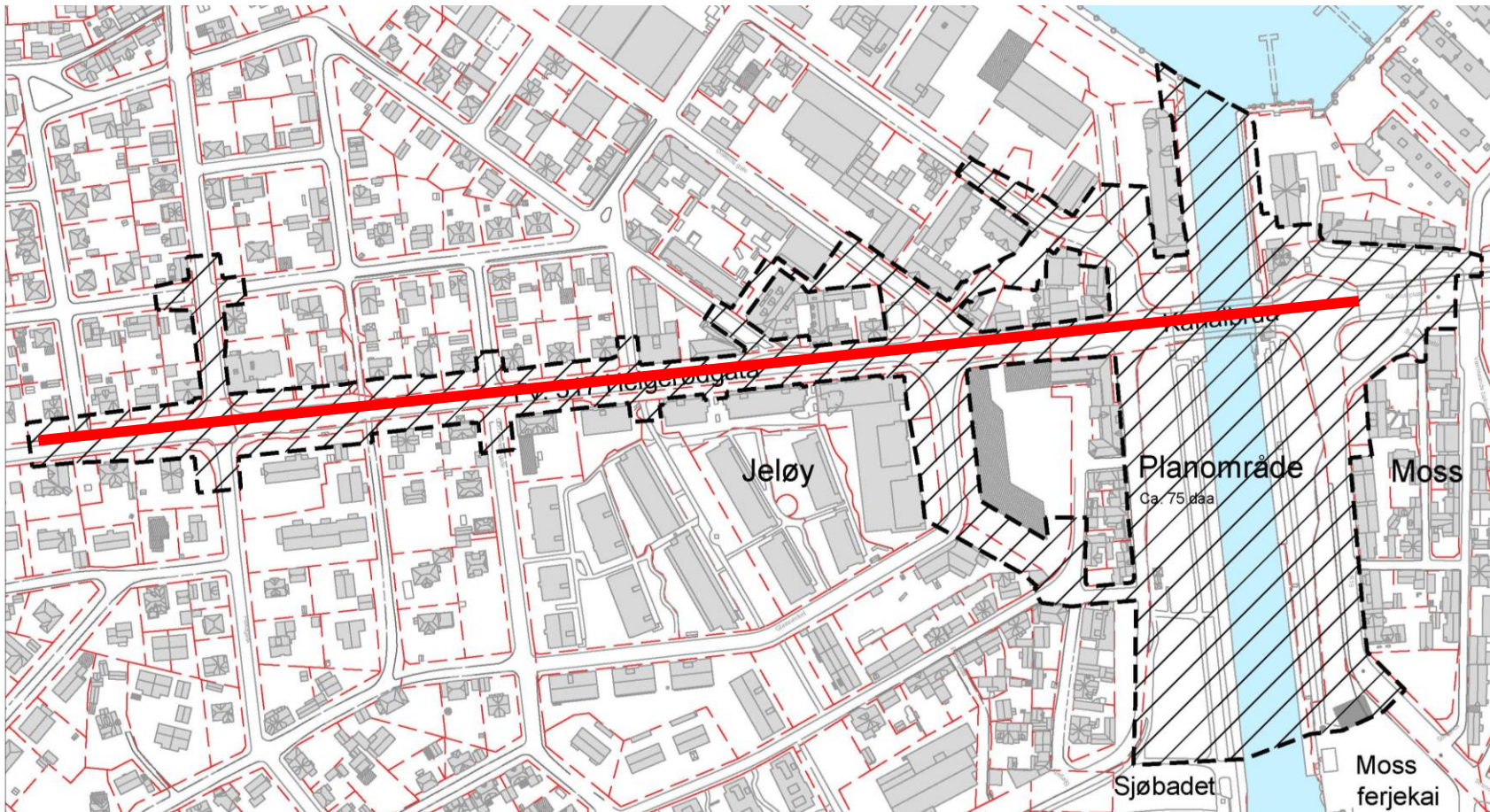
06.02.24, Jyar Dara

Bakgrunn og formål med møtet

- Orientering av planprosessen
- Status
- Foreløpige anbefalinger
- Eventuelle tilbakemeldinger



Planavgrensning



Overordnet mål for prosjektet

Prosjektets mål er å tilrettelegge for en bru som tilfredsstill "Forskrift for trafikklast på bruer, ferjekaier og andre bærende konstruksjoner i det offentlige veinettet" over kanalen i Moss, samt å forbedre fremkommeligheten for buss, myke trafikanter og øvrige trafikantergrupper på strekningen mellom rv. 19 og fv. 1060 (Gimlekrysset).



Utførte planoppgaver etter forprosjektet

- Varslet planoppstart og utført informasjonsmøte (vår 2023)
- Optimalisering av løsninger
- Utredninger, rapporter, gjennomførbarhet
- Trafikkanalyser
- Valg av brutype
- Vurdering av mulige midlertidige løsninger
- Kostnadsanslag
- Grunneiermøter
- Kontrolltårnet



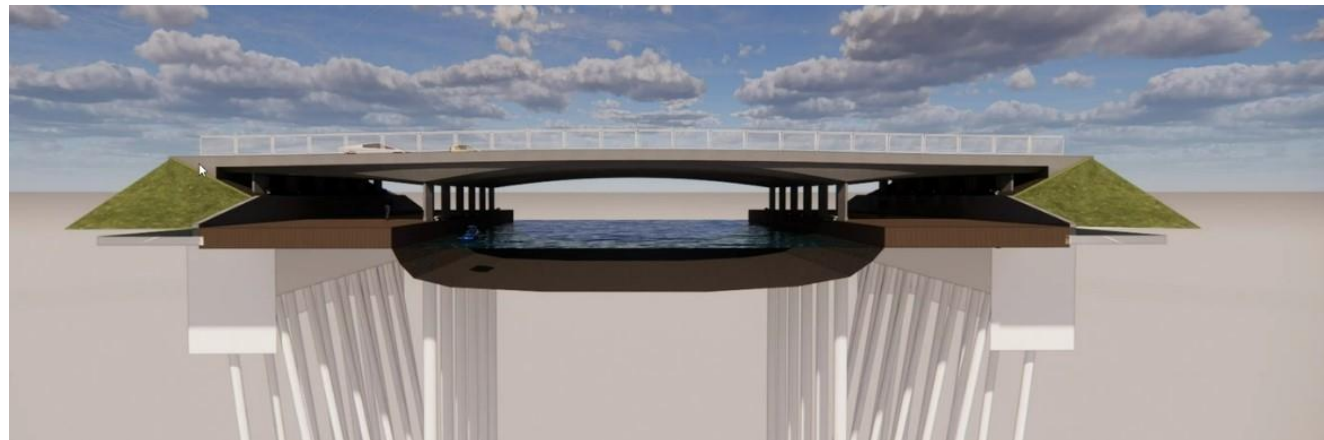
Kanalbrua, fra 1923, fotografert av G. Rummelhoff

Foreløpige anbefalinger

Valg av bru

Anbefalt bruløsning:

- **Plasstøpt betongbru**
- **3 spenn**
- **Øker bredden fra 19 til 27,5 meter**
- **4,5 meter seilingshøyde**

