



Statens vegvesen

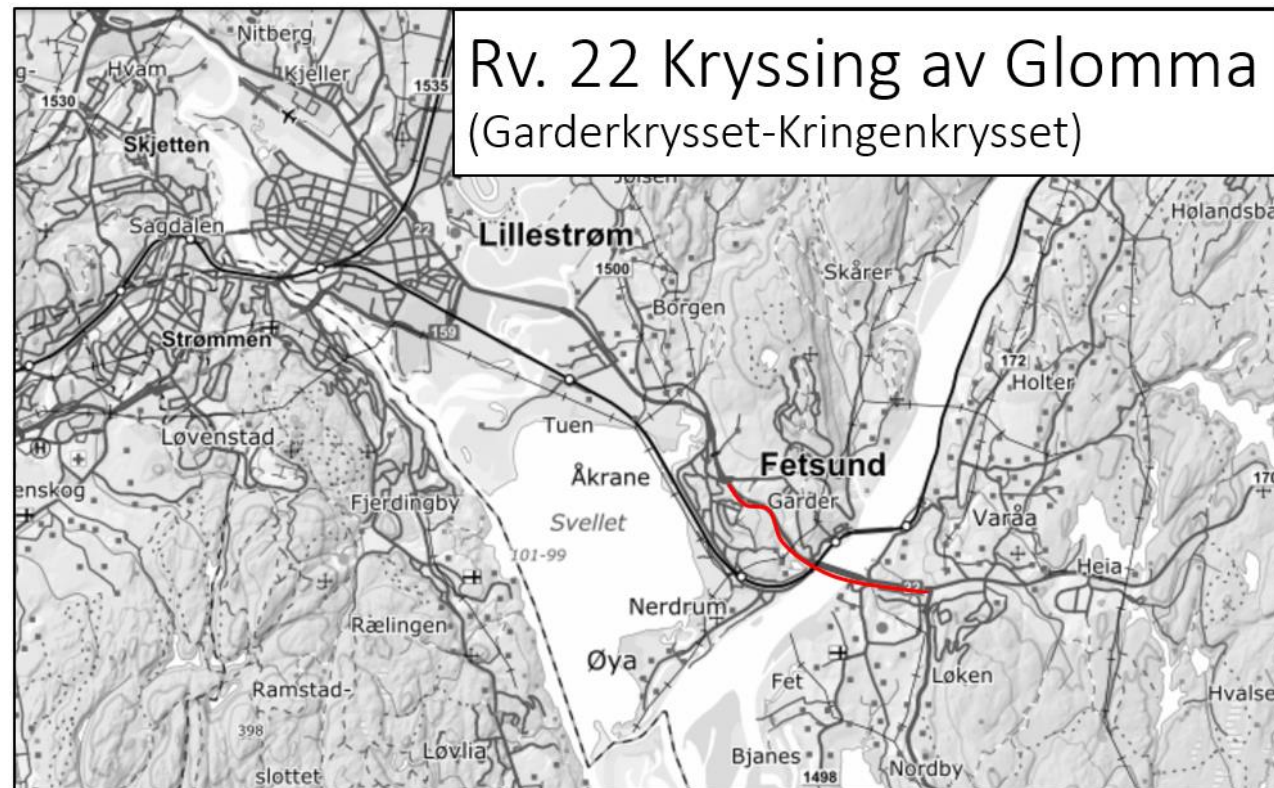
# Informasjonsmøte om Glommakryssingen

Lillestrøm kommune:

- formannskap
- gruppeledere
- hovedutvalg for miljø og samfunn

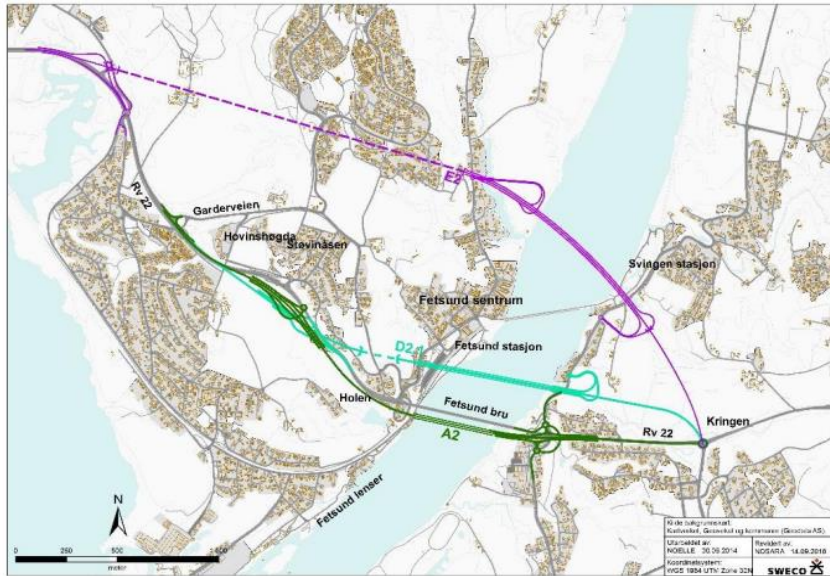
Lillestrøm, 17. juni 2024

Trude Holter og Jan Terje Løitegård  
Statens vegvesen, Utbyggingsområde sørøst





- Kort historikk – bakgrunn, prosjektmål og kort om planprosess
- Grunnforhold
- Valgte løsninger – hva, hvorfor og fungerer de?
- Støy
- Bompenger
- Videre framdrift
- Nasjonal transportplan 2025-2036



Figur 1-4 Kartet viser planalternativer som det er utarbeidet kommunedelplan for (plankart og planbestemmelser)



Foreløpig skjematisk skisse av kryss og gång- og sykkelvegssystem. Skissen viser ikke skråningsutslag, anleggsbete, påkobling av sideveger mm.

