



ØSTFOLD
FYLKESKOMMUNE

Fv. 317 Ny Kanalbru

Helgerødgata-kanalbrua

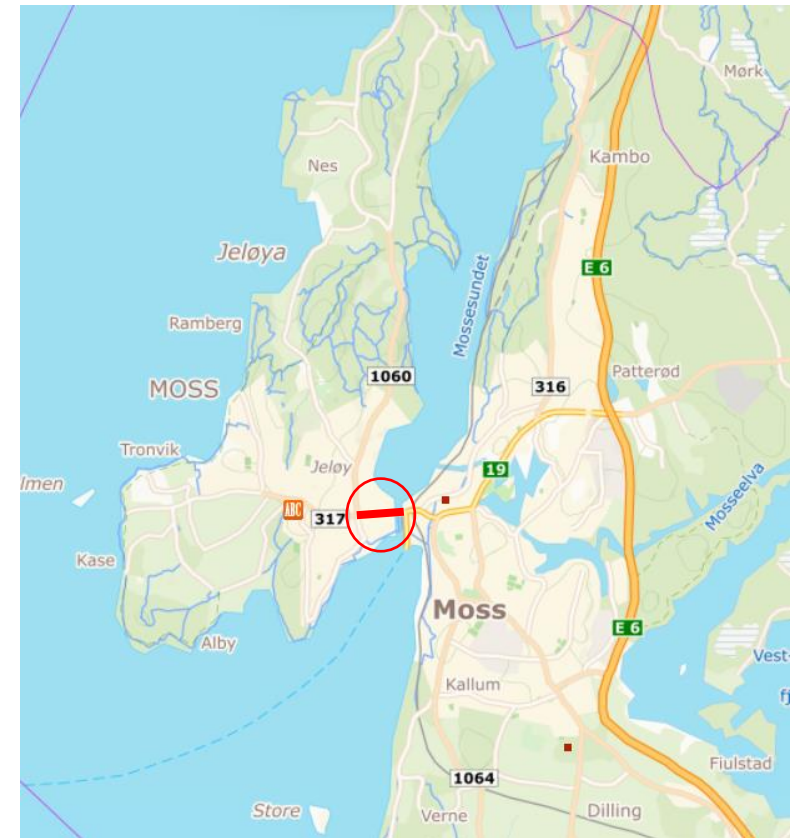
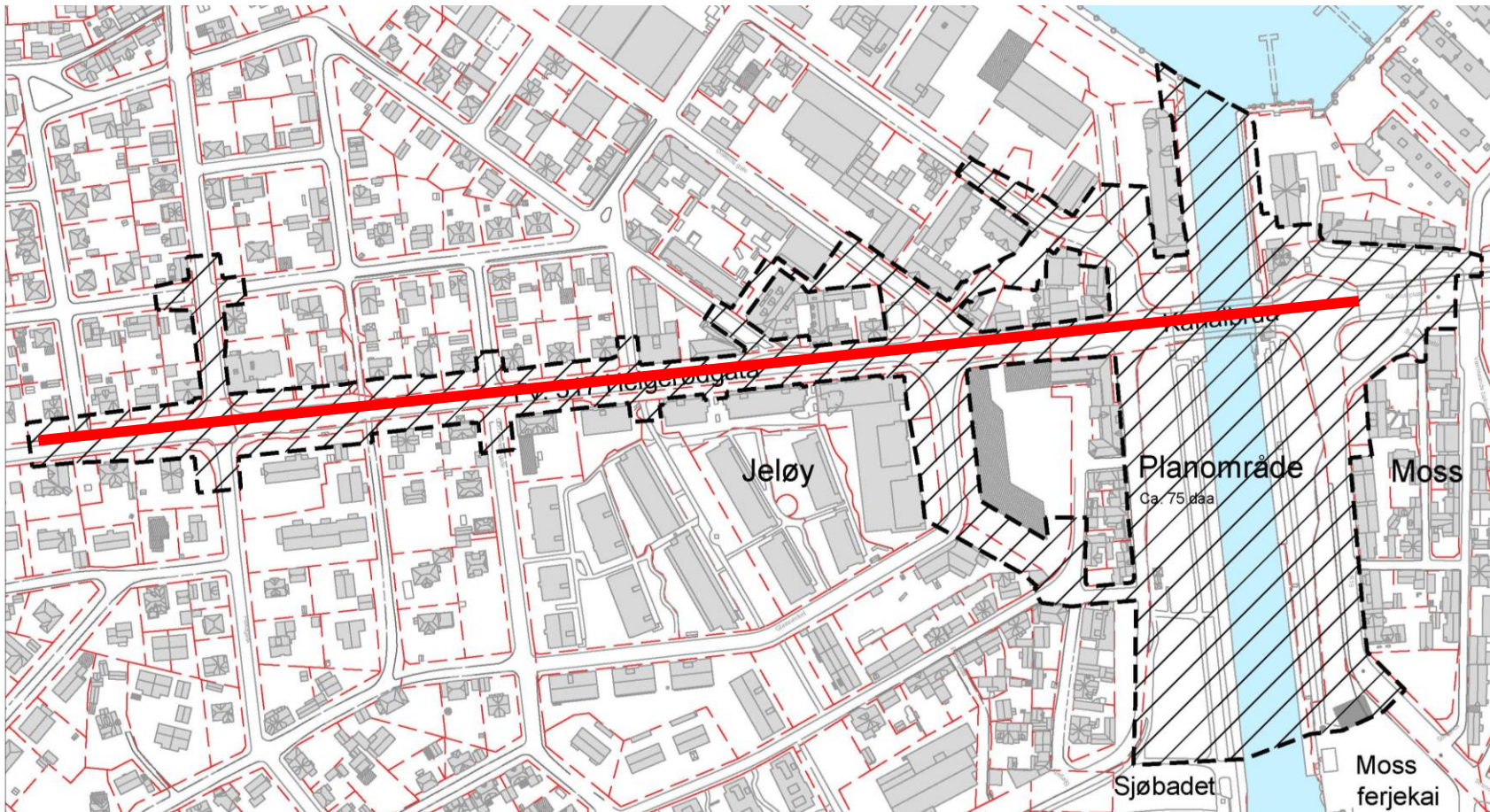
Informasjonsmøte

06.03.24, Jyar Dara

Bakgrunn og formål med møtet

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

Planavgrensning





Bakgrunn for prosjektet

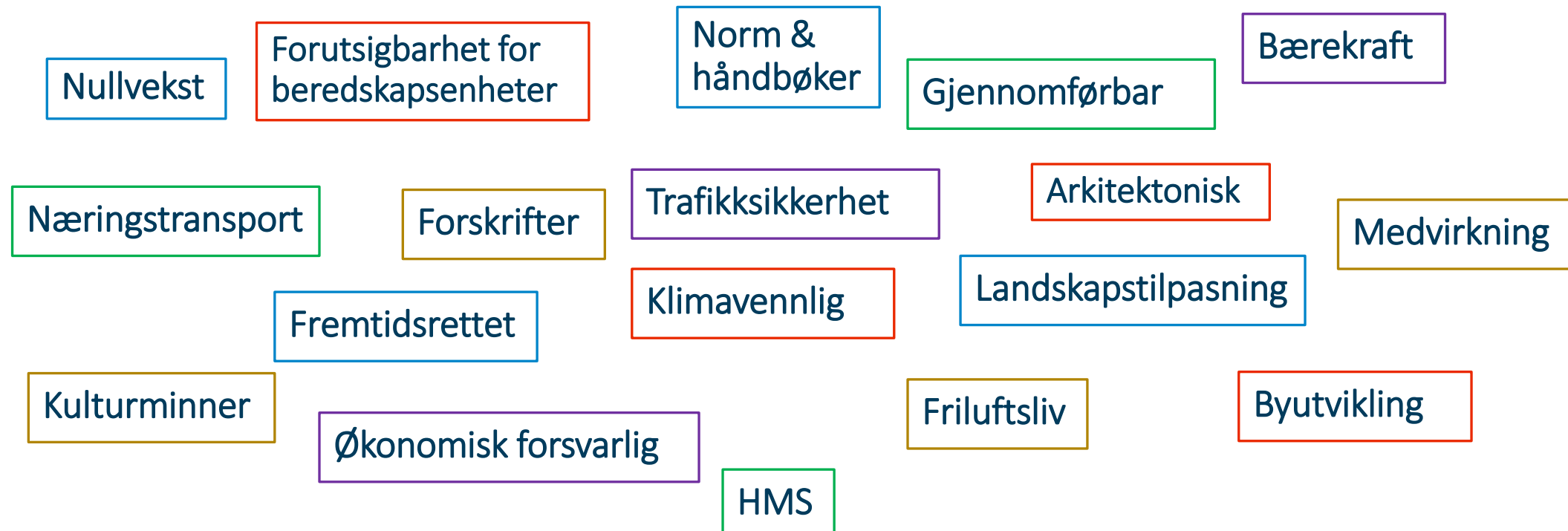
- Vært med i konseptvalgutredning for Moss (2012)
- Vedtak og bestilt fra fylkestinget i Viken
- Kanalbrua tilfredsstillende ikke ønsket bæreevne og har nådd sin funksjonelle levealder (bygd i 1955)
- Fremkommelighetsutfordringer for kollektiv
- Mangel på tilrettelegging for myke trafikanter

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).