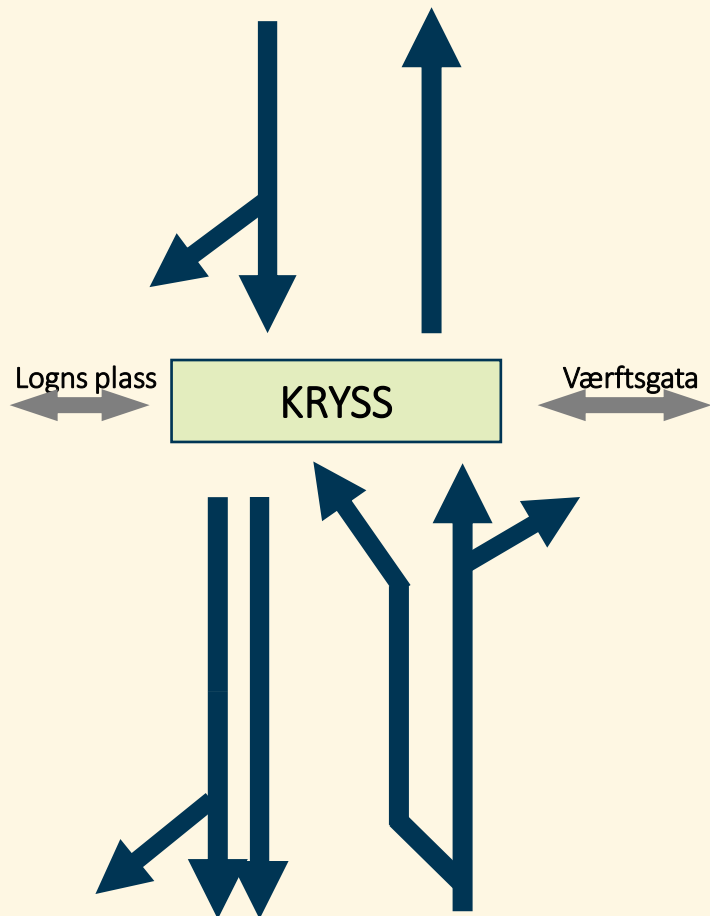


Foreløpige anbefalinger

Antall felt på bru

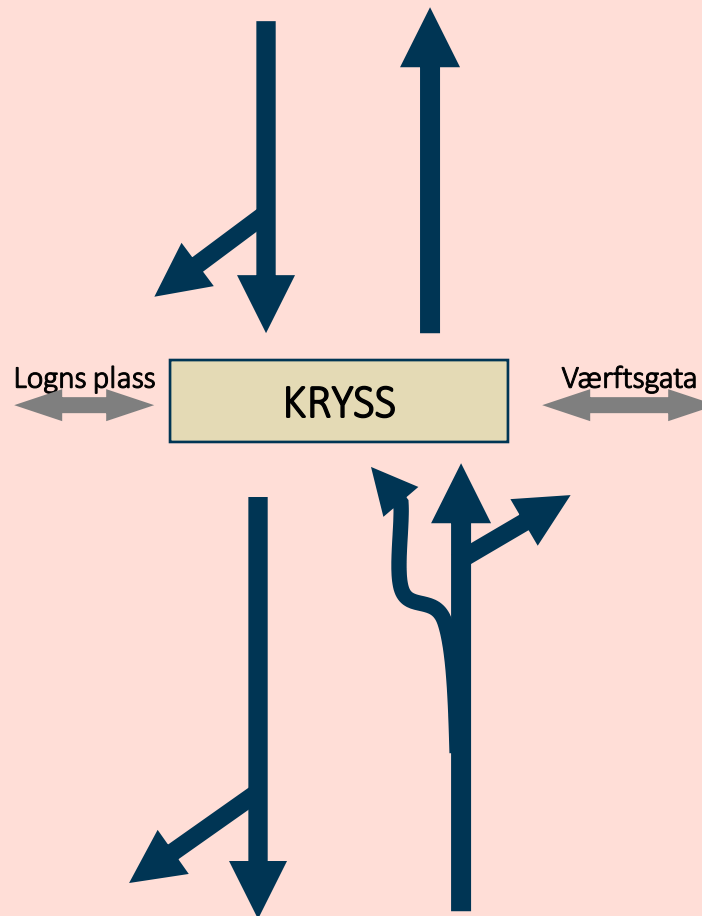
(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Opprinnelig løsning



