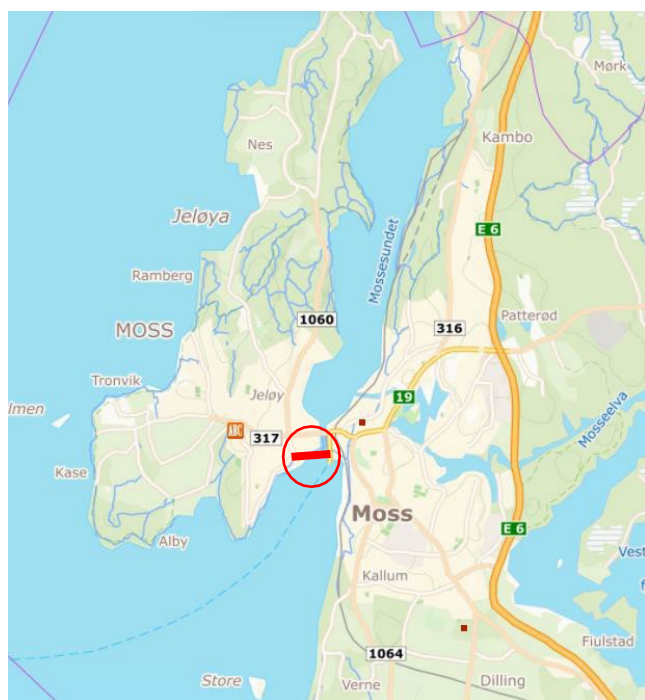
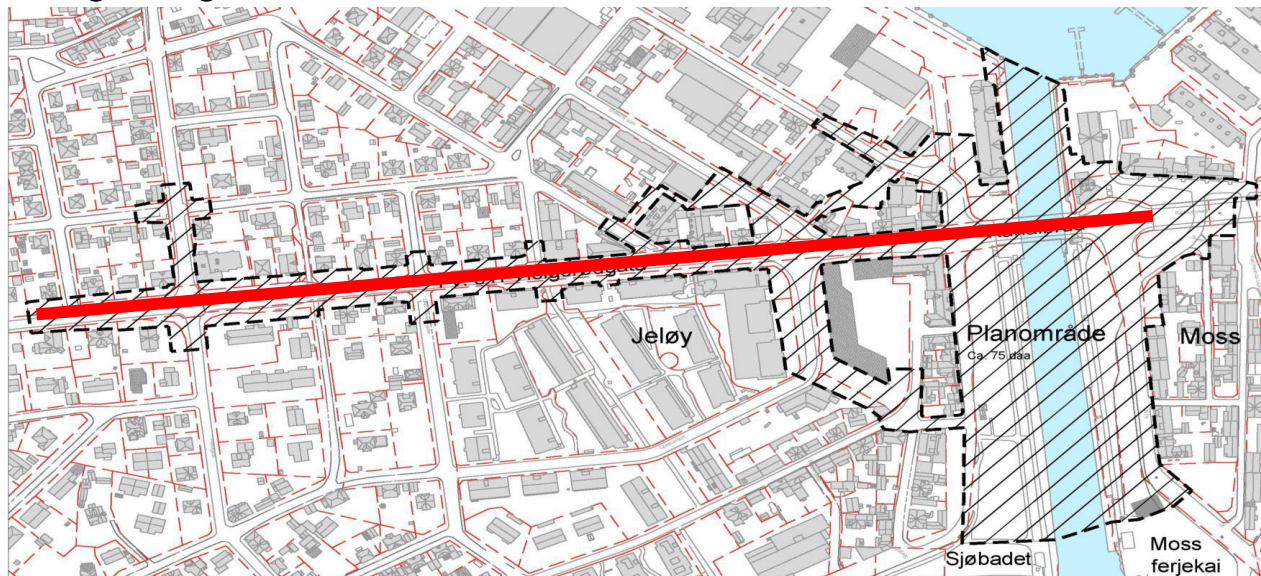


Bakgrunn og formål med møtet

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

Planavgrønsing



Overordnet mål for prosjektet

Prosjektet må 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 trafikanter** på strekningen mellom rv. 19 og fv. 1060 (Gimlekrysset).