Øvrige hensyn, mål og krav



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
- Kulturminne og grensesnitt



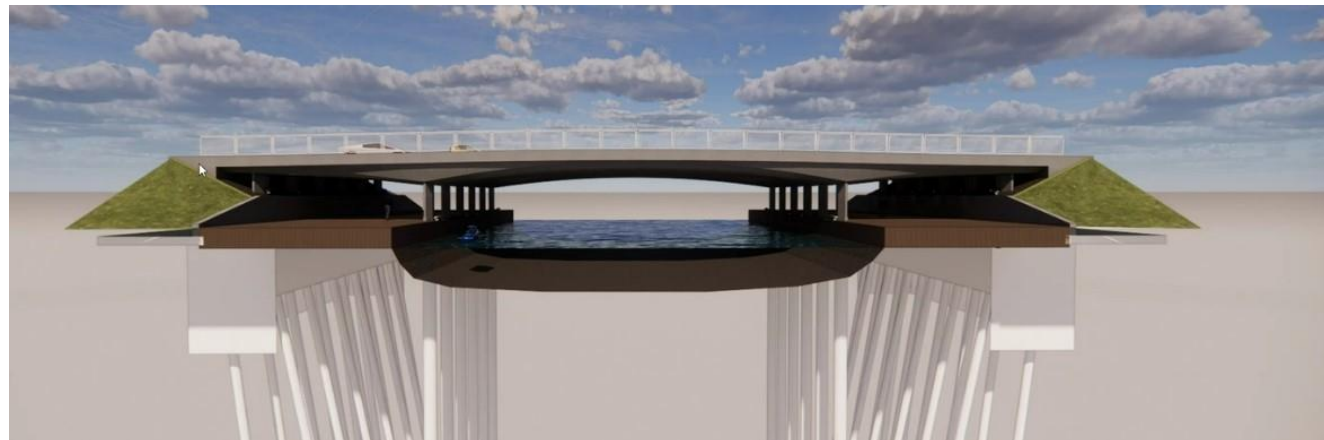
Kanalbrua, fra 1923, fotografert av G. Rummelholff

Foreløpige anbefalinger

Valg av bru

Anbefalt bruløsning:

- Vurdert opp til 7 varianter
- Plasstøpt betongbru
- 3 spenn, åpne brygger
- Øker bredden fra 19 til 27,5 meter
- 4,5 meter seilingshøyde

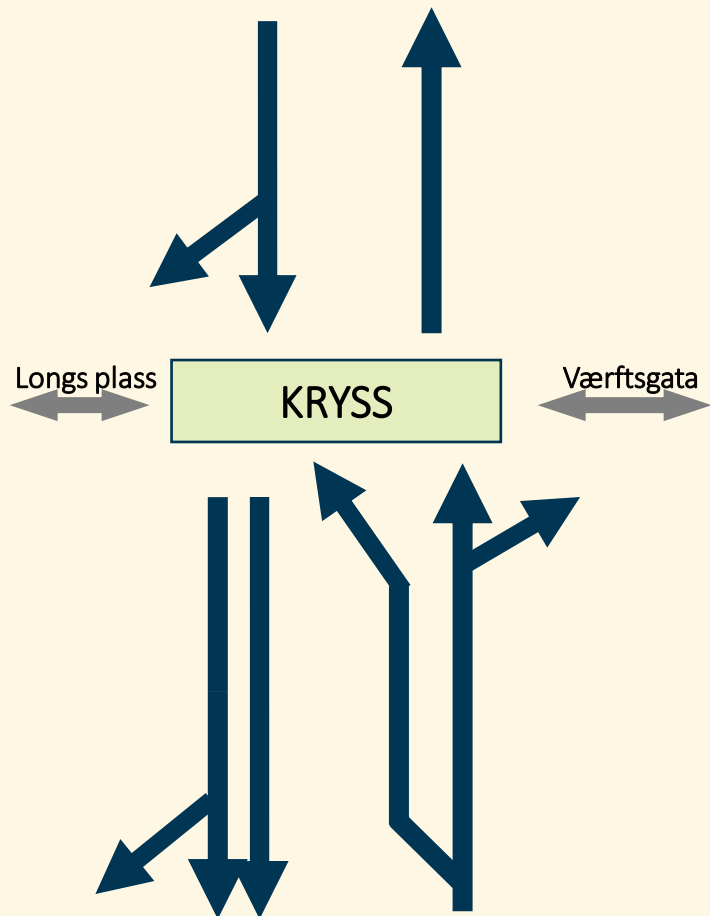


Foreløpige anbefalinger

Antall felt på bru

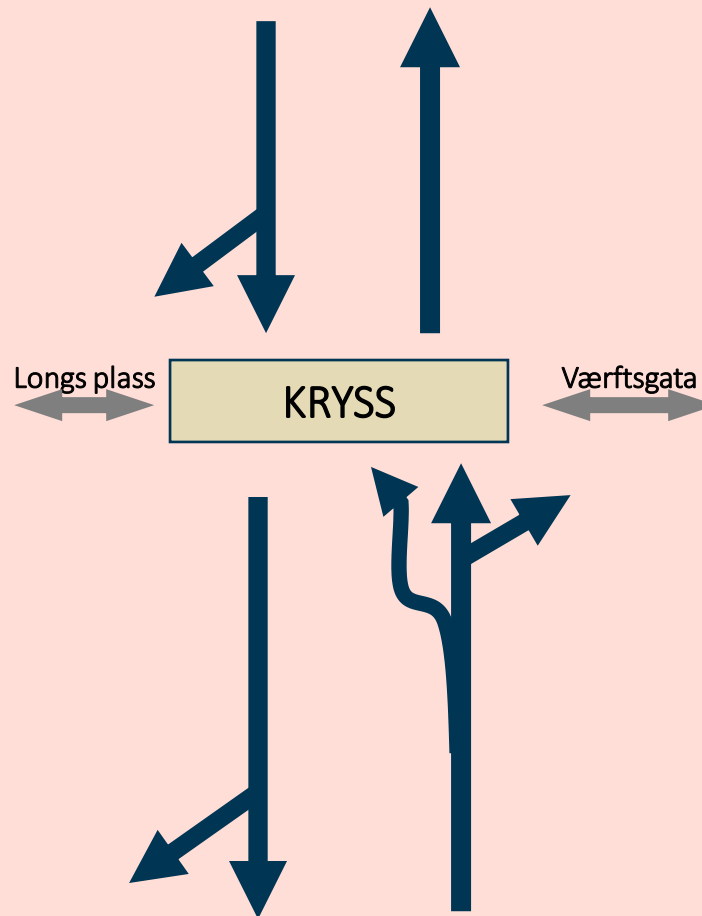
(Kan avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Opprinnelig løsning