2 gjennomgående felt
2 svingefelt

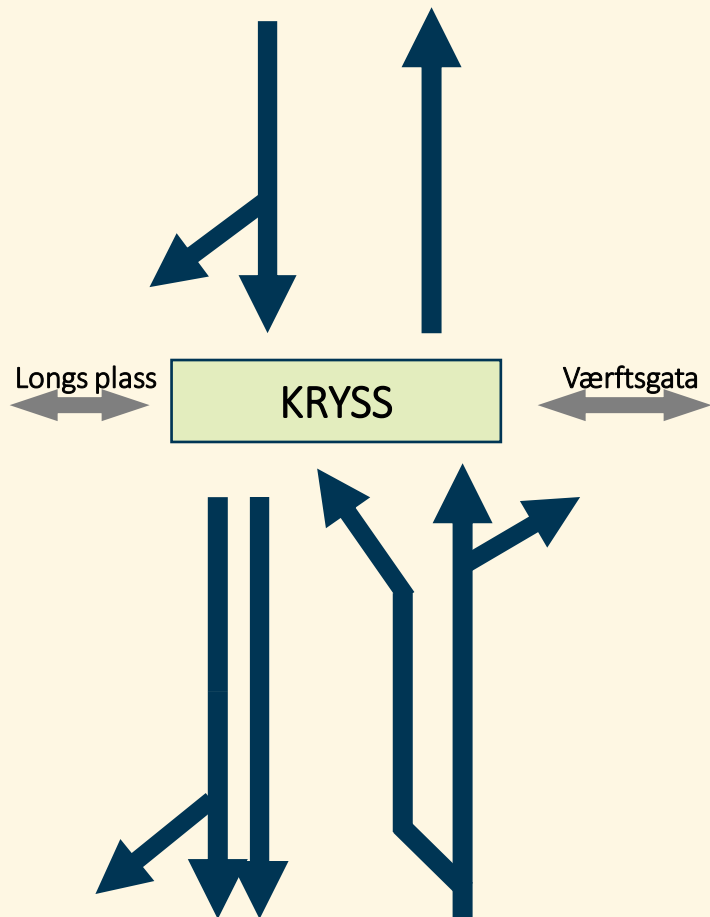
Etter innsnevringen



2 gjennomgående felt
1 kort svingefelt

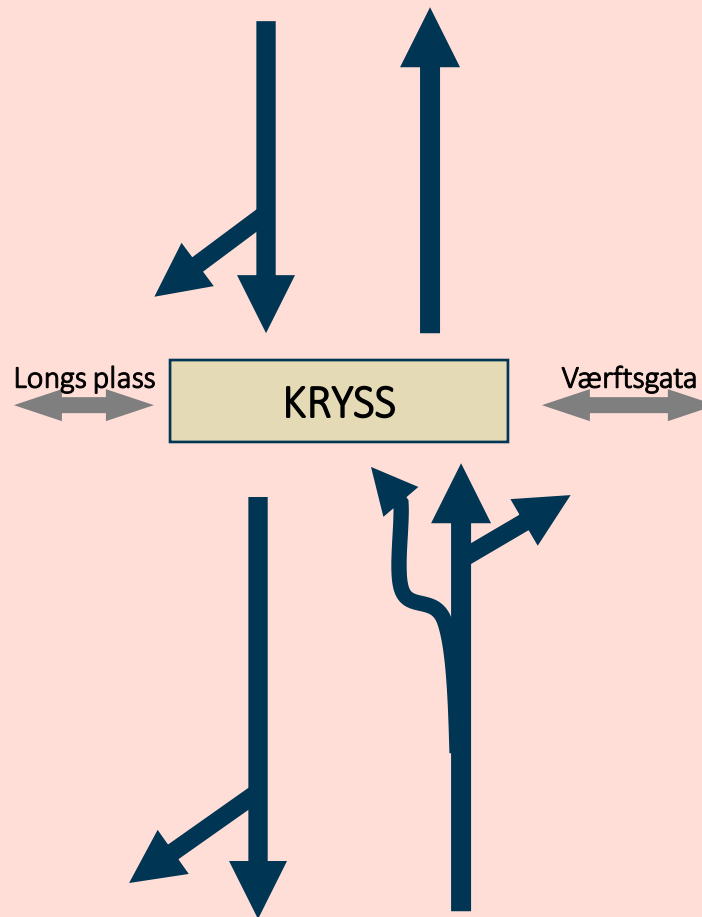
Historikken

Opprinnelig løsning



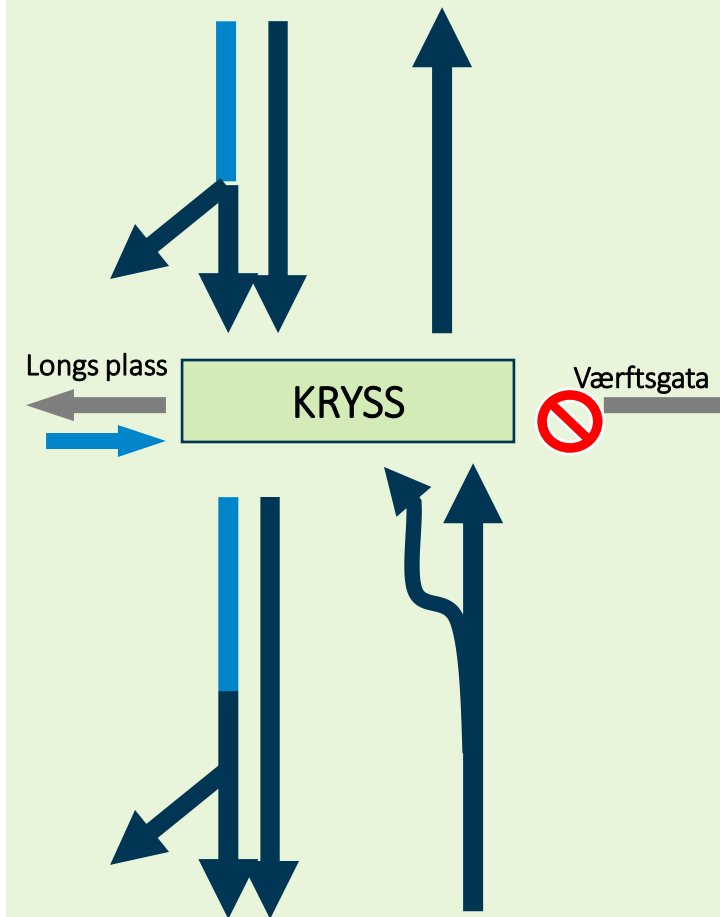
2 felt gjennomgående
2 svinge felt

Etter innsnevringen



2 Gjennomgående felt
1 kort svinge felt

Anbefalt løsning



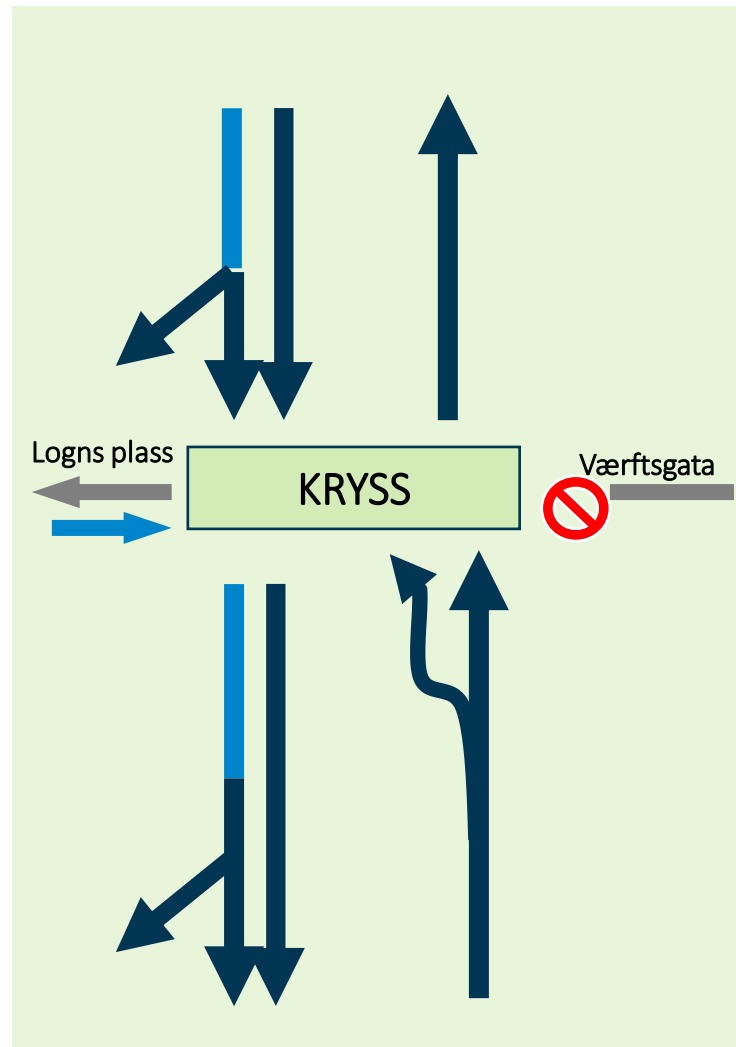
2 gjennomgående felt
1 kollektiv/svingefelt
1 svingefelt