Utførte planoppgaver etter forprosjektet

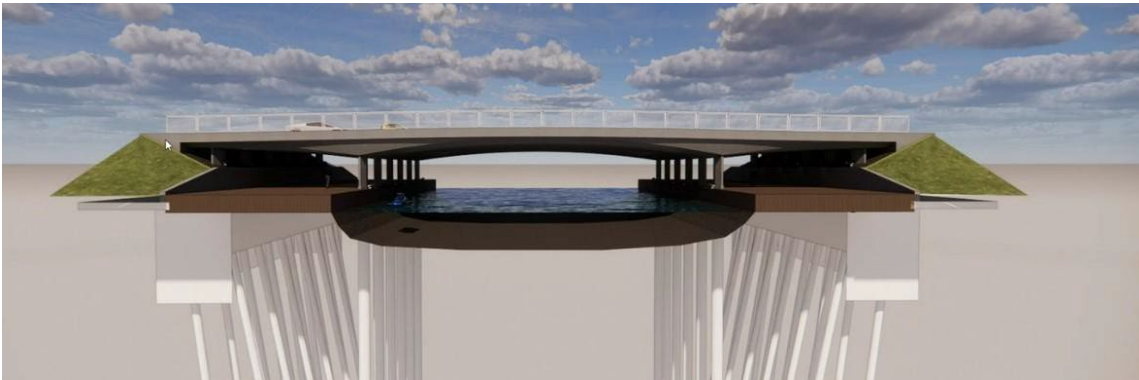
- Varslet planoppstart og utført informasjonsmøte (vår 2023)
- Optimalisering av løsninger
- Utredninger, rapporter, gjennomførbarhet
- Trafikkanalyser
- Valg av brutype
- Vurdering av mulige midlertidige løsninger
- Kostnadsanslag
- Grunneiermøter
- Kontrolltårnet

Foreløpige anbefalinger

Valg av bru

Anbefalt bruløsning

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



Foreløpige anbefalinger

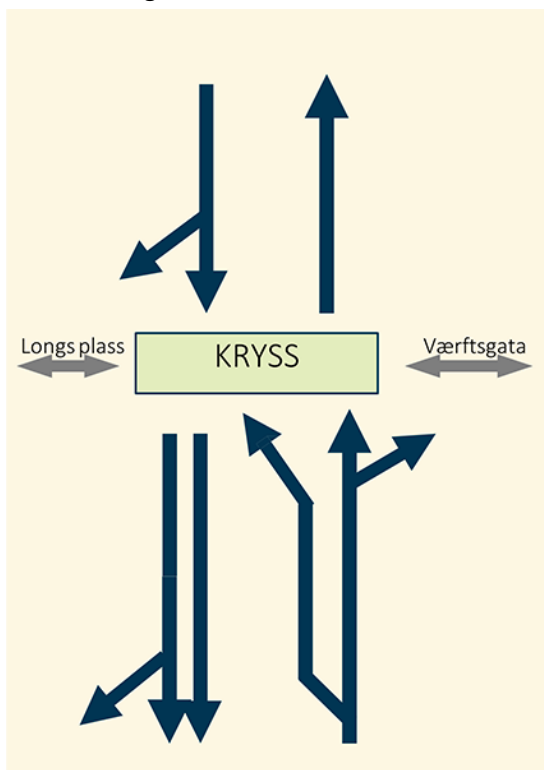
Antall felt på bru

(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen).