2 felt gjennomgående felt
2 svingefelt

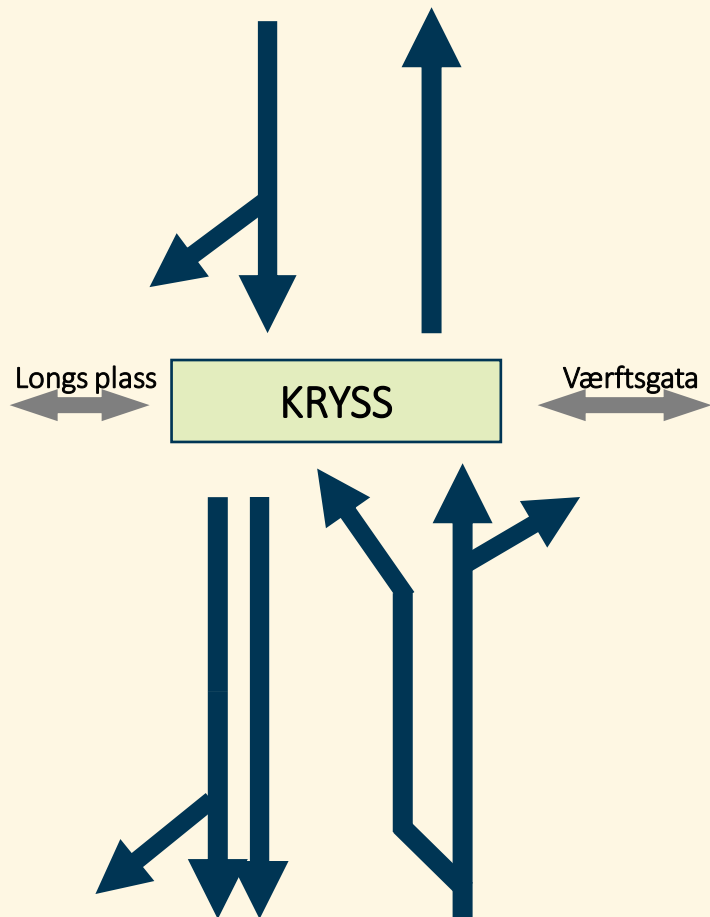
Etter innsnevringen



2 gjennomgående felt
1 kort svingefelt

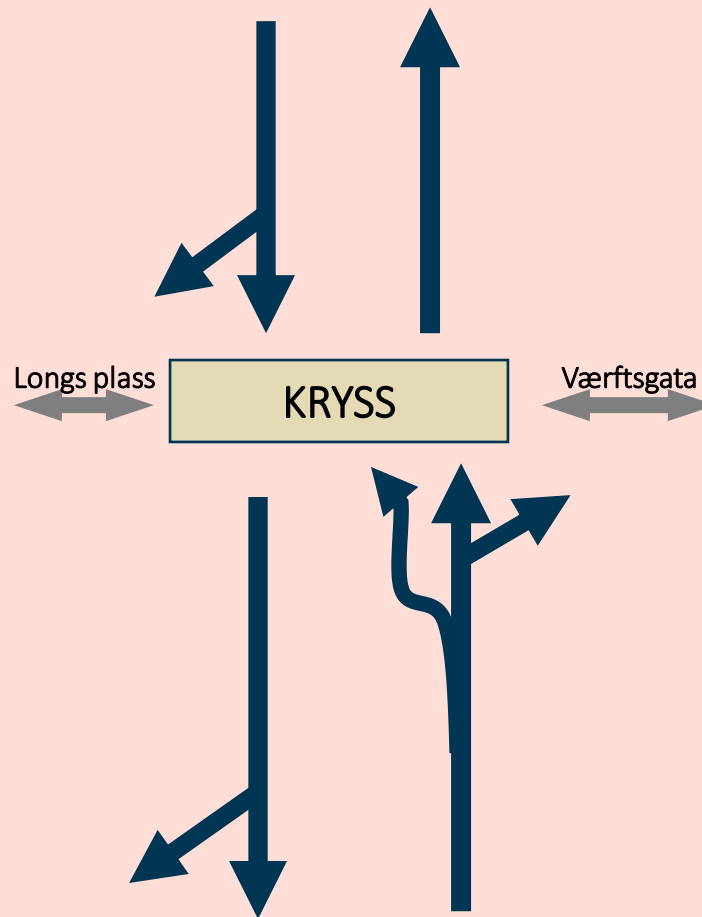
Historikken

Opprinnelig løsning



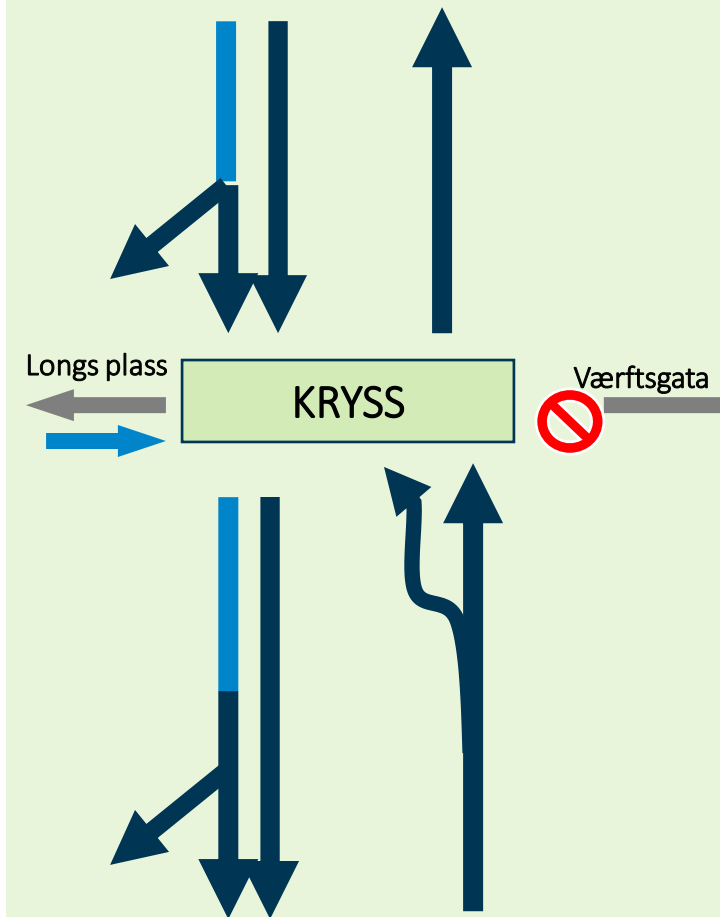
2 felt gjennomgående
2 svinge felt

Etter innsnevringen



2 Gjennomgående felt
1 kort svinge felt

Anbefalt løsning



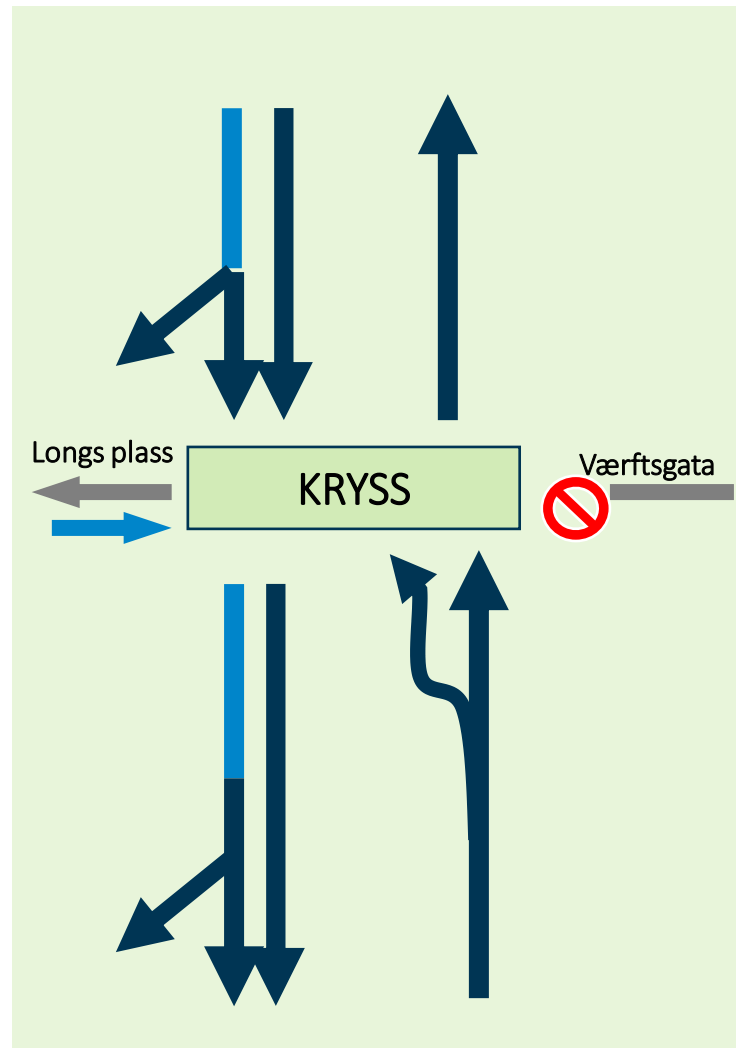
2 gjennomgående felt
1 kollektiv/svingefelt
1 svingefelt