Anbefalt løsning

- Likt opprinnelig løsning, men kortere venstresvingefelt mot Logns plass
- Det er ikke behov for lengre venstresvingefelt («4-felt») inne på brua i følge trafikkanalysen
- Anbefalt løsning gir bedre kurvatur for trafikanter som skal rett fram.
 - Slipper krappe svinger (unngår «S»-kjøremønster)
 - Lengde på venstresvingefeltet må ikke avklares nå i reguleringsplanfasen. Brua bygges uansett bred nok til å gjøre om til 4 felt uten å kreve ny reguleringsplan
 - Bredere løsning for gående og syklende og til drift (snøopplag)
 - Et felt mindre å krysse for gående, som gir mindre blindsoner i krysset
 - Ekstra felt vil presse sykkelvei og fortau ytterligere inn i Værftsgate
- Lengden på kollektivfelt mot sentrum kan ettervurderes

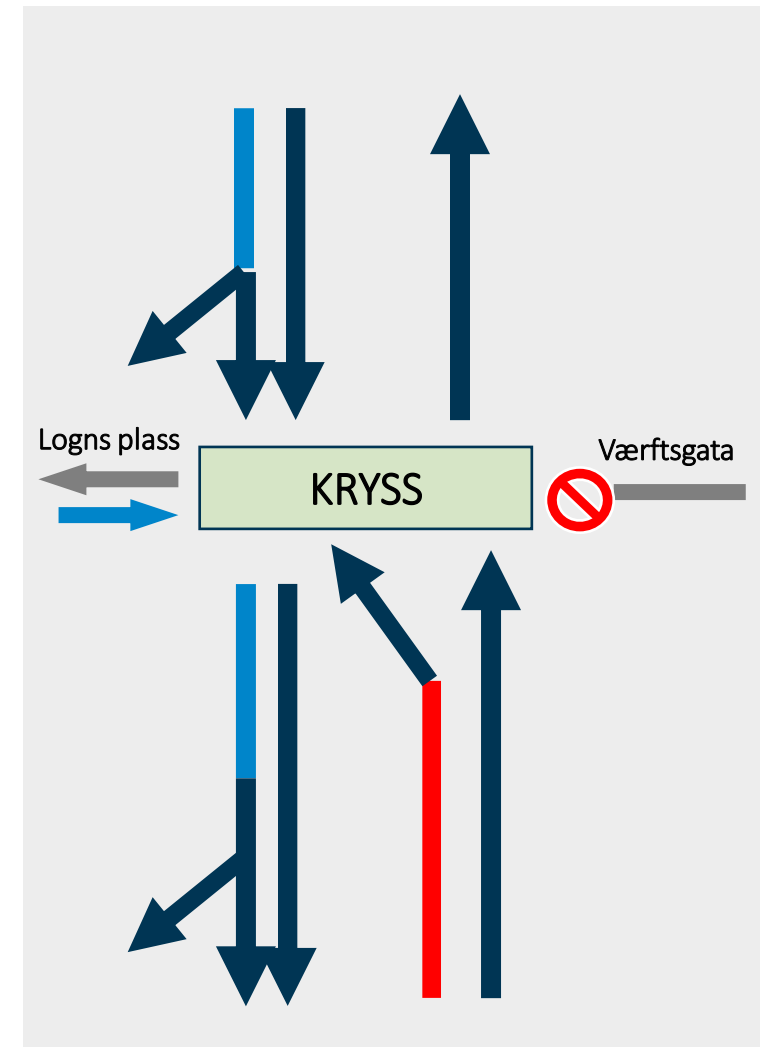


Fleksibel løsning
Måloppnåelse
Nullvekstmålet



Anbefalt løsning

*Høyere måloppnåelse