Historikken

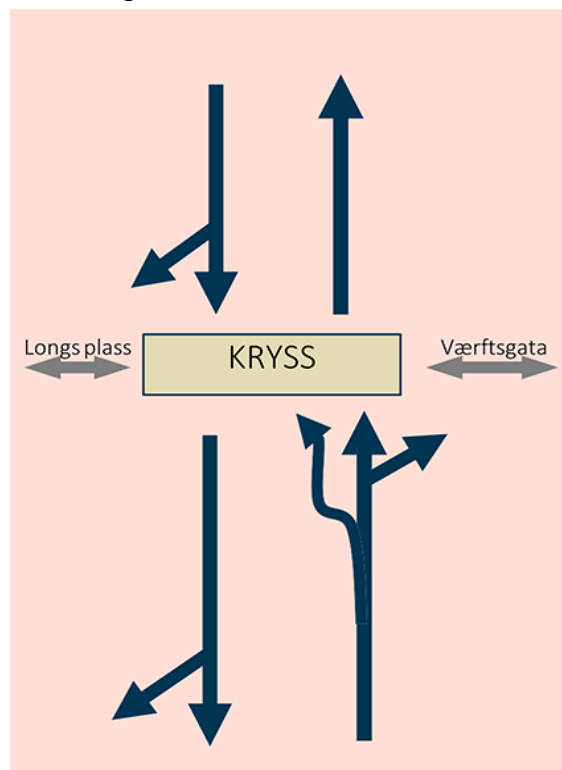
Opprinnelig løsning

2 gjennomgående felt
2 korte svingfelt



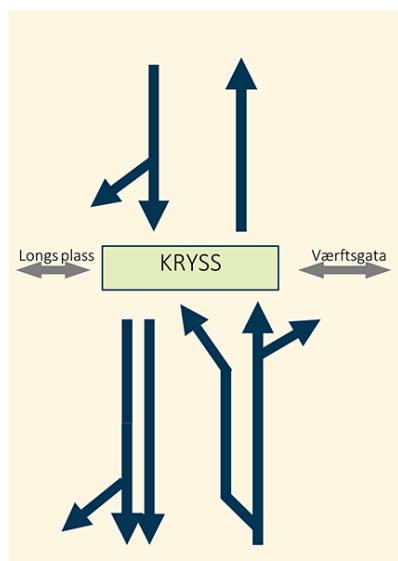
Etter innsnevringen

2 gjennomgående felt
1 kort svingfelt



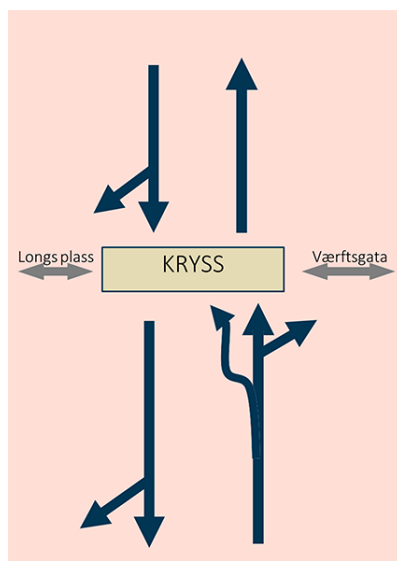
Opprinnelig løsning

2 gjennomgående felt
2 korte svingfelt



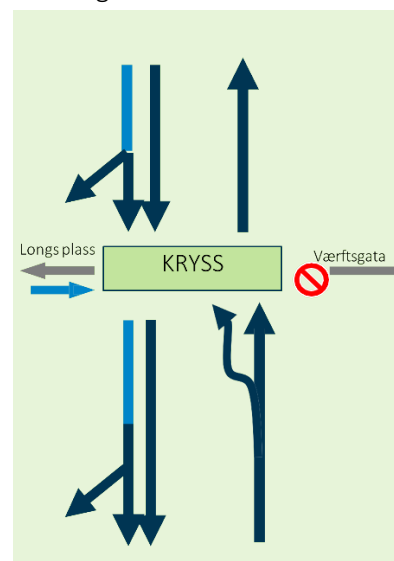
Etter innsnevringen

2 gjennomgående felt
1 kort svingfelt



Anbefalt løsning

2 gjennomgående felt
1 kollektiv/svingfelt
1 svingfelt



Anbefalt løsning

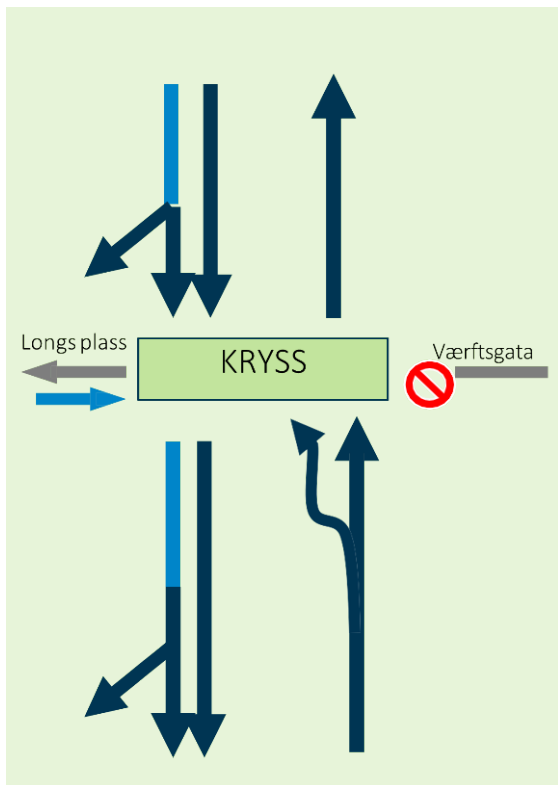
- Likt opprinnelig løsning, men kortere venstresvingefelt mot Logns plass.
- Det er ikke behov for lengre venstresvingefelt («4-felt») inne på brua i følge trafikkanalysen.
- Anbefalt løsning gir bedre kurvatur for trafikanter som skal rett fram.
 - Slipper krappe svinger (unngår «S»-kjøremønster).
 - 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 kollektivfeltet mot sentrum kan ettervurderes.