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

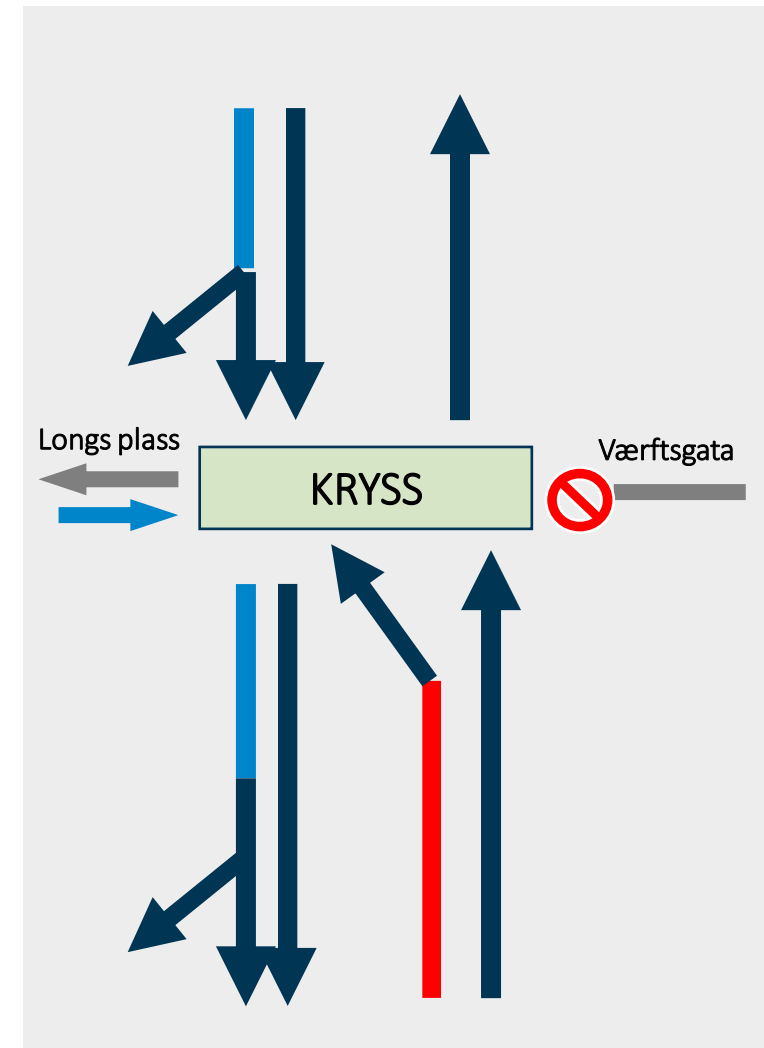


Fleksibel løsning
Måloppnåelse
Nullvekstmålet



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

Toveis sykkelløsning på nordsiden

Kobles mot knutepunkt under Rådhusbrua

Disputeres videre til sidegatenettet fra Harald hårfagres gate, I tråd med sykkelplan for Moss



Foreløpige anbefalinger

Kollektivløsning

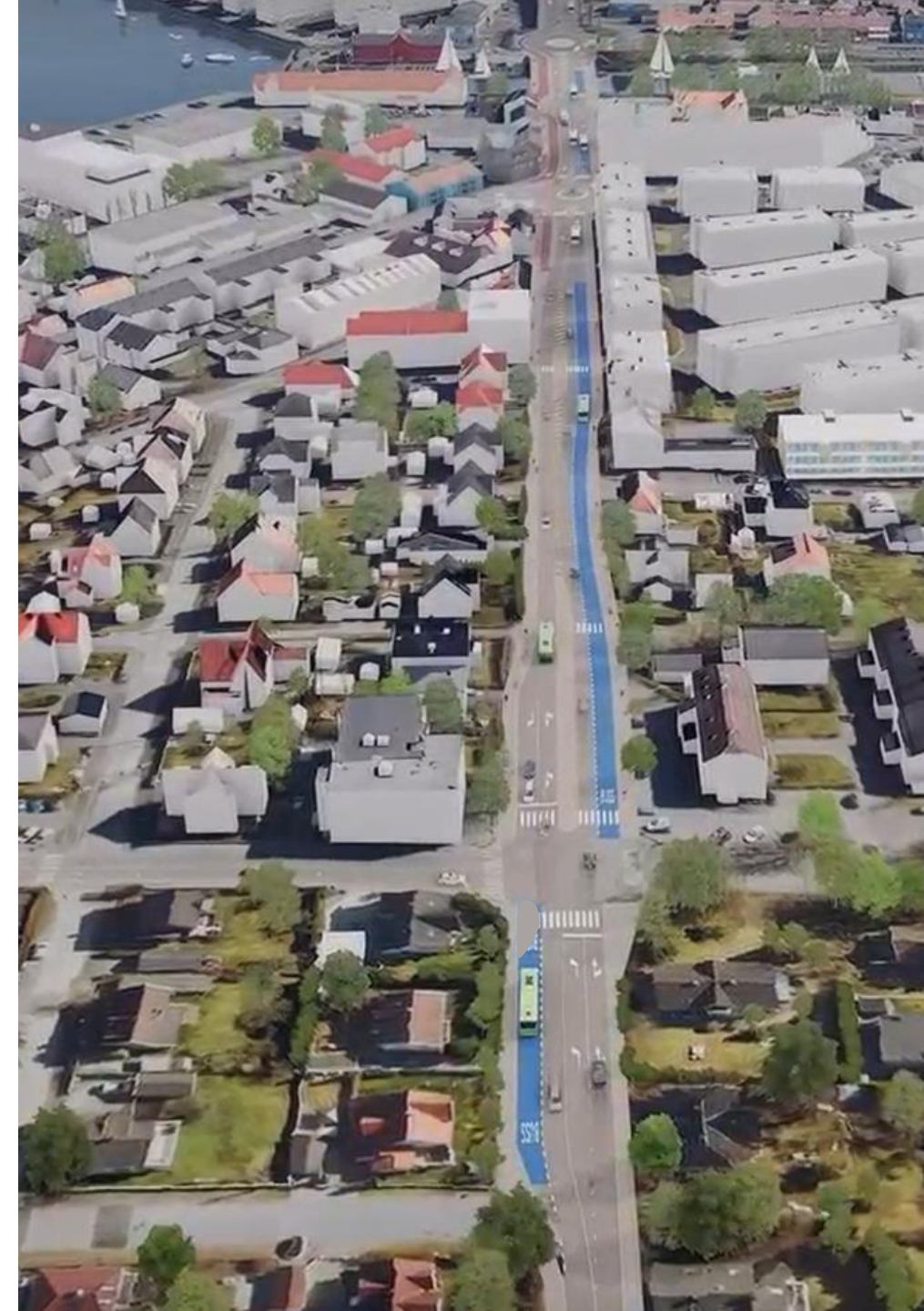
Anbefalt kollektivløsning

Kollektivfelt i retning Moss

Oppgradering av holdeplasser

Kantstopp

Lehus, venteareal, universellutforming



Foreløpige anbefalinger

Interimsløsninger

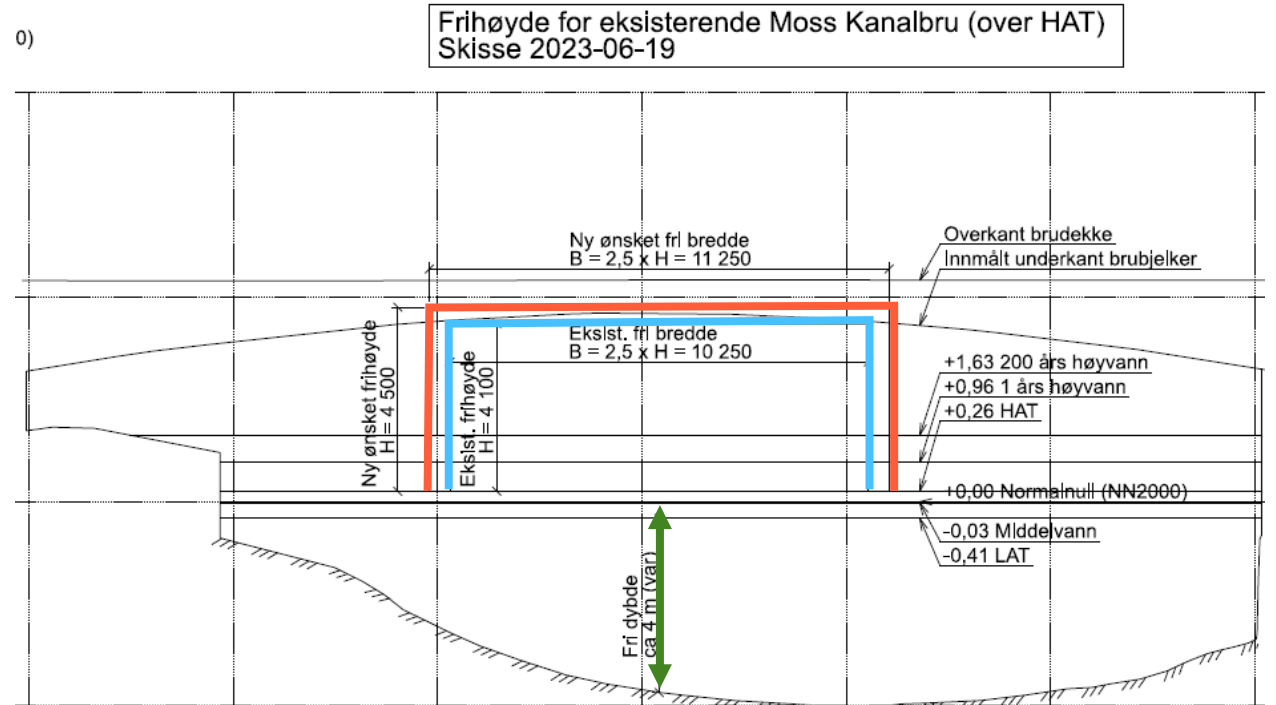
(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Seilingshøyde og båttrafikk