Ekstra areal blir brukt til drift og G/S*



Alternativ løsning

*Nok bredde på brua til å åpne fjerde felt
uten behov for ny regulering.*

Foreløpige anbefalinger

Gang- og sykkelveiløsning

Anbefalt sykkelløsning

Kanalbrua-Harald Hårfagres gate

Toveis sykkelløsning på nordsiden



Foreløpige anbefalinger

Kollektivløsning

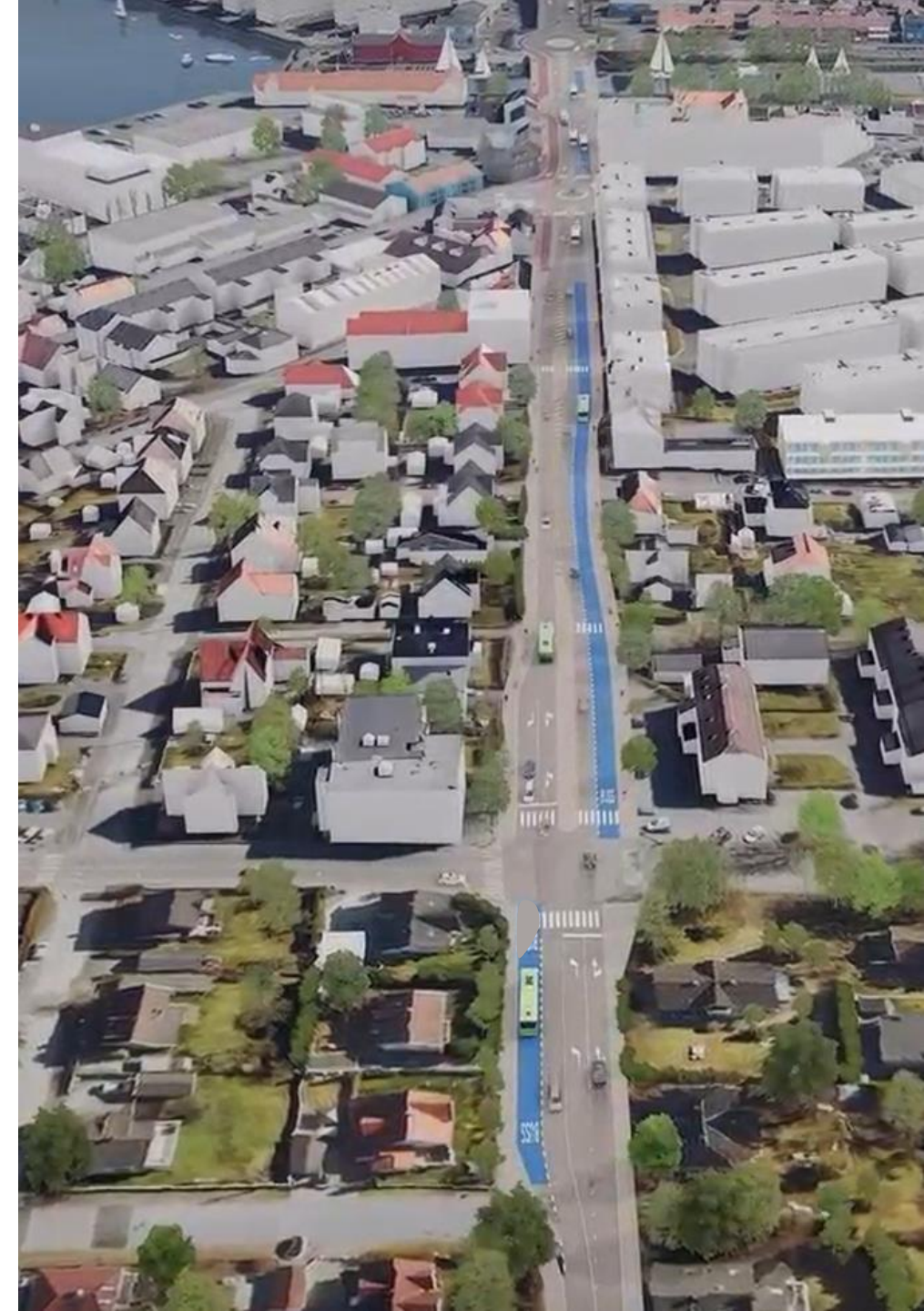
Anbefalt kollektivløsning

Kollektivfelt i retning Moss

Oppgradering av holdeplasser

Kantstopp

Lehus, venteareal, universellutforming



Foreløpige anbefalinger

Interimsløsninger

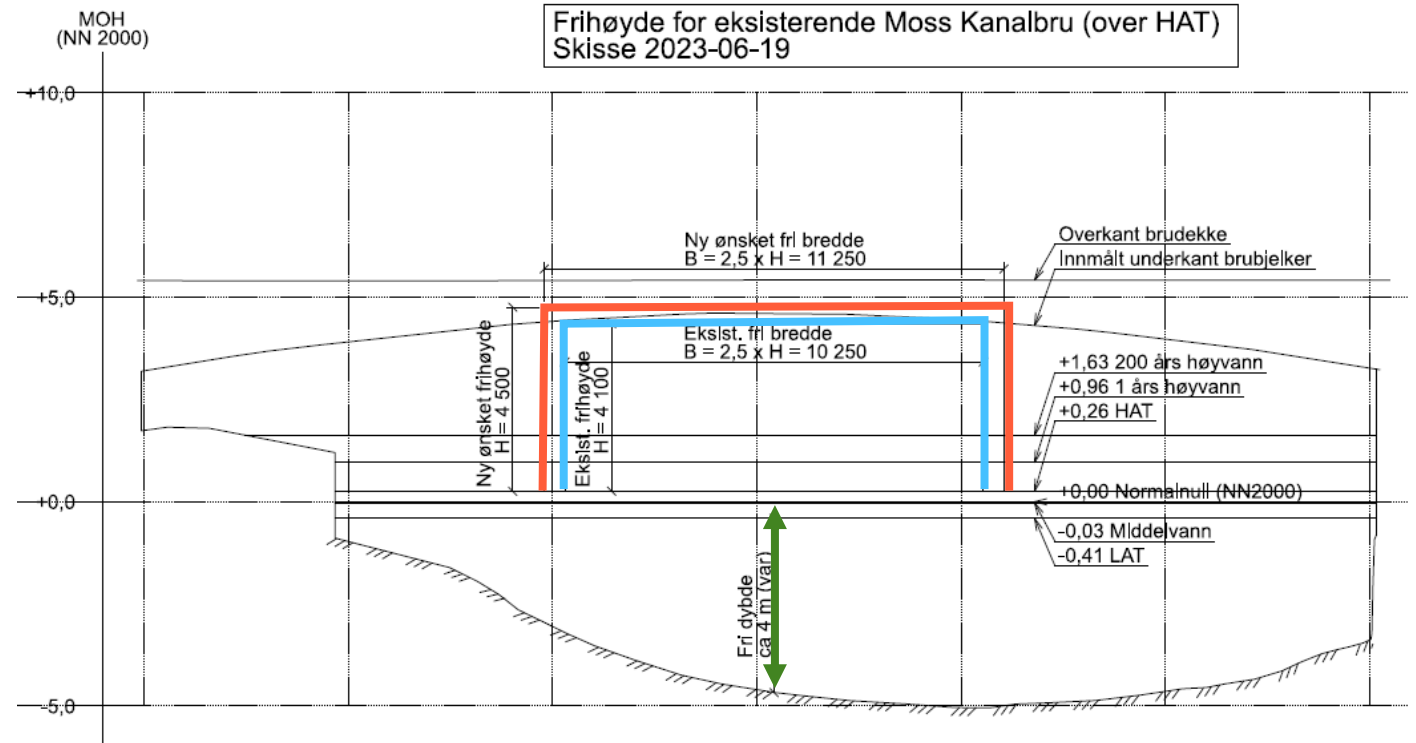
(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Seilingshøyde og båttrafikk

- Ønsket frihøyde: **4,5 meter**
- Eksisterende høyde **4,1 meter**
- Dybde: ca. **4 meter** (varierer)

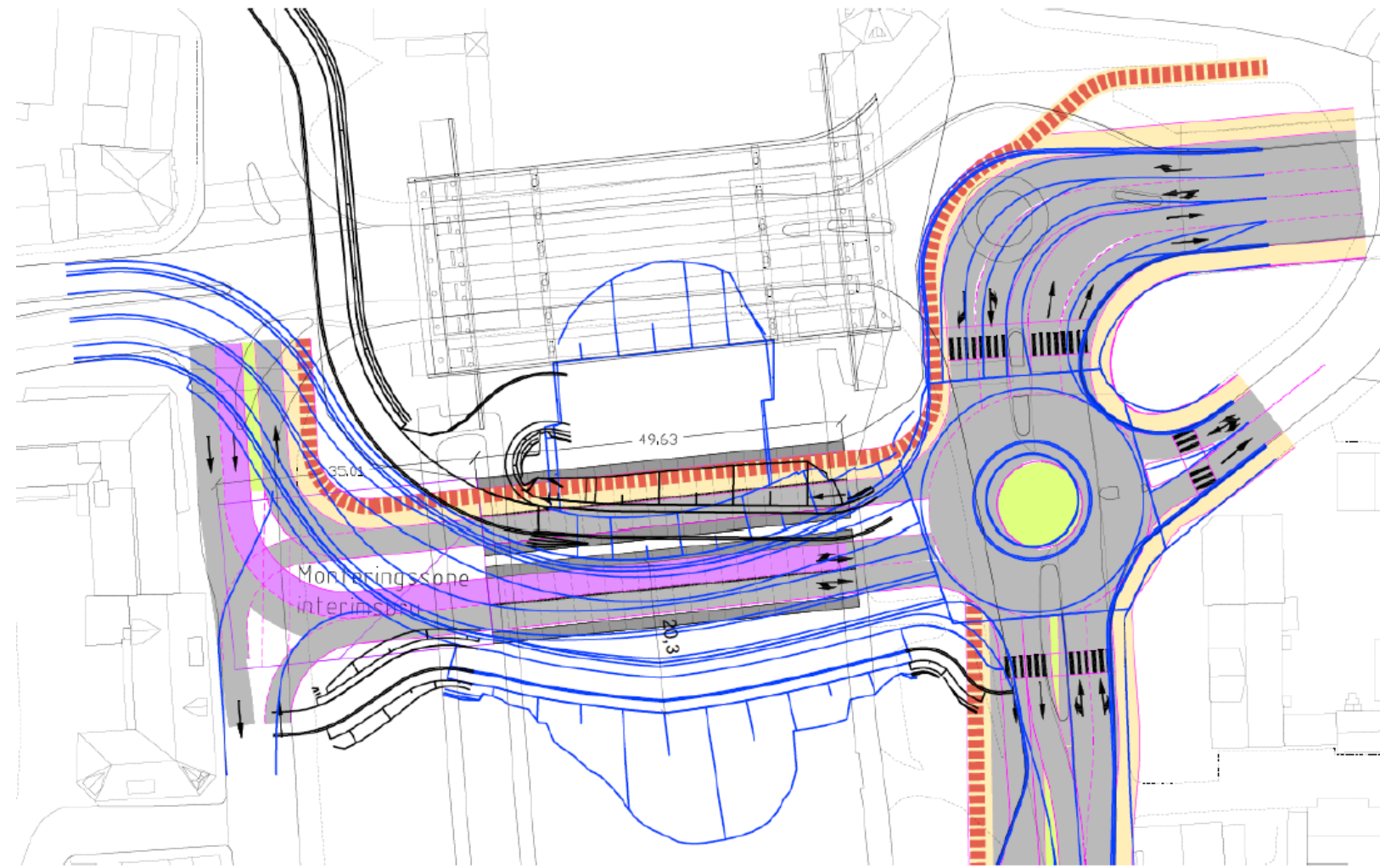
- **Stengt for båttrafikk i anleggsfasen**