Anbefalt løsning

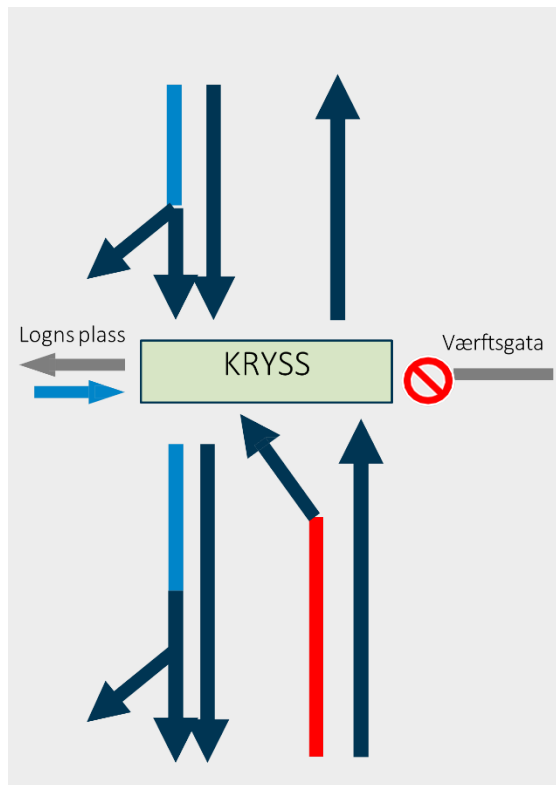
Høyere måloppnåelse

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



- Fleksibelløsning
- Måloppnåelse
- Nullvekstmålet

Foreløpige anbefalinger

Gang- og sykkelveiløsning

Anbefalt sykkeløsning

Kanalbrua-Harald Hårfagres gate

Toveis sykkeløsning på nordsiden



Foreløpige anbefalinger:

Anbefalt kollektivløsning

- Kollektivfelt i retning Moss
- Oppgradering av holdeplasser
- Kantstopp
- Lehus, venteareal, universell utforming



Foreløpige anbefalinger:

Interimløsninger

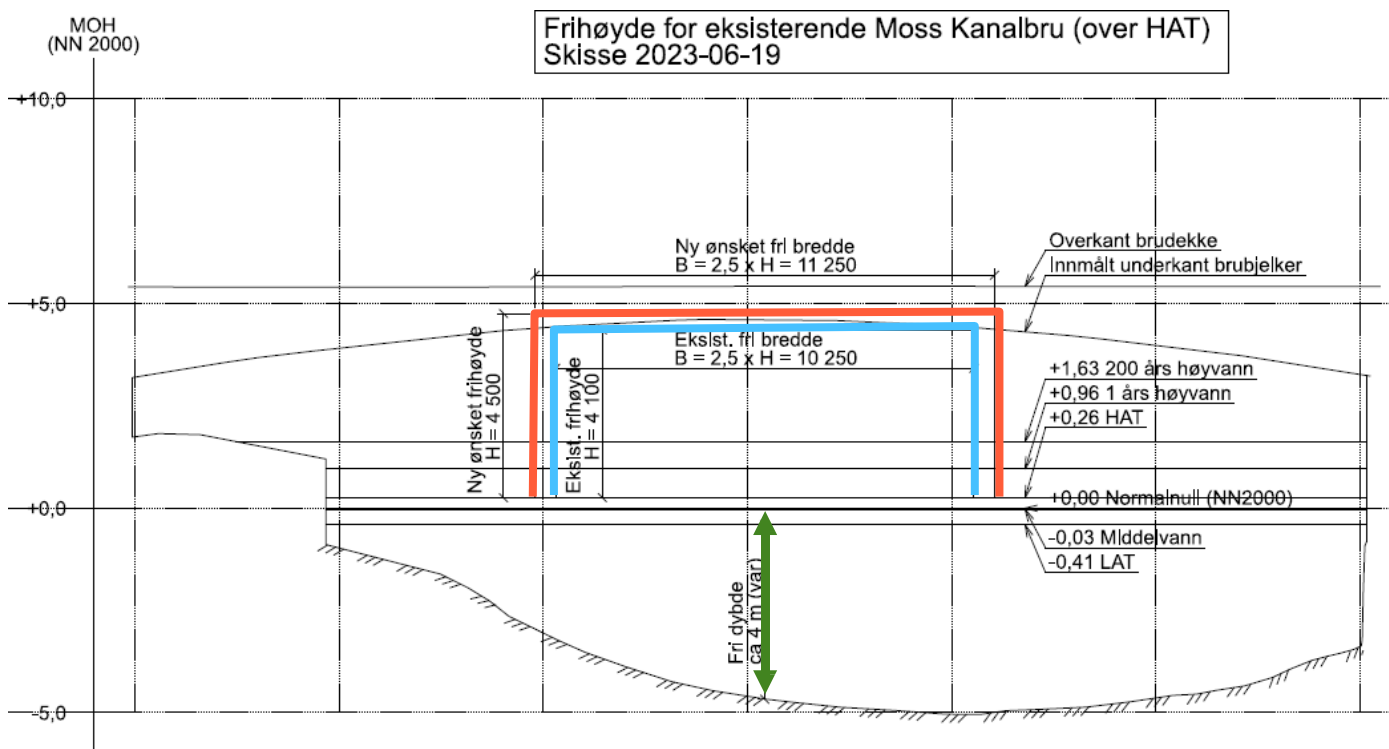
(Må avklares i byggeplanfasen, påvirker ikke reguleringsplanen)