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

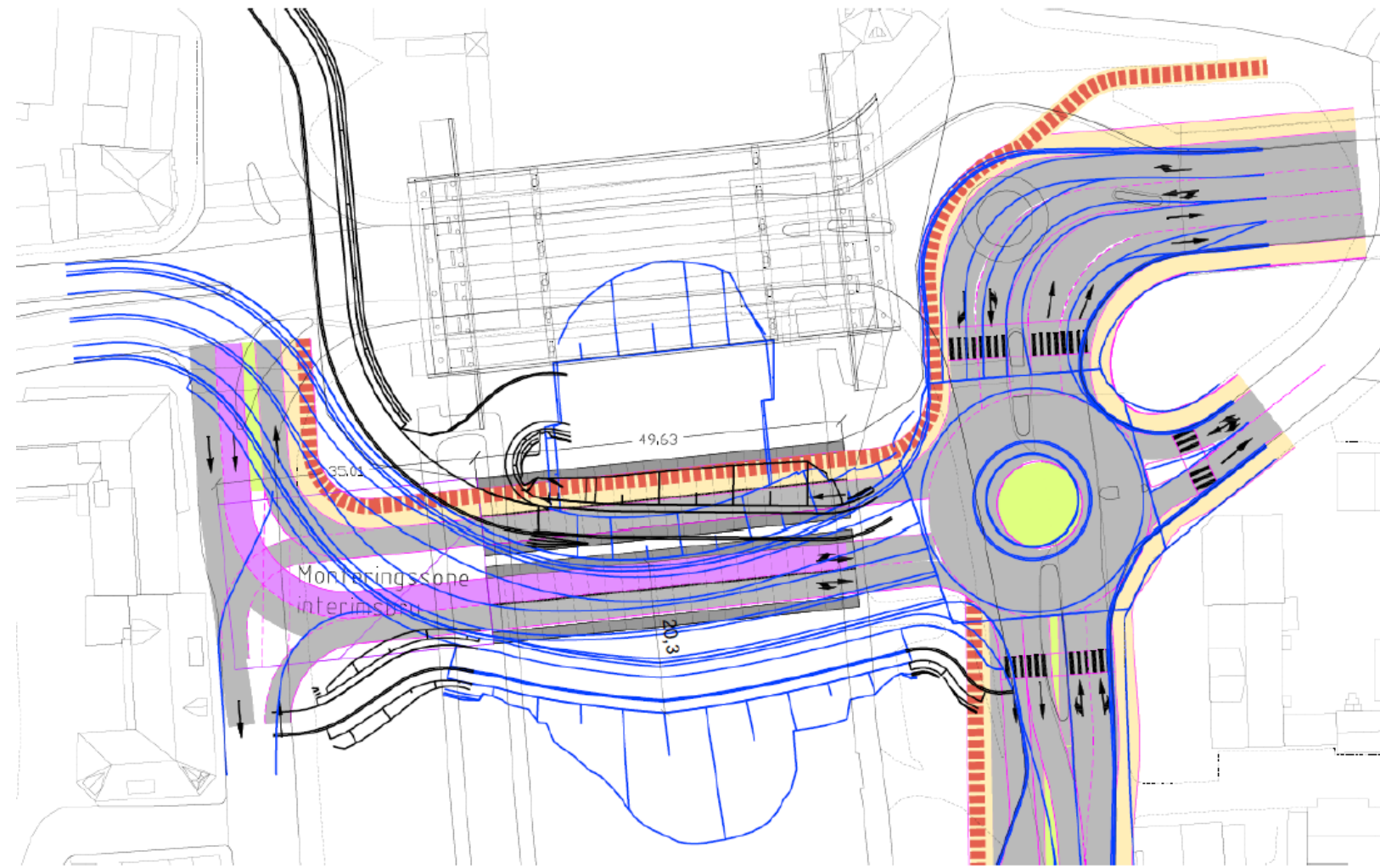
- **Stengt for båttrafikk i anleggsfasen**