## Planprosess og vedtak:

- Startet i tidl. Fet kommune
- Vedtatt i nye Lillestrøm kommune (sept-20):
  - Valgte korridor iht. Vegvesenets anbefaling (A2)
  - Ba om nedskalert løsning

## Nedskalert løsning:

- Dimensjonering iht. fartsgrense 80 km/t
- Lokalvegbru utgår (lokal trafikk på 4-felts Rv. 22)
- 3-armet rundkjøring med filterfelt også østsiden (der KDP er vist med planskilt kryss)

# KVU Vegforbindelser øst for Oslo

«En bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike som sikrer nødvendig trafikkberedskap ved hendelser på vegnettet og avlaster E6 gjennom Oslo.»

- Desember 2019: KVU Vegforbindelser øst for Oslo
  - Seks alternative konsepter (inklusive 0-alt), fra full motorveg til mindre punktvis tiltak, er analysert.
  - Anbefaling:
    - Konsept 5, Minimum, legges til grunn som et første trinn. Konseptet oppfyller kravet om en omkjøringsveg for alle kjøretøy, inklusive modulvogntog, til den laveste investeringskostnaden sammenlignet med øvrige alternativ. Videre er det det beste konseptet sett ut ifra ikke-prissatte virkninger.
    - Rv 22 utvikles deretter trinnvis i tråd med Konsept 4. Konseptet har nest best samfunnsøkonomiske lønnsomhet og man vil få en vegforbindelse som kan være et brukbart alternativ til å kjøre på E6 gjennom Oslo. Konsept 4 gir også bedre tilgjengelighet til det regionale arbeidsmarkedet, en ønsket sideeffekt som er viktig for utvikling og vekst i regionen.
    - Dersom man skal tillegge trafikkberedskapshensynet stor verdi, ved å etablere en robust, rask og sikker omkjøringsveg med stor kapasitet, vil Konsept 2, Motorveg vest med tunnel under Strømmen (2c) være å anbefale.
- Oktober 2020: Kvalitetssikring (KS1) av KVU-rapporten
  - Kvalitetssikrer finner ikke tilstrekkelige argumenter som støtter anbefalingene i KVUen. Kvalitetssikrer anbefaler nullalternativet: ingen av konseptene tas videre til forprosjekt.
- Desember 2022: Supplerende tildelingsbrev nr. 22
  - Samferdselsdep. noterer at ingen av konseptene har positiv netto nytte, men mener det bør tilrettelegges for oppgradering av enkelte delstrekninger, slik KVUen anbefaler.



Informasjonsmøte om status i prosjektet avholdt med Aurskog-Høland og Indre Østfold kommuner avholdt 26. april 2023.

# Prosjektets overordnede mål

- Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm
- Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fetsund og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes



- Varsling av oppstart ble avsluttet 8. juni 2022
- 64 innspill mottatt
- Alle innspill er gjennomgått, oppsummert og besvart i en egen rapport
- Alle private som har sendt innspill har fått brev med svar fra Statens vegvesen
- Hovedtemaer for innspill
  - Geoteknikk
  - Mange er bekymret for støy
  - Ønske om rundkjøring ved Sundet
  - Forholdet til lensene/fredningsområde
  - Ønske om alternativ E2 fra kommunedelplan
  - Tverrforbindelse Kirkeveien - Hvalsenga
  - Trafikksikkerhet


  
 Statens vegvesen

## Varsel om oppstart av planarbeid

RV. 22 KRYSSING AV GLOMMA, GARDERVEIEN – KRINGENKRYSSET vegvesen.no



Statens vegvesen skal i samarbeid med Lillestrøm kommune starte arbeid med detaljregulering for rv. 22 mellom Garderveien og Kringenkrysset ved Fetsund i Lillestrøm kommune (planID-L032).

**Hensikten med planleggingen**

Hensikten med planarbeidet er å bedre framkommelighet for kollektiv- og nærings- trafikk, tilrettelegge for god tettstedsutvikling i Fetsund og styrke grunnlaget for kollektiv, sykkel og gange.

**Vi planlegger:**

- Firefelts veg fra Garderveien i vest, over Glomma ved Fetsund, til Kringenkrysset i øst, en strekning på ca. 3,1 km
- Ny rundkjøring med avkjørsel til Fetsund sentrum/stasjon på Glommas vestsida
- Planskilt kryss med fv. 172 til Sjørumsand på østsida av Glomma
- Ny riksvegbru sør for dagens bru, som utgår
- Nye gang- og sykkelveger, tiltak for kollektivtrafikken og støyskjerming

**Forskrift om konsekvensutredninger**

Planarbeidet utfører ikke krav til konsekvensutredning. Begrunnelse for Lillestrøm kommunes vurdering finnes i referat fra oppstartsmøte, se kommunens nettside under.

**Feltundersøkelser**

Det vil bli gjennomført befaringer og feltundersøkelser i området. Grunneiere som berøres av undersøkelser som fysisk berører deres eiendom, vil bli kontaktet direkte innen oppstarten av arbeidet.

**Informasjonsmøte og åpen kontordag**

I forbindelse med oppstart av planarbeid inviterer vi til *åpent informasjonsmøte 24. mai, klokken 18.00-20.00 på Fetsund kommunehus (Kirkeveien 85, Fetsund)*. Møtet vil også være tilgjengelig digitalt. Se prosjektets nettside for mer informasjon.

Statens vegvesen vil også være til stede på en *åpen kontordag 31. mai* mellom klokken 14.00 og 18.00 samme sted. Det blir drop-in, ingen påmelding er nødvendig.