- Uansett type anleggsløsning
- Selv om man dropper fylling, og velger bru
- Gjelder del av kanalen, gjestehavn på sørsiden kan opprettholdes i byggefase



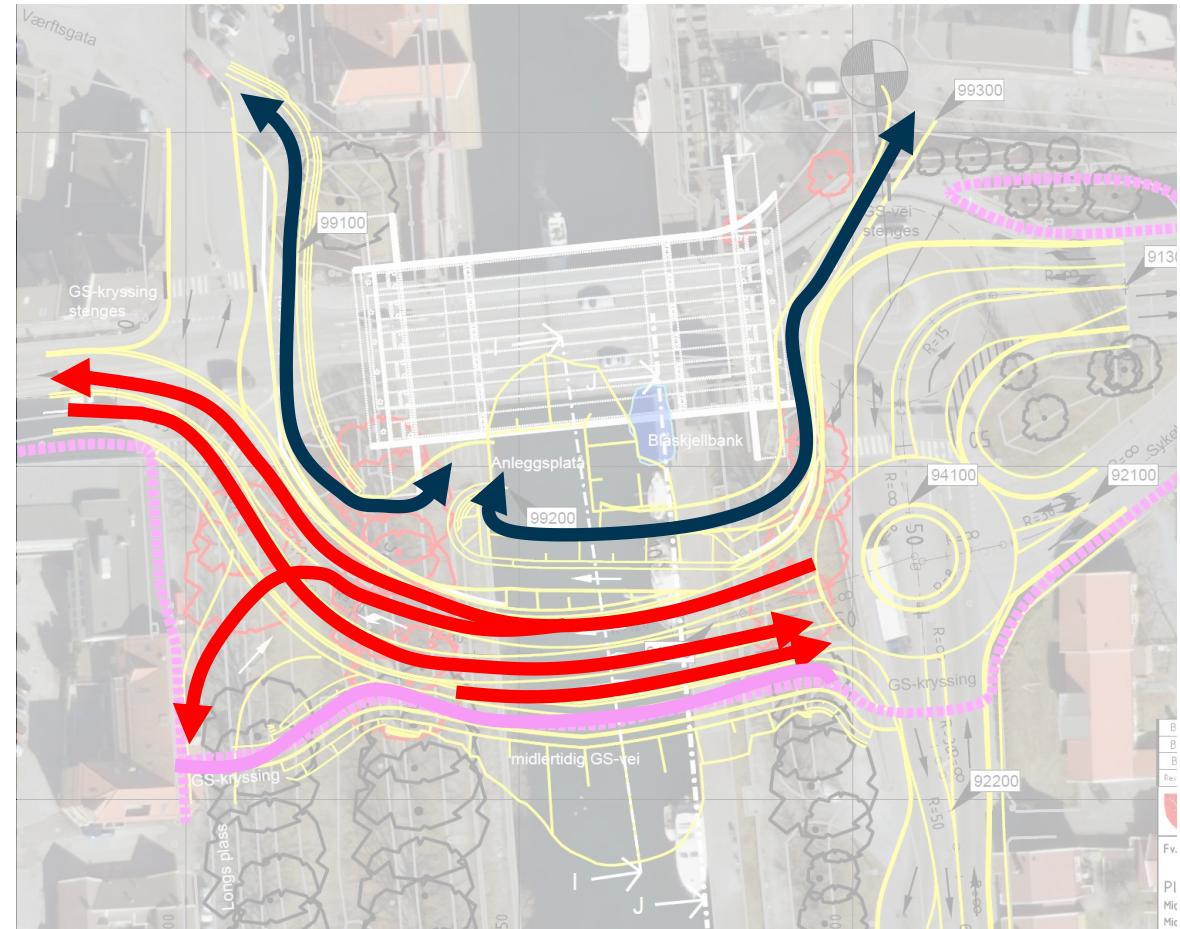
Interimsløsninger som er vurdert

- 1. Bru
- 2. Fylling (varianter)
- 3. Spunkasser
- 4. Konteiner



Fordeler med fylling

- Robust og bedre kurvatur
 - Gjennomgangstrafikk, vogntog, blålys kjøretøy
- Ca. 6 mnd. kortere anleggstid
- Mindre inngrep på land
- Større handlingsrom for anleggsgjennomføringen
 - byggekran og atkomstrampe til byggegrøp
- HMS i anleggsfase og bedre trafiksikkerhet
- Gående og syklende kan skjermes, bedre TS med færre potensielle konfliktpunkter
- Forventing og krav til vannmiljø



Ikke vanlig å avklare anleggsmetodikk i denne fasen

1. I reguleringsplanen er det vanlig å regulere kun anleggsareal
2. Metodikken og løsninger i anleggsfasen blir som regel avklart i byggeplanfasen.
3. Men for å sikre effektiv byggeprosess har temaet blitt tatt opp med eksterne aktører og myndigheter.