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



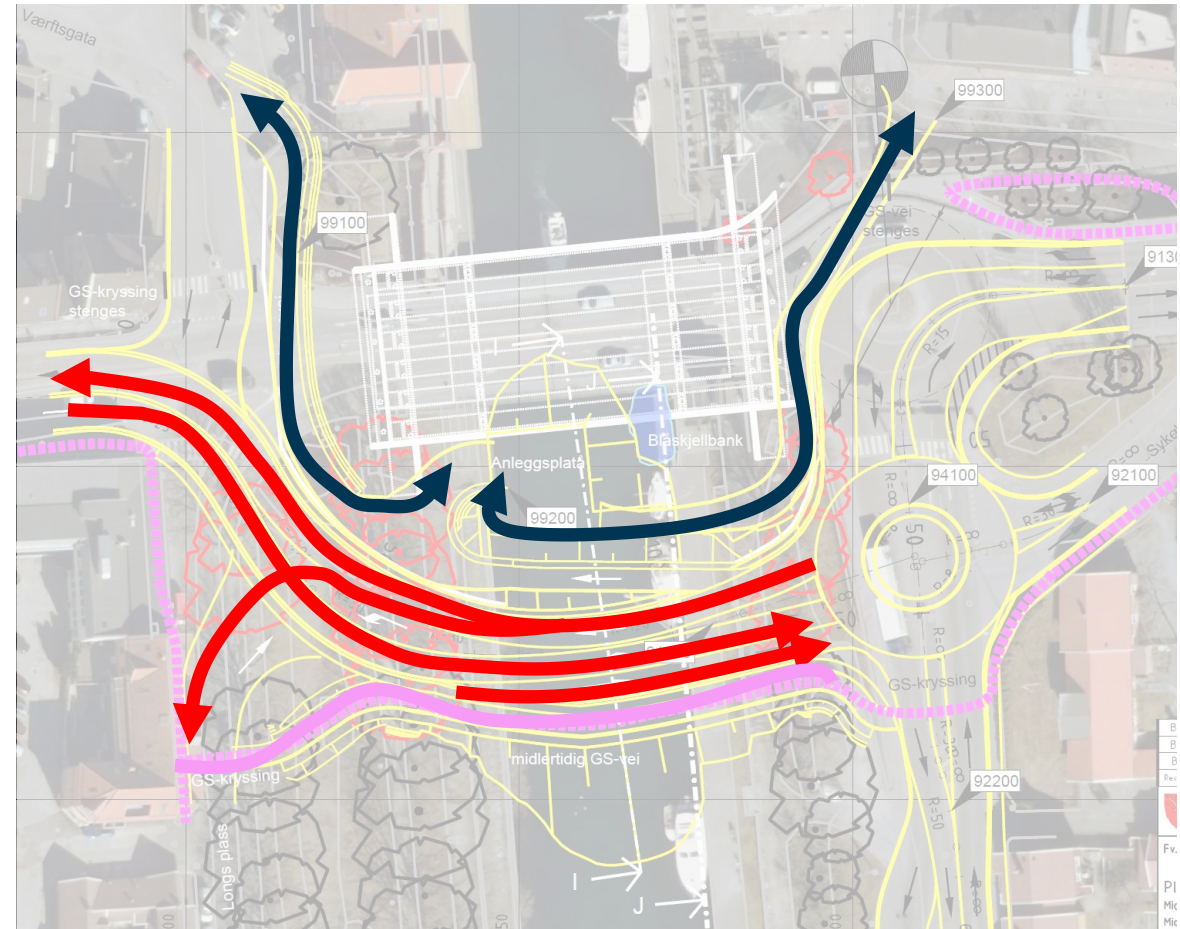
Interimsløsninger som er vurdert

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



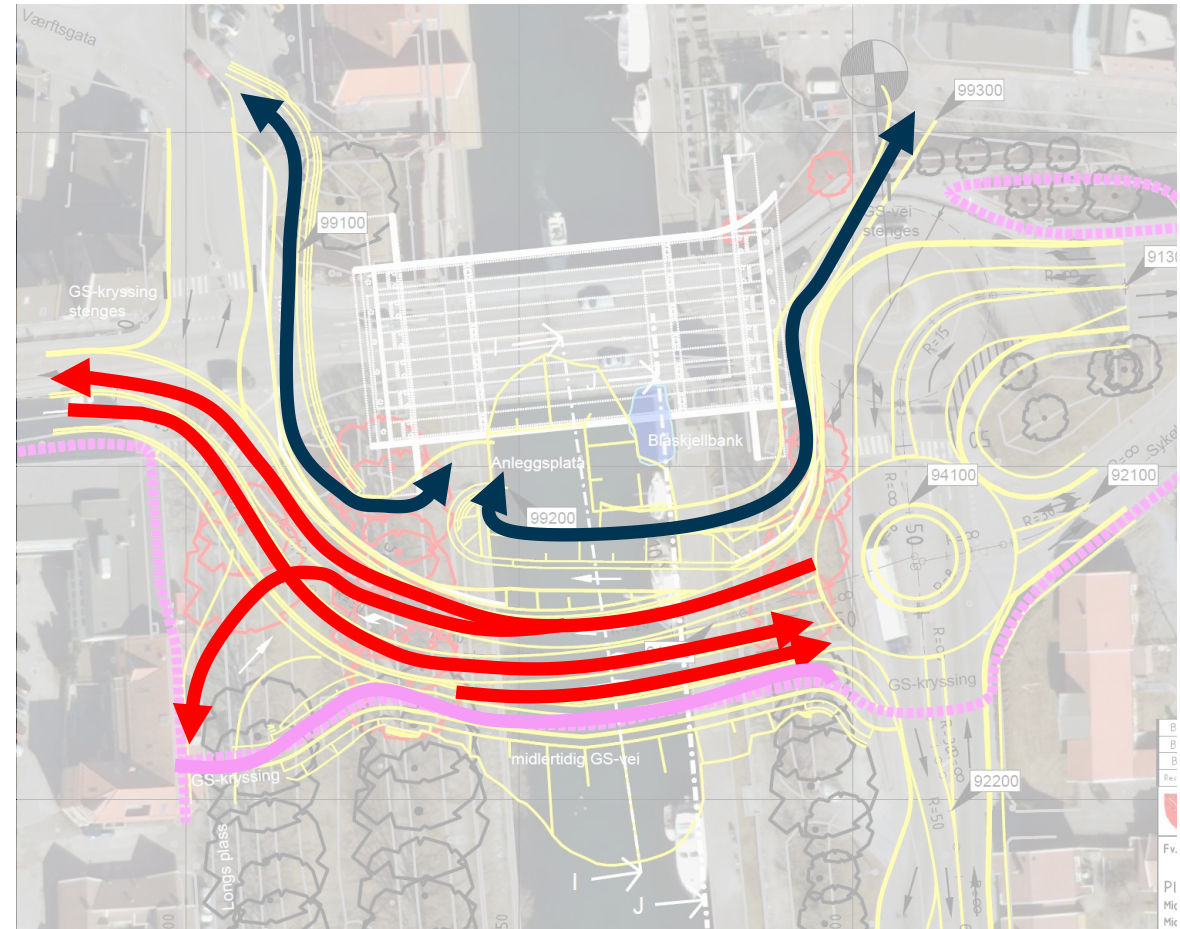
Fordeler med fylling

- 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



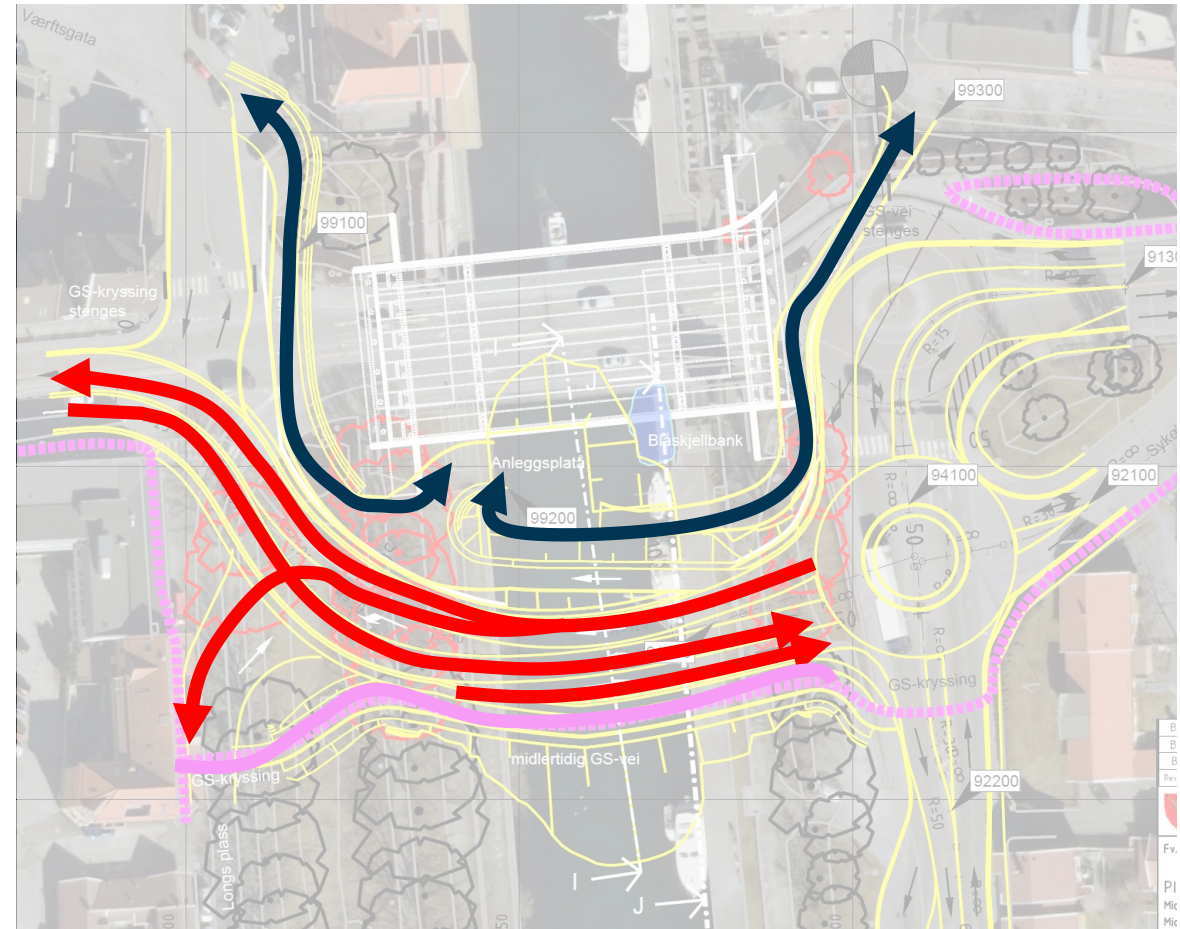
Krav til vannmiljø

- Mossesundet og vannmiljøet
- Både vannmiljø og naturmiljø utredes i henhold til gjeldende krav og forskrifter
- I tillegg til egne beregninger for blant annet vannutskifting.
- Egne møter og dialog med gjeldende myndigheter
- Tiltaket er søknadspliktig



Avbøtende tiltak

- Effektivisere byggetid (anleggstid for brua)
- Tidsbegrensing (utenom gyteperiode til kysttorsk)
- Begrense direkte inngrep på blåskjell lokalitet
- Bruk av dagsprengt stein (unngå nitrogenavrenning)
- Siltgardin (for å redusere partikkelspredning)
- Masser til utfylling skal ikke ha innhold av plast
- Regelmessig kontroll og rutine for å hindre anleggsavfall
- Rør gjennom fylling
- Pluss egne rutiner i byggeplanprosessen



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 avklart i byggeplanfasen.
3. Men for å sikre effektiv byggeprosess har temaet blitt tatt opp med eksterne aktører og myndigheter.

Hvordan ivareta byutvikling?