**Innspill, merknader og spørsmål**

Har du synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger til planarbeidet, ber vi om at disse sendes skriftlig til Statens vegvesen på epost: [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no), eller til postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer. Kopi sendes til Lillestrøm kommune på [postmottak@lillestrom.kommune.no](mailto:postmottak@lillestrom.kommune.no), eller postboks 313, 2001 Lillestrøm. Vennligst merk henvendelsen med «Rv. 22 Kryssing av Glomma» og kommunens saksnummer PLAN-21/01943. **Frist 8. juni 2022.**

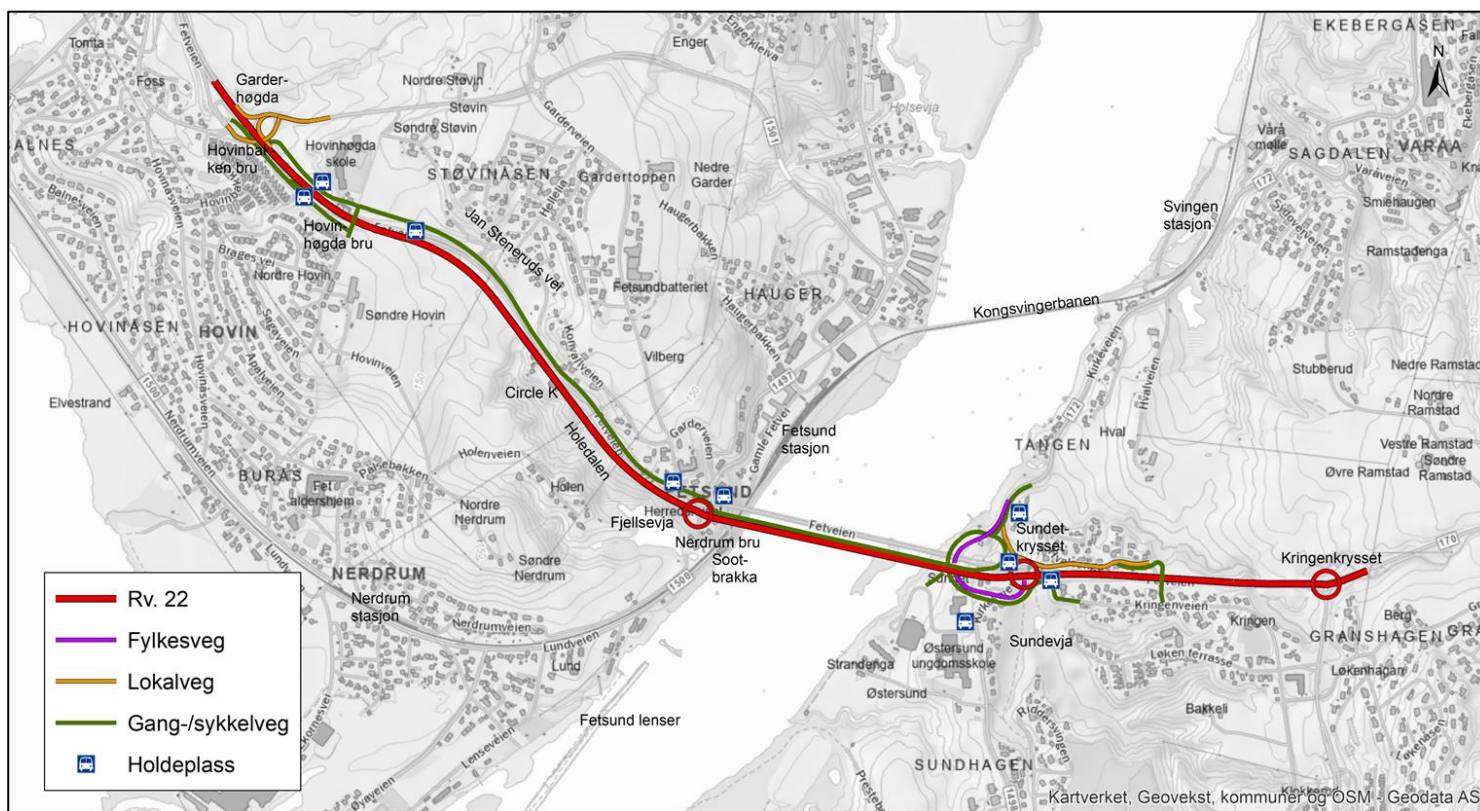
Du kan finne mer informasjon om Rv. 22 Kryssing av Glomma på prosjektets nettside: [www.vegvesen.no/vegprosjekter/ksveq/rv22glommakryssing/](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/ksveq/rv22glommakryssing/).

I tillegg er varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid, planinitiativet og referat fra oppstartsmøtet lagt ut på kommunens hjemmeside: [www.lillestrom.kommune.no/oppstart-av-planarbeid/](http://www.lillestrom.kommune.no/oppstart-av-planarbeid/).

Eventuelle spørsmål til planarbeidet kan rettes til Statens vegvesen v/planleggingsleder Jan Terje Løtegård, e-post: [jan.loitegard@vegvesen.no](mailto:jan.loitegard@vegvesen.no), tlf.: 95 89 48 52.

Denne kunngjøringen er i samsvar med plan- og bygningslovens § 12-8.