Seilingshøyde og båttrafikk

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

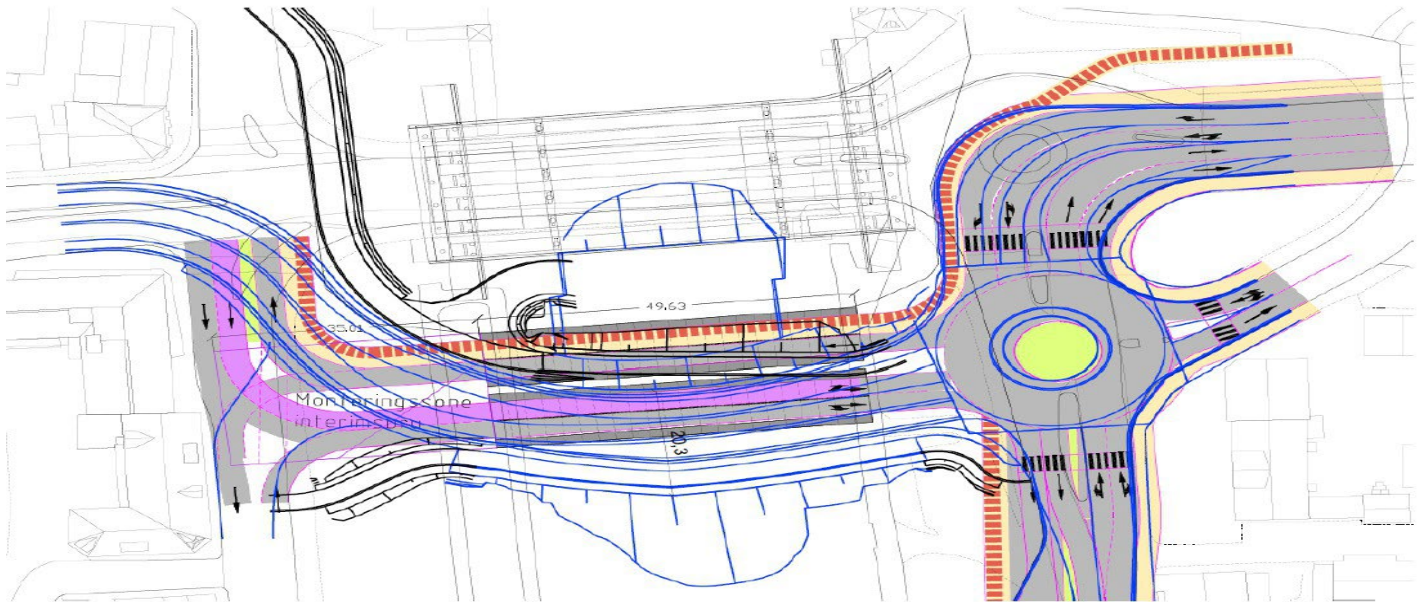
Stengt for båttrafikk i anleggsfasen

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



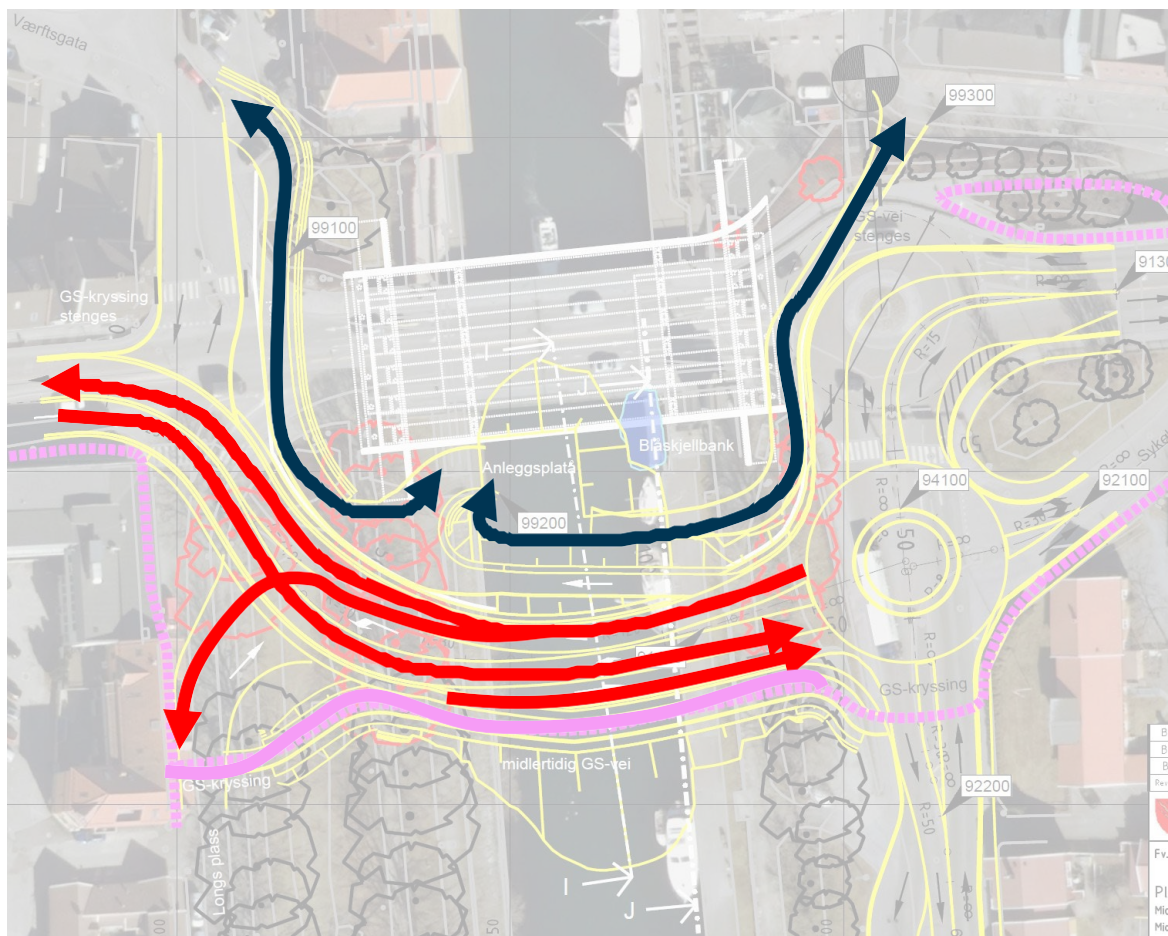
Interimløsninger som er vurdert

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



Fordeler med fylling

- Robust og bedre kurvatur
 - Gjennomgangstrafikk, vogntog, blålys kjøretøy
- Cirka 6 måneder kortere anleggstid
- Mindre inngrep på land
- Større handlingsrom for anleggsgjennomføringen
 - byggekran og atkomstrampe til byggegrop
- 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