Foreløpige anbefalinger

Valg av utbyggingsstrategi

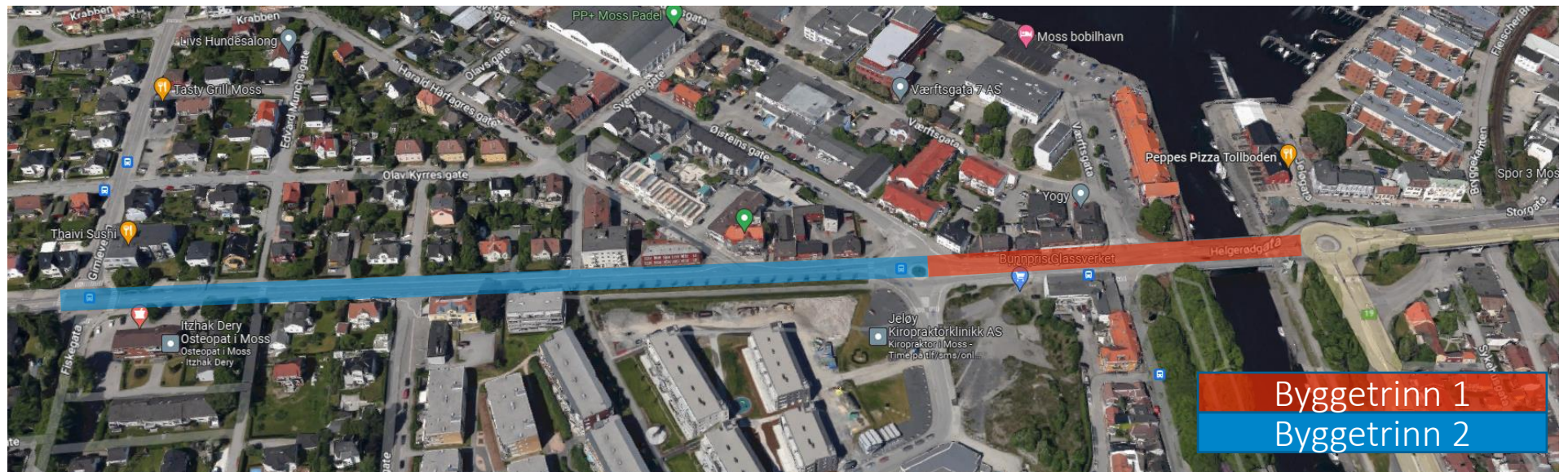
Ser på prosjektet under ett

Anbefaler samlet utbygging

- + Raskere måloppnåelse
- + Effektiv og raskere anleggsgjennomføring
- + Kostnadsbesparende