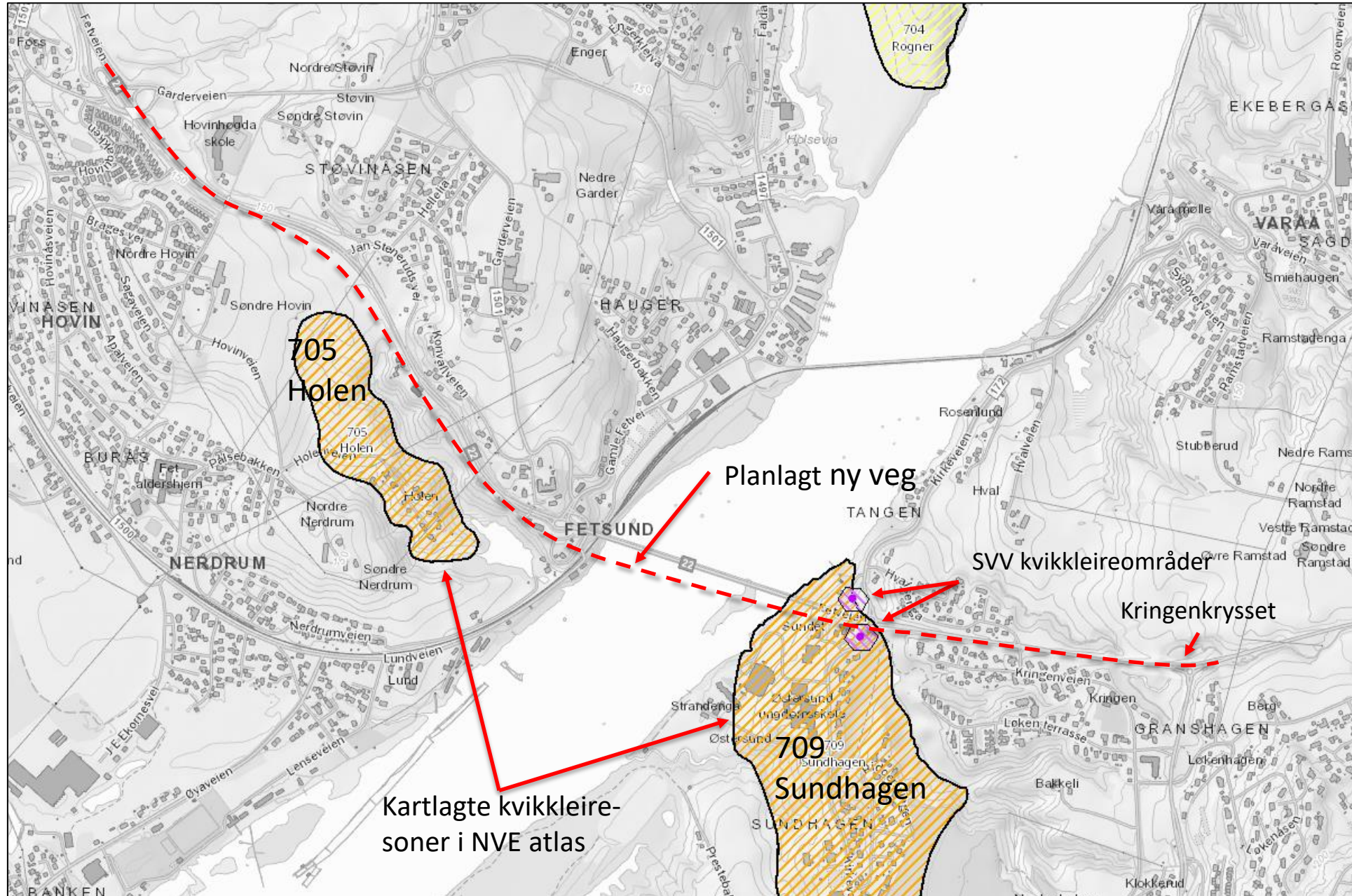
# Valgte løsninger – kort oppsummert



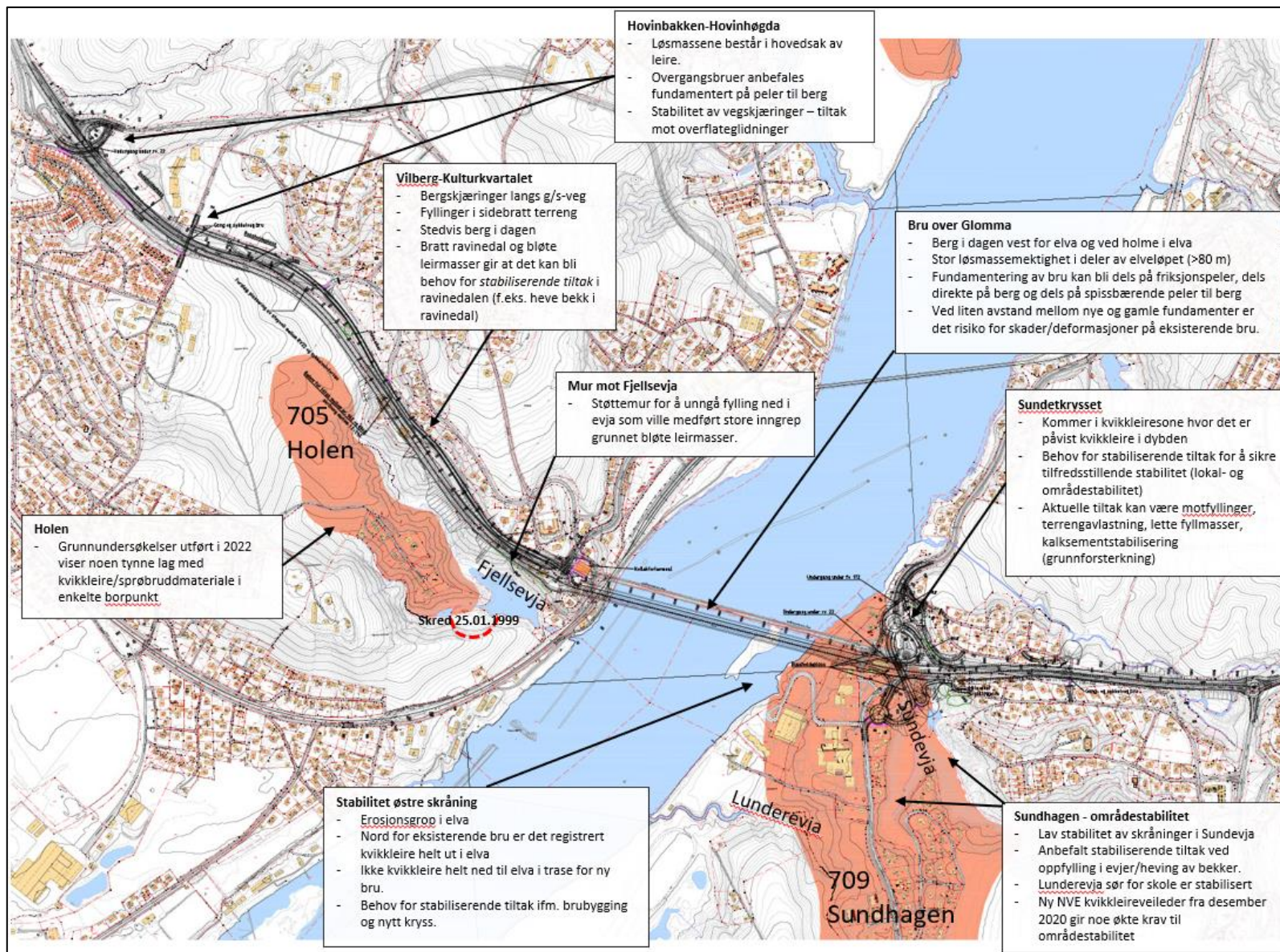
Ny Rv. 22 fra Garderveien til Kringenkrysset