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

Foreløpige anbefalinger

Valg av utbyggingsstrategi

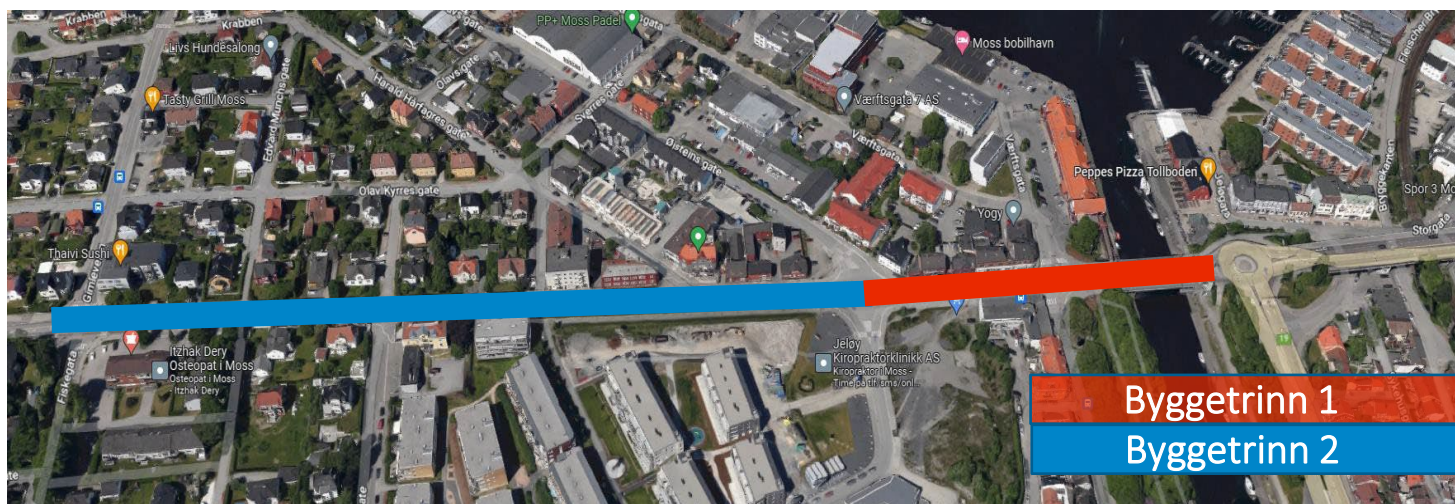
Ser på prosjekter under ett

Anbefaler samlet utbygging

- Raskere måloppnåelse
- Effektiv og raskere anleggsgjennomføring
- Kostnadsbesparende

