

Arkivsak: 18/08876

Planens navn: Reguleringsplan for ny gang- og sykkelbru over Porsgrunnselva

PlanID: 156

Gjeldende plan vedtatt: 13.06.2019

Forslagsstiller: Porsgrunn kommune

Plankonsulent:

Dato (planbeskrivelse mottatt kommunen): 17.03.2022

Planendring vedtatt: **fylles inn etter vedtak**



Flyfoto/oversiktskart som viser området som omfattes av endringene (avgrenset med rød linje)

## Bakgrunn for planendringen

Den opprinnelige planbeskrivelsen er basert på et skisseprosjekt for bevegelig gang- og sykkelbru utarbeidet av Johs Holt AS i 2017. Dette skisseprosjektet ble bearbeidet videre i en forfase, som vurderte at en bru i betong med klaffer i komposittmateriale ville være mest gunstig med tanke på utforming, grunnforhold og kostnader. Disse vurderingene lå til grunn for kravene til utformingen av brua fastsatt i planbestemmelsene § 4.7.

Gang- og sykkelbrua ble under disse forutsetningene lyst ut som totalentreprise i en åpen tilbudskonkurranse våren 2021. Ved tilbudsfristens utløp innkunnet kun ett tilbud, og dette var langt over vedtatt budsjetttramme.

Konkurransen ble avlyst, og det ble iverksatt undersøkelser for å identifisere forhold som kunne bidra til økt interesse for oppdraget, men også for å redusere kostnader. Konklusjonen var at de spesifikke kravene til utførelse og materialbruk har virket både konkurransehemmende, men ikke minst også svært fordyrende. Eksempelvis kan nevnes at kostnadene til komposittklaffer har økt med 40 – 50 % etter 2017, og dermed blitt vesentlig dyrere enn tilsvarende klaffer i stål. Et annet forhold er at en plastøpt brukonstruksjon over et vassdrag er mer kostbar og tidkrevende å bygge, enn montering av prefabrikkerte bruelementer i stål. Dette vil uansett være forhold som varierer med kapasiteten i bransjen, og ikke minst de til enhver gjeldende materialpriser og tilgangen på materialer.

Ved utlysning av ny konkurranse er det derfor ønske om å la det være opp til markedet å vurdere hva som totalt sett vil være den mest rasjonelle løsningen. Det vil derfor bli stilt krav til minste føringsbredde, høyde, seilingsbredde, samt linjeføring, plassering av brufundamenter og brukar i tråd med reguleringsplanen, men samtidig åpne opp for valgfri materialbruk og rett linjeføring av brusegmenter innenfor planens formålsgrenser. Dette er grep vi anser som nødvendig å gjennomføre dersom det skal være mulig å kunne realisere gang- og sykkelbru over Porsgrunnselva innenfor akseptable kostnadsrammer.

## Beskrivelse av planendringen

Endringene omfatter endringer av planbestemmelsenes § 4.7 *Gang- og sykkelveg, o\_GS3*, se vedlagt dokument. Her fjernes de spesifikke kravene til utforming og materialbruk, inkludert figur av tverrsnitt på brukasse, som har vært identifisert til å virke konkurransehemmende. Ved omprosjektering av brua med redusert føringsbredde og stål som materiale er det også kommet fram at bommene som skal stoppe gående og syklende ved bruåpninger må plasseres ved landkarene og ikke ute ved klaffene på brua (slik det for eksempel er på Porsgrunnsbrua). Dette kommer av sikkerhetskrav ved eventuelle skipsstøt. Samtidig tillates det man står noe friere til utforming av bommene. Bestemmelsen formulering av at brufundamenter og brukar skal bygges med slanke konstruksjoner framstår som et subjektivt krav det er vanskelig å håndheve. Enhver brukonstruksjon er optimalisert i materialforbruk etter de gitte styrke- og belastningsklasser brua dimensjoneres etter.

Plankartet og øvrige bestemmelser endres ikke.

## Forslagsstillers vurdering av virkninger av planendringen og planfaglig vurdering

Konsekvensen av endringene av planbestemmelsene vurderes å være små. Avvik i materialbruk og utforming av tverrsnitt på brukassa vil på avstand framstå visuelt. Ved at bommene med tilhørende teknisk anlegg flyttes inn til landkarene vil brua også oppleves noe mer strømlinjeformet og ryddig over vannspeilet. Forholdet til estetikk vil bli ivaretatt, både ved at det skal være et tildelingskriterium i den nye tilbudskonkurransen, men også ved at bestemmelsenes § 2.2.1 krever at tegninger og annen dokumentasjon skal legges fram for bystyret før det gis rammetillatelse.

Brua vil realiseres innenfor regulert formål, men med noe redusert bredde enn beskrevet i planbeskrivelsen fra 2019. Her opererte man med en føringsbredde på 5,5 meter. En redusert bredde

vil bidra til at den framstår nettere spesielt ved ilandføring av gang- og sykkelvegen inn mot Storvegen på Vestsiden og i Reynoldsparken inn mot Storgata på østre bredde.