- 3,1 km 4-felts veg
  - inkl. 610 m bru over Glomma
- Fartsgrense 80 km/t,
  - men kryss dim. iht. 60 km/t
- 3-armede rundkjøringer. Filterfelt sikrer tilstrekkelig kapasitet
- Tilrettelagt for myke trafikanter:
  - Sykkelveg med fortau (3 + 2 m)
  - Gang-/sykkelveg
  - Lokalvei m/ blandet trafikk
  - Planskilt kryssing over/under Rv. 22 og Fv.172
- Busslommer langs Rv. 22
- Pendlerparkering øst for Glomma

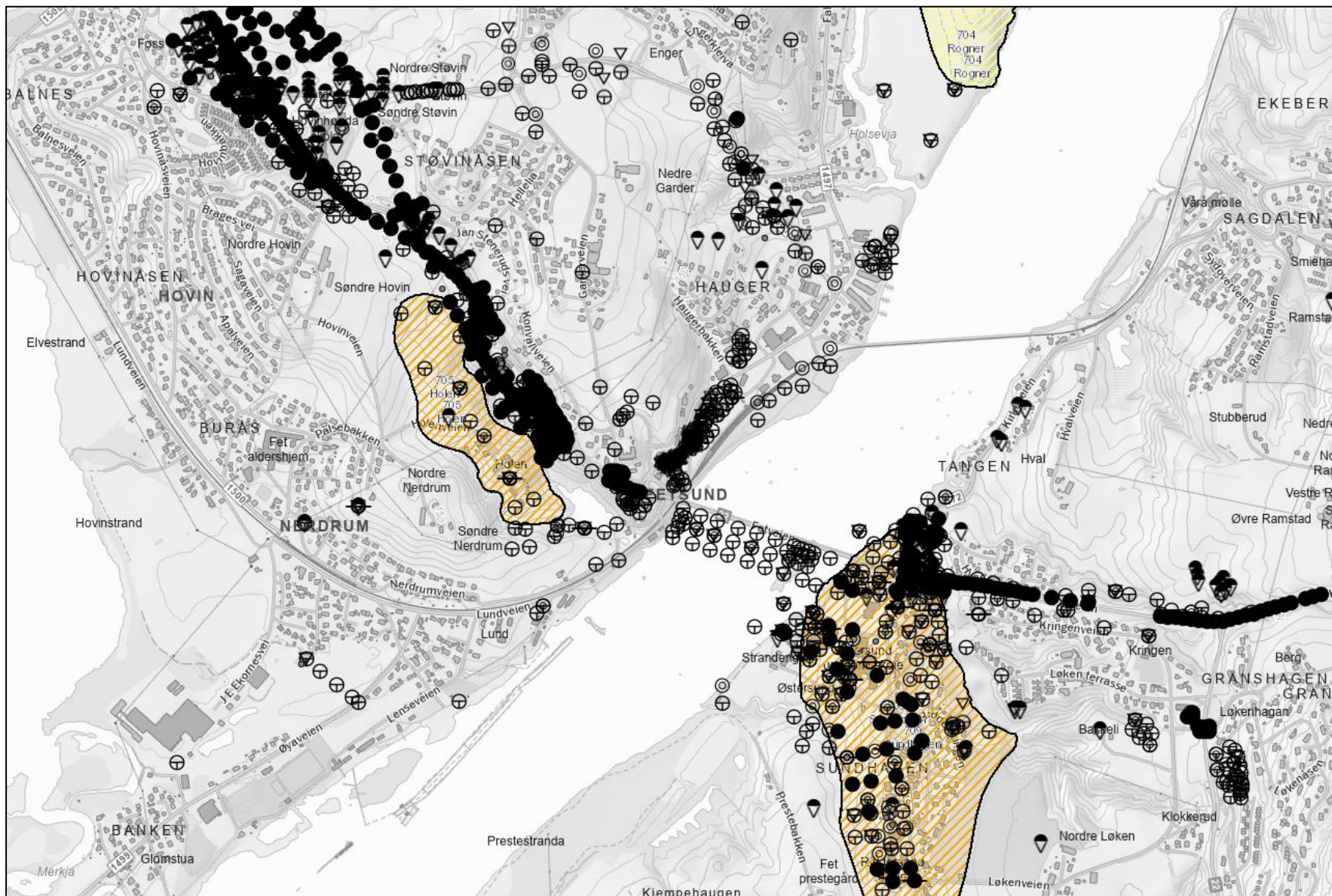
# Oversikt kvikkleiresoner (løsneområder)