Premisser som er lagt til grunn

- **Utgangspunktet:** oppgradering av eksisterende infrastruktur
- Plassering av fremtidig bru var avklart i forprosjektfasen
- Byutvikling må ivaretas innenfor varslet planavgrensning
- Konkret mandat og mål fra bestillingen (Ny bru og forbedret fremkommelighet)
- Begrenset mulighet til å ta hensyn til høyere trafikkmengde med økt antall felt.
- Gatefunksjon i en by
- Nullvekstmålet



Foto: T. Løchen, <https://ostfold-kunstsenter.no/kunstkonsulent-kurator-oppdrag-moss-kommune/>

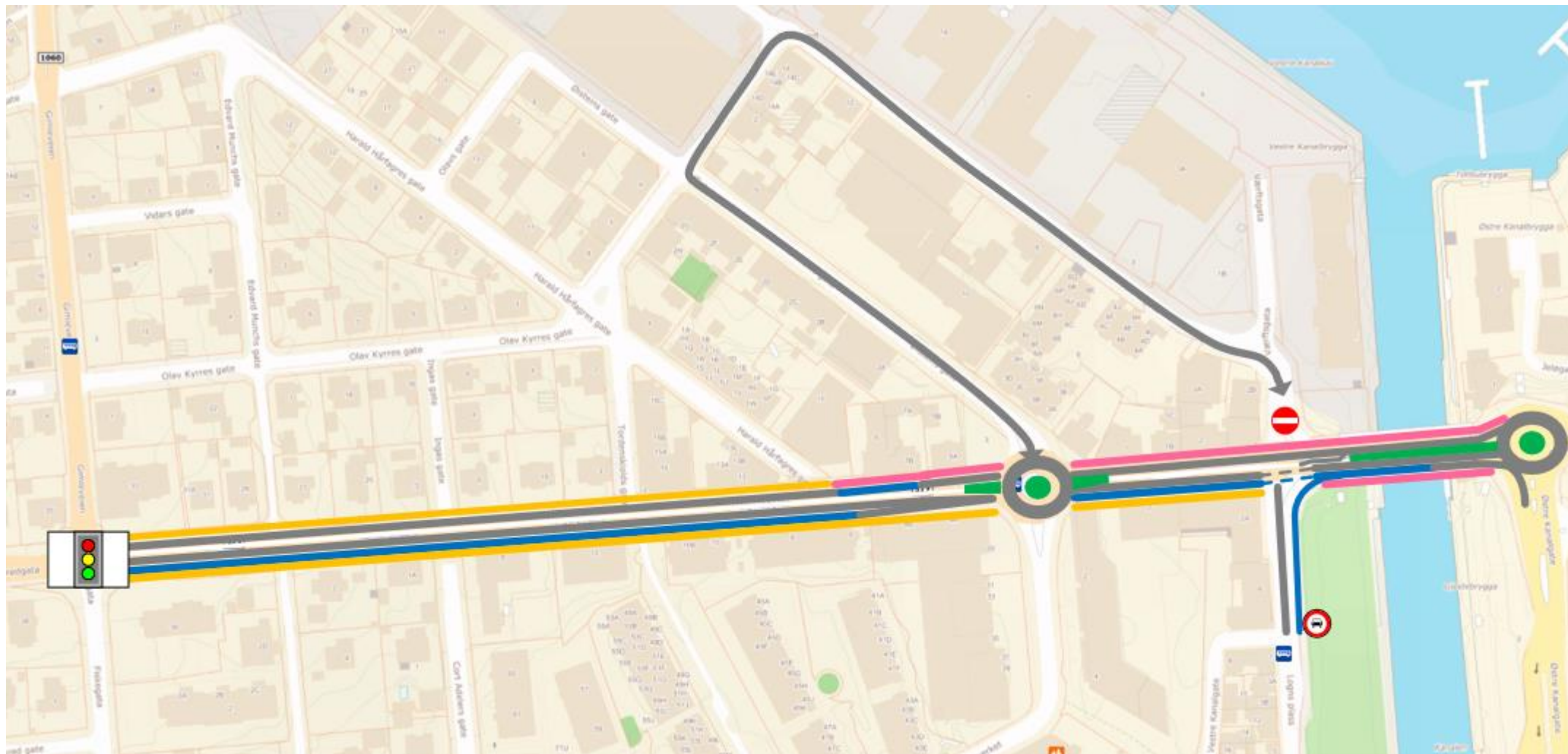
Hvordan ivareta byutvikling

- Konsekvensutredning (by og friluftsliv)
- Bygger ny bru for 100 år!
 - Bredde som må ivareta det
- Trafikkanalyse
- Plassering av gang og sykkelvei
- Hensynta pågående planer
 - Sentrumsplan, kommuneplan
 - Rv.19
 - Ny Moss stasjon
 - Utviklingsplan (Jeløya utvikling)
 - Stenging av Værftsgata
- Vekst gjennom kollektiv- og sykkeltrafikk



Foto: T. Løchen, <https://ostfold-kunstsenter.no/kunstkonsulent-kurator-opdrag-moss-kommune/>

Stenging og restriksjon på sidegatenettet



Finansiering og fremdrift

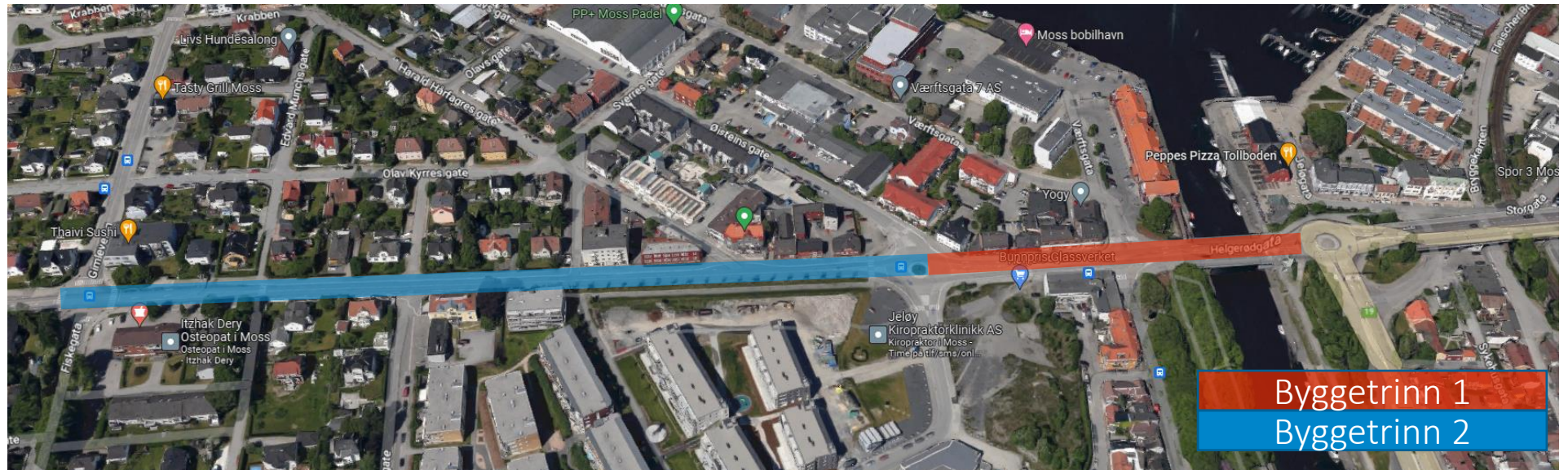
Ser på prosjektet under ett

Anbefaler samlet utbygging

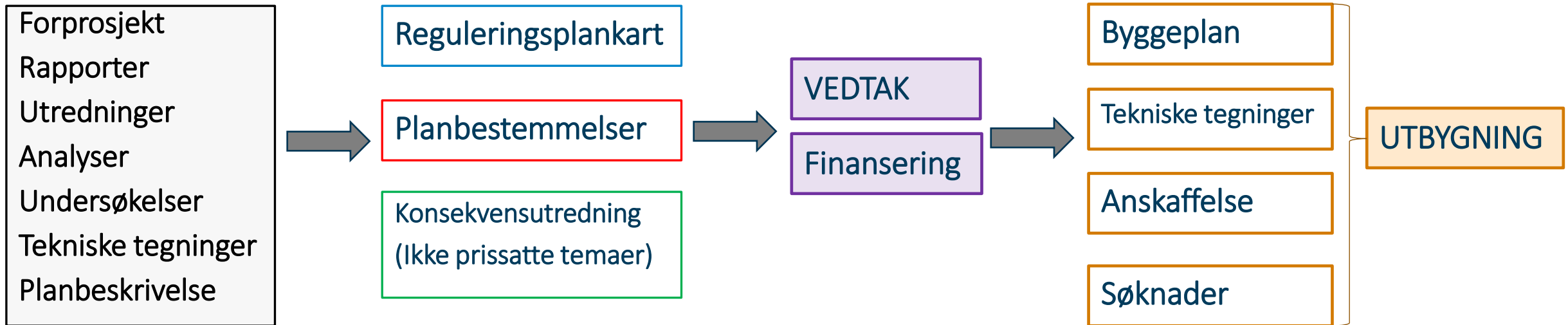
- + Raskere måloppnåelse
- + Effektiv og raskere anleggsgjennomføring
- + Kostnadsbesparende