Kan deles i to trinn

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

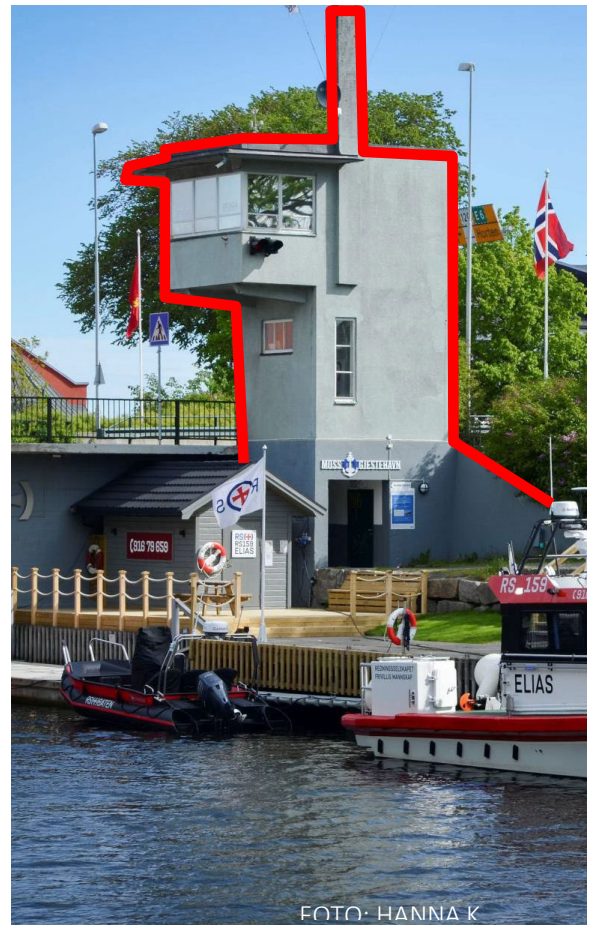


Foreløpige anbefalinger

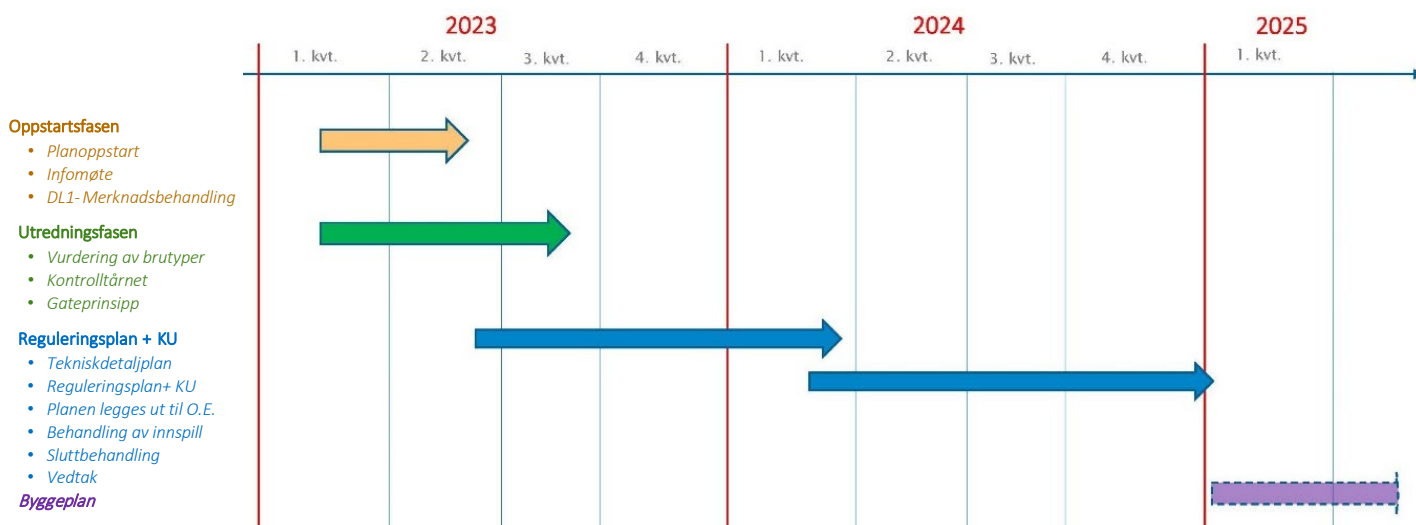
Øvrige valg

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

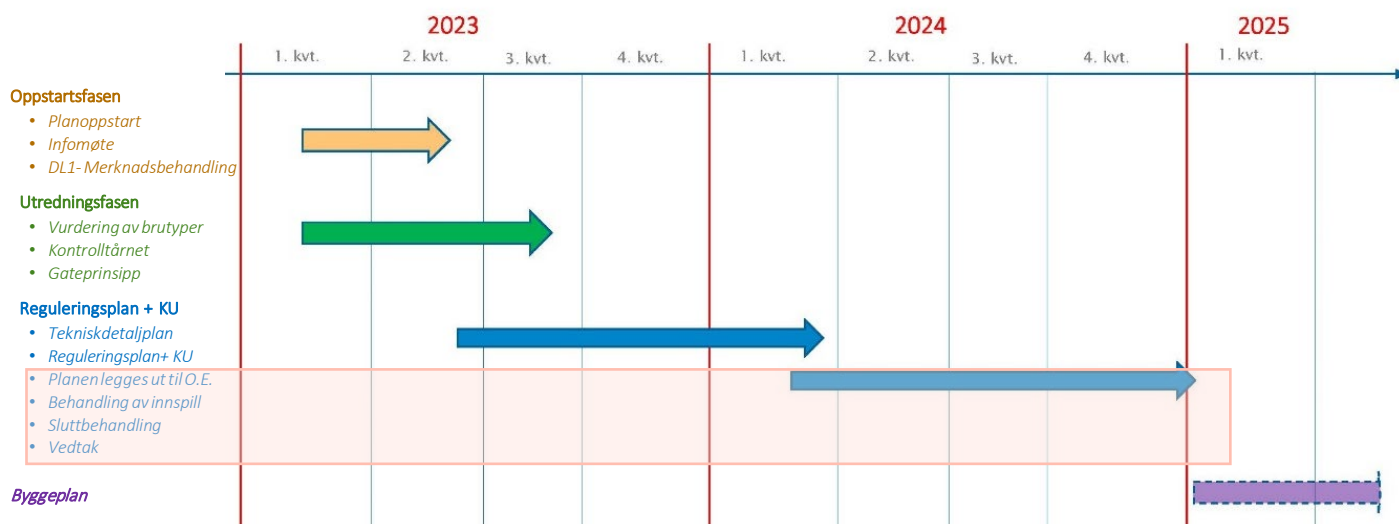


Prosesen videre



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

Prosesen videre



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

Kommende periode:

Planprosessen	Mars 2024	April 2024	Mai 2024	Sommer 2024	Aug. 2024	Sept. 2024	Okt. 2024	Nov. 2024	Des. 2024	Medio 2025
<ul style="list-style-type: none"> • Planen legges ut til O.l • Åpent folkemøte • Behandling av innspill • Sluttbehandling • Vedtak • Byggeplan • Igangsetting av utbygging 		6 uker+								
				Ca 2 mnd.						
								Nov.		
									Des.	

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.