# Grunnundersøkelser



Det er utført totalt ca. 1300 borer i prosjektområdet

# Fetsund bru







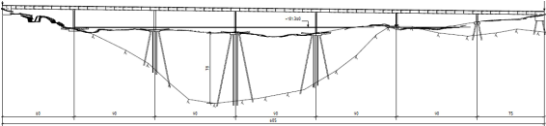
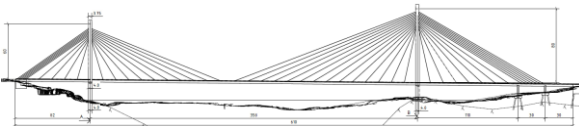
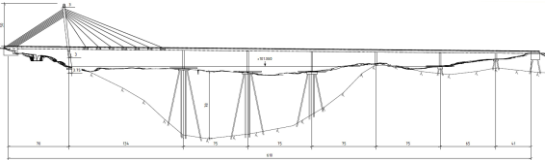
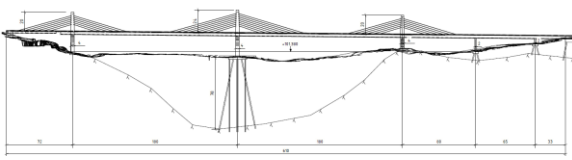
Dagens bru: Fagverksbru i stål med overliggende betongdekke (sidespennene som platebru i betong)

Dagens bru er fra 1959, og har begrenset levetid.

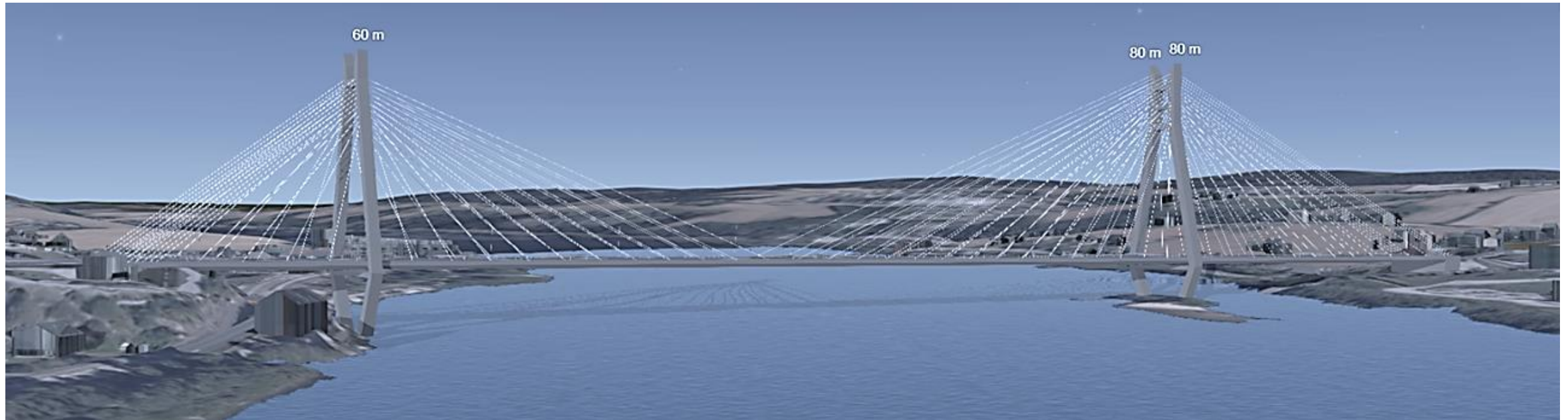
## Tekniske data:

- Fagverksbru i stål med overliggende betongdekke. Sidespennene er utført som platebru i betong
- Føringsbredde:  $7 + 3 \text{ m} = 10 \text{ m}$
- Totalbredde: 12 m
- Direkte fundamentert til berg på vestsiden og fundamentert på peler i elva og på østsiden av Glomma
- Brukslast BK 10/60

# Vurderte brutyper

Bjelkebru	Skråstagsbru med to tårn	Skråstagbru med ett tårn (over lensene) og bjelkebru resten	Extrados
			
			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 fundamenter i elva og i det fredede området</li> <li>• Spennvidde 90m</li> <li>• Høyde brubjelke 3,5m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingen fundamenter i elva</li> <li>• Hovedspenn 360m</li> <li>• Tårnhøyde: 60 m og 80 m over vegbane</li> <li>• Brubjelke 2,2m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 fundamenter i elva - men ingen i det fredede området</li> <li>• Hovedspenn 135 m, brubjelkespenn 75 m</li> <li>• Tårnhøyde 50m over vegbane</li> <li>• Brubjelke 3,0 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 fundament i elva - men ingen i det fredede området</li> <li>• Hovedspenn 180 m</li> <li>• Tårnhøyde 20m over vegbane</li> <li>• Brubjelke 4 m (3 m over Lundveien)</li> </ul>