• Kan deles i to trinn

- Byggetrinn 1: Kanalbrua-Glassverket
- Byggetrinn 2: Glassverket-Gimlekrysset



Foreløpige anbefalinger

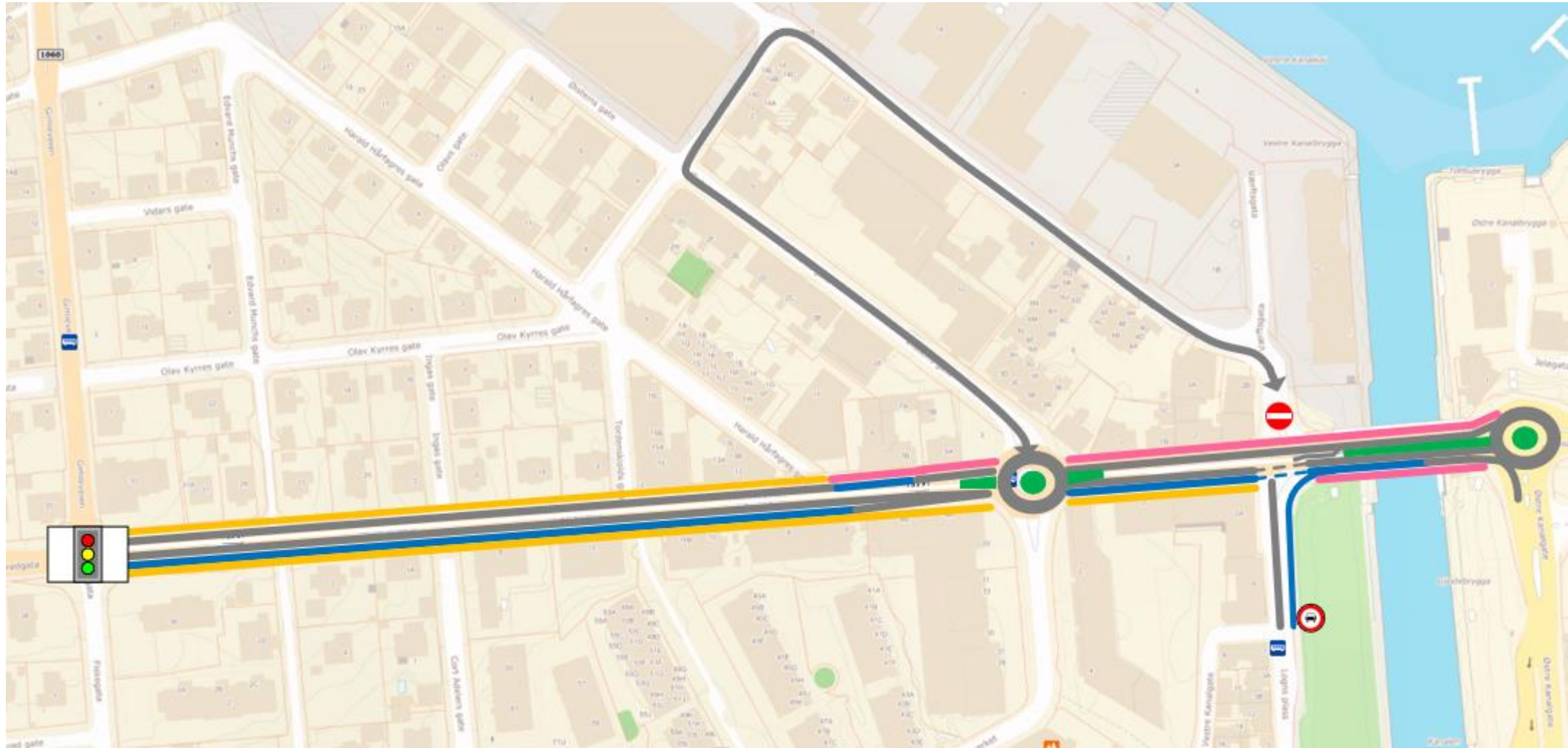
Øvrige valg

Kontrolltårnet

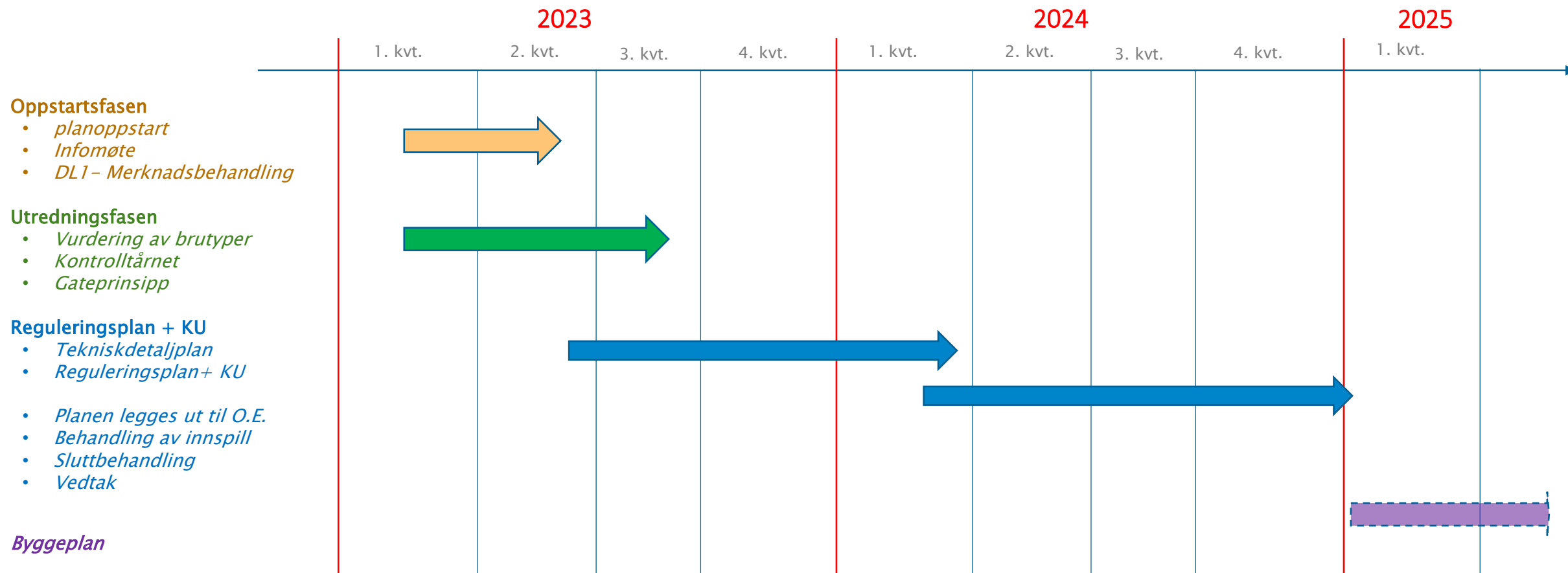
- Verneverdig, kulturhistorisk, men ikke fredet
- Ingen funksjon i dag i forbindelse med brua, nye regler
- Blandet mening om fremtiden
- Avventer endelig avklaring på plassering fra kommunen



Stenging og restriksjon på sidegatenettet

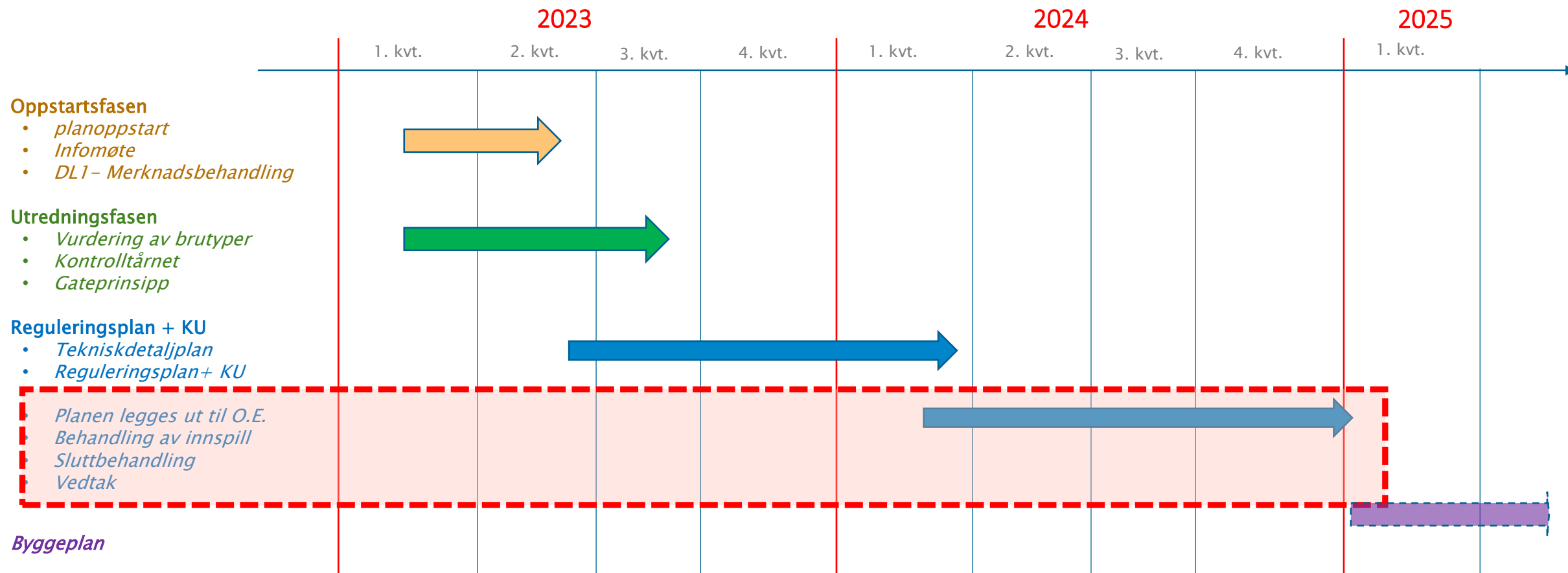


Prosessen videre



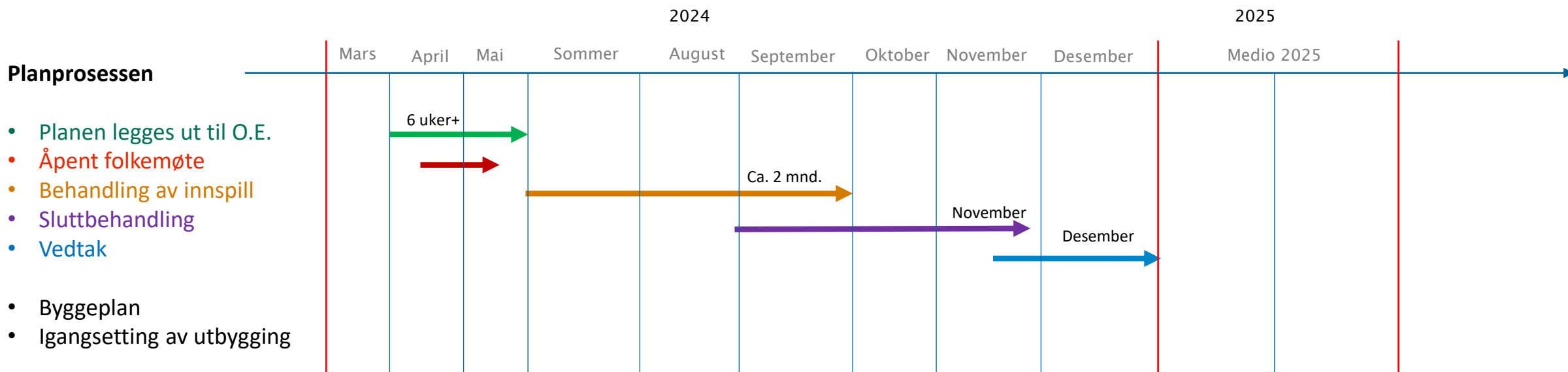
Prosjektet kan teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt finansiering er på plass i god tid før vedtak.

Prosessen videre



Prosjektet kan teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt finansiering er på plass i god tid før vedtak.

Kommende periode:



Prosjektet kan teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt finansiering er på plass i god tid før vedtak. Tar ikke hensyn til eventuelle innsigelser og forutsetter vedtatt reguleringsplan i desember 2024.

Spørsmål