• Kan deles i to trinn

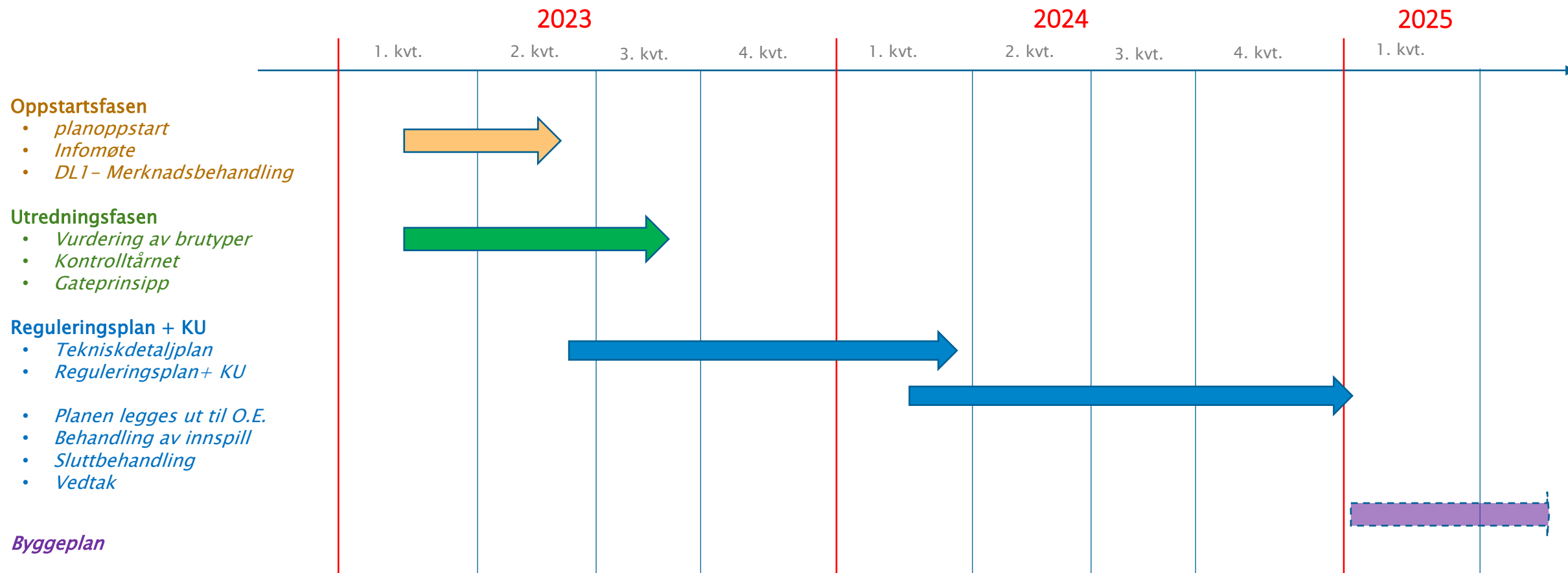
- Byggetrinn 1: Kanalbrua-Glassverket
- Byggetrinn 2: Glassverket-Gimlekrysset



Planprosessen

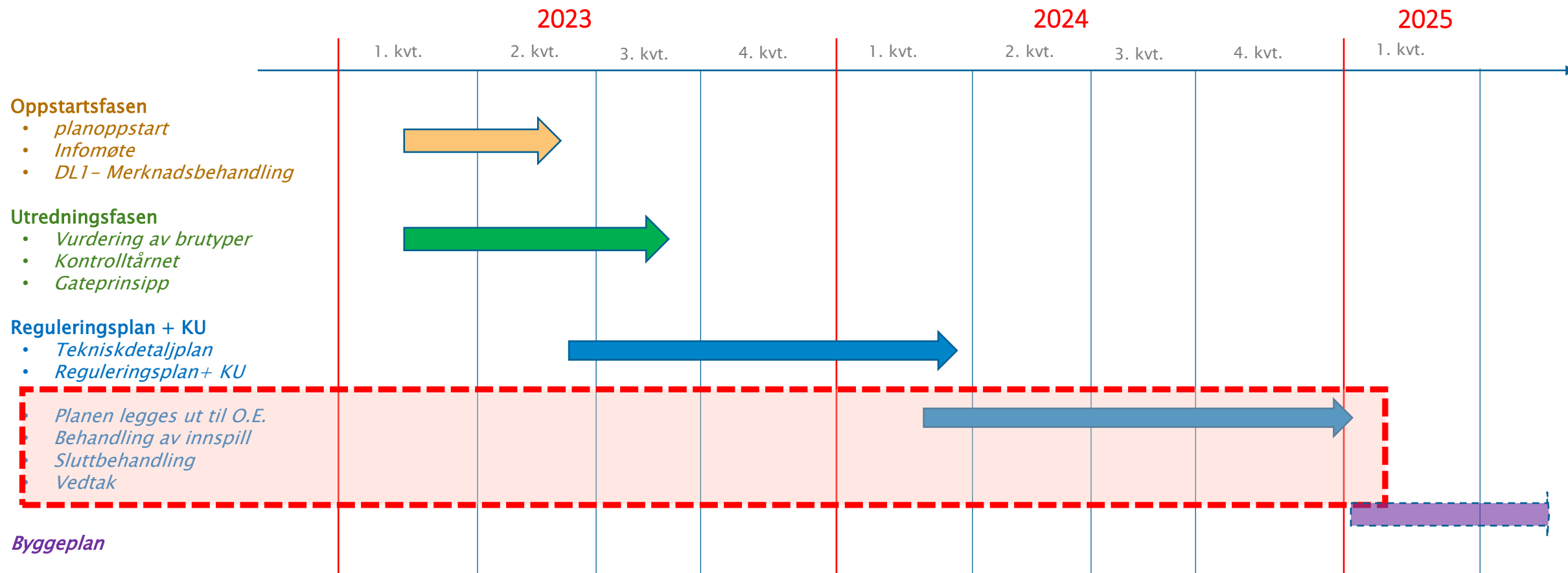


Prosessen videre



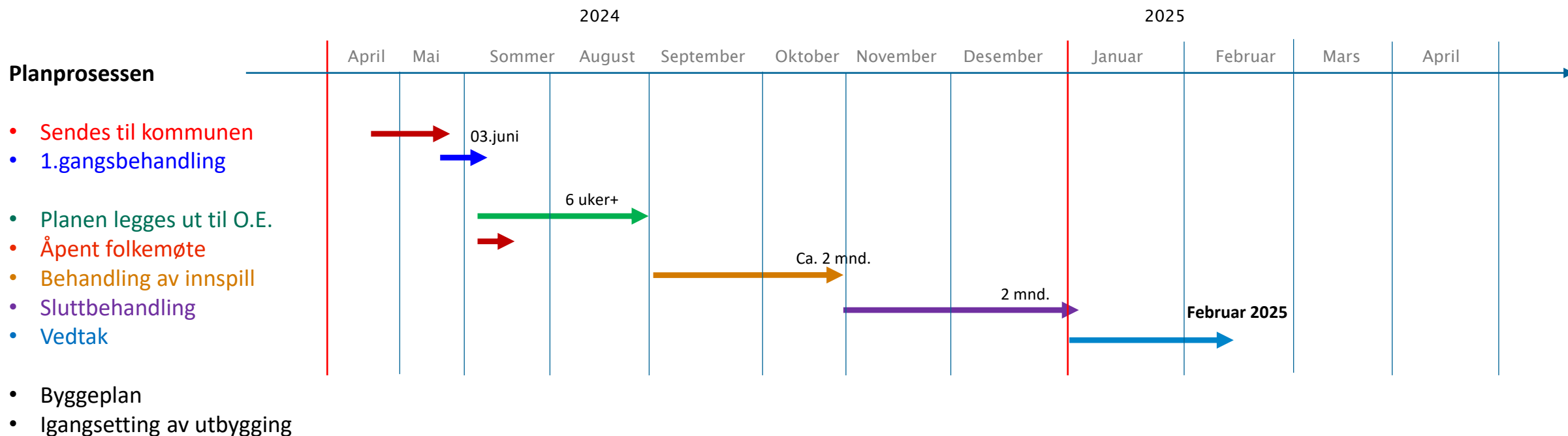
Prosjektet kan teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt finansiering er på plass i god tid før vedtak.

Prosessen videre



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

Kommende periode, dersom Moss kommune legger ut planen:



Prosjektet kunne teoretisk bli ferdigbygd tidligst i 2028, forutsatt ingen innsigelser og finansiering er på plass i god tid før vedtak som antatt til å være i desember 2024.

Spørsmål