# Anbefalt brutype - skråstagbru med to tårn

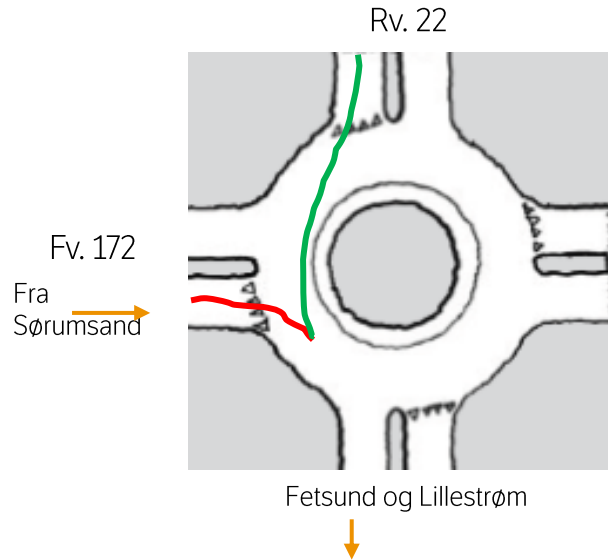


- Kan fundamenteres til berg - minst risiko ved bygging mht. teknisk gjennomføring, geoteknikk og geologi
- Ingen fundamenter i elva – gir et helt åpent elverom og minimalt med inngrep i Fetsund lenser
- Ivaretar innsigelsespunkter fra Riksantikvaren best mulig (kun én bru)
- Ivaretar naturmiljøet i Glomma
- Påvirker i liten grad strømningsforhold og erosjon i Glomma
- Kortest byggetid og minst ulemper i byggefasen

# Kryssløsning – 3-armet rundkjøring med filterfelt

Eksempel: Sundetkrysset (på østsiden av Glomma)

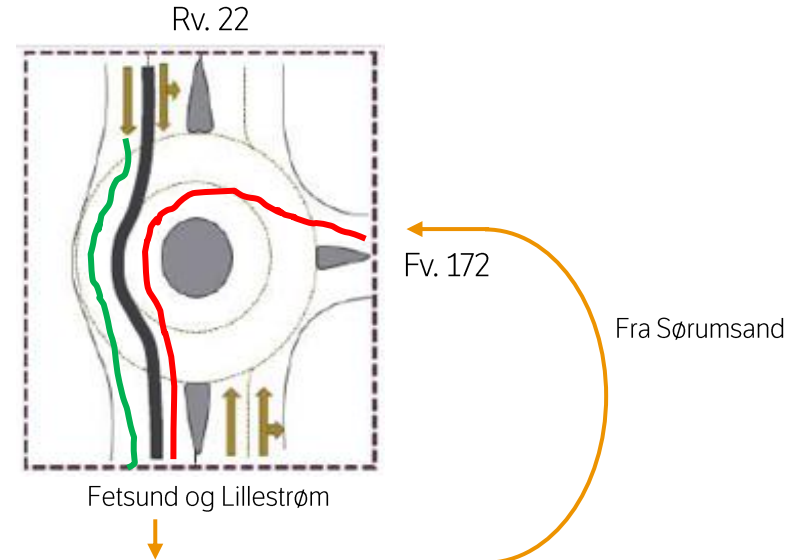
**Dagens løsning – 4-armet rundkjøring:**



Flaskehals i morgenerushet fordi:

- Trafikk fra Fv. 172 har egentlig vikeplikt, men pga. saktegående kø på Rv. 22 oppstår det fletting i rundkjøringa
- Lengre kø og enda større forsinkelser på Rv. 22

**Ny kryssløsning – 3-armet rundkjøring med filterfelt:**



Gir bedre avvikling fordi:

- Filterfeltet separerer gjennomfartstrafikken på Rv. 22 og trafikk fra Fv. 172
- To felt også ut av rundkjøringa gjør fletting unødvendig

# Trafikkmengde



Statens vegvesen



## Estimert trafikkvekst fram til 2050:

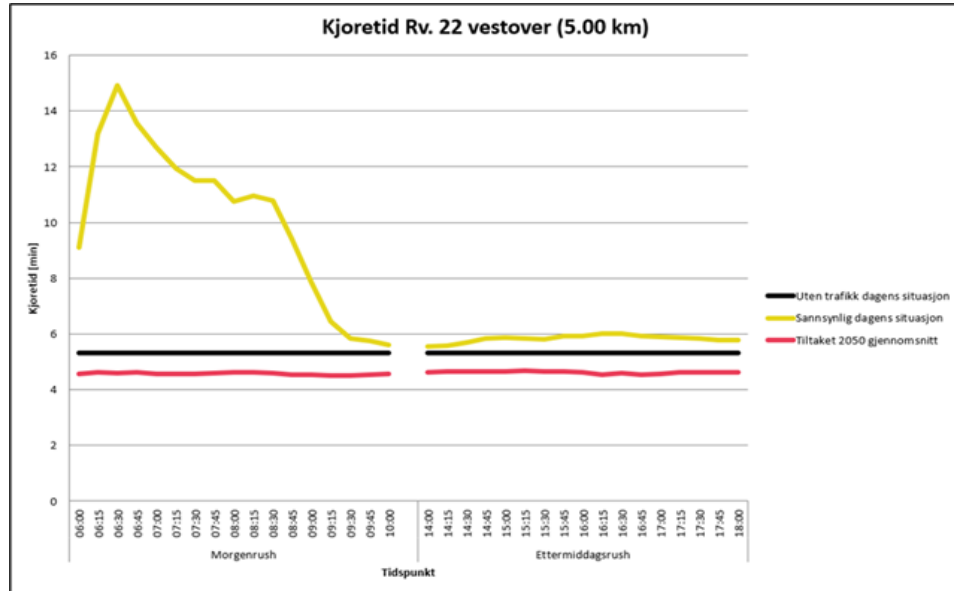
- Forutsatt nullvekst i personbiltrafikken: + 14 %
- Med vekst i personbiltrafikken: + 40 %

Nullvekstmålet skal ligge til grunn for reguleringsplanen. For å sikre robuste løsninger også i rushperiodene, er det likevel lagt til grunn en trafikkvekst på 30 % i kapasitetsberegningene for kryssene

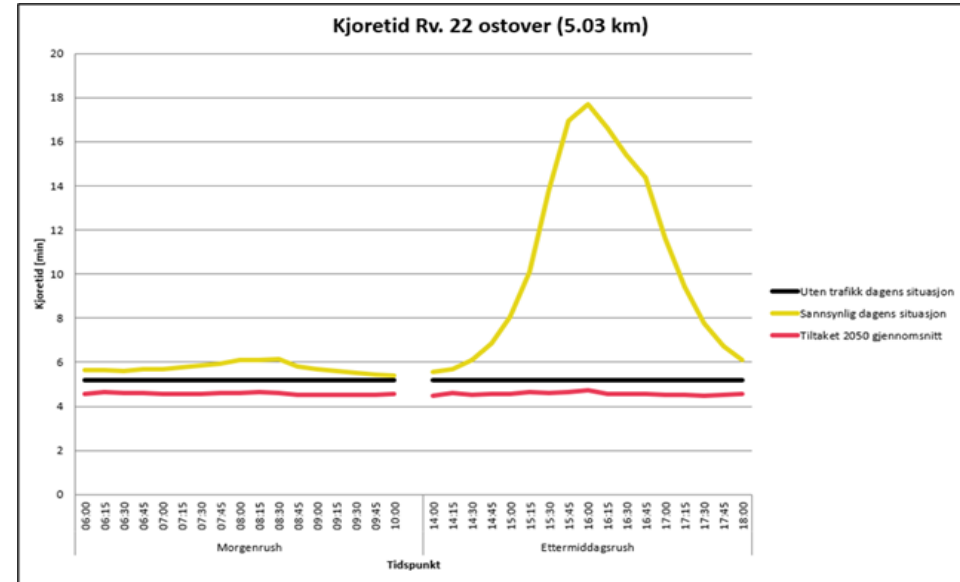
# Typisk kjøretid i hverdagsrush






Statens vegvesen



Vestgående trafikk: primært morgenrush

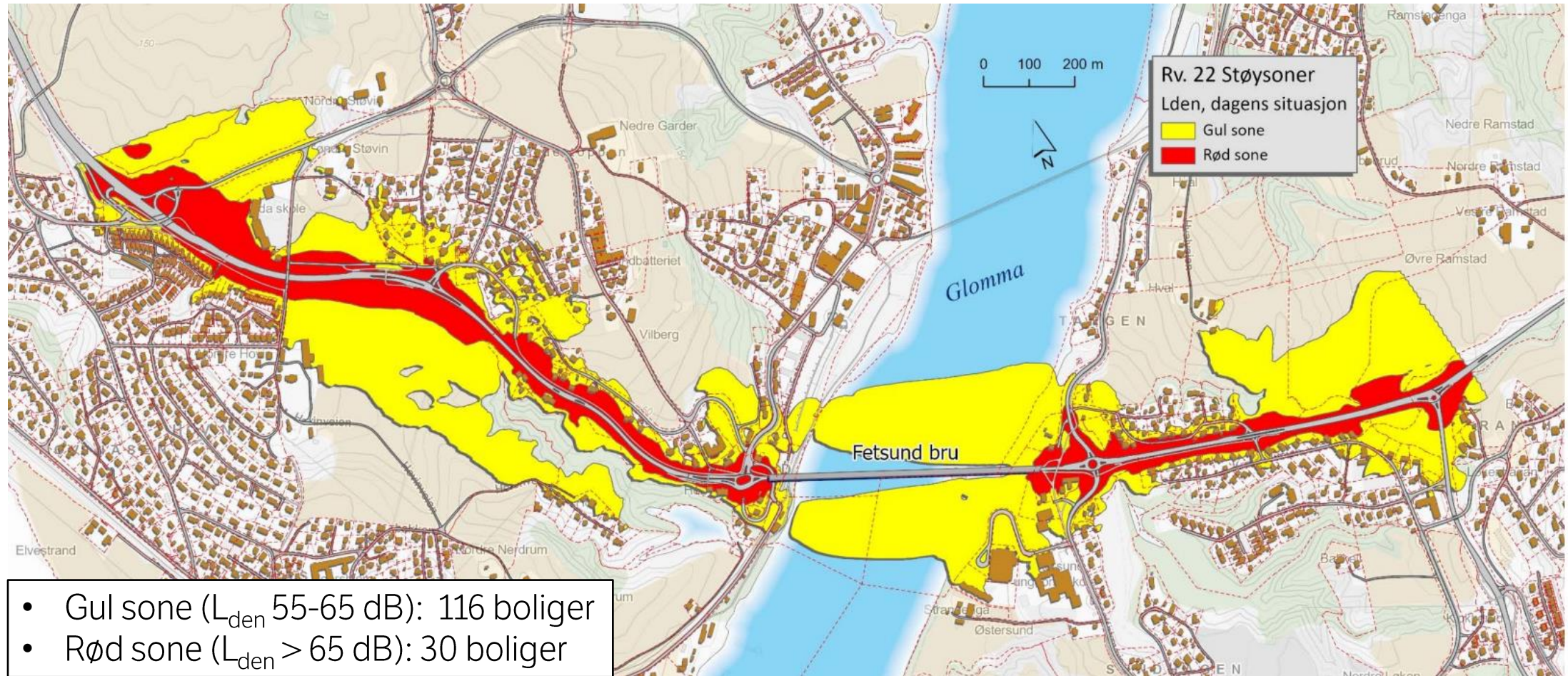


Østgående trafikk: primært ettermiddagsrush

-  Sannsynlig kjøretid i dag
-  Teoretisk kjøretid på dagens veg (følger fartsgrensen, ingen trafikk)
-  Typisk kjøretid på ny Rv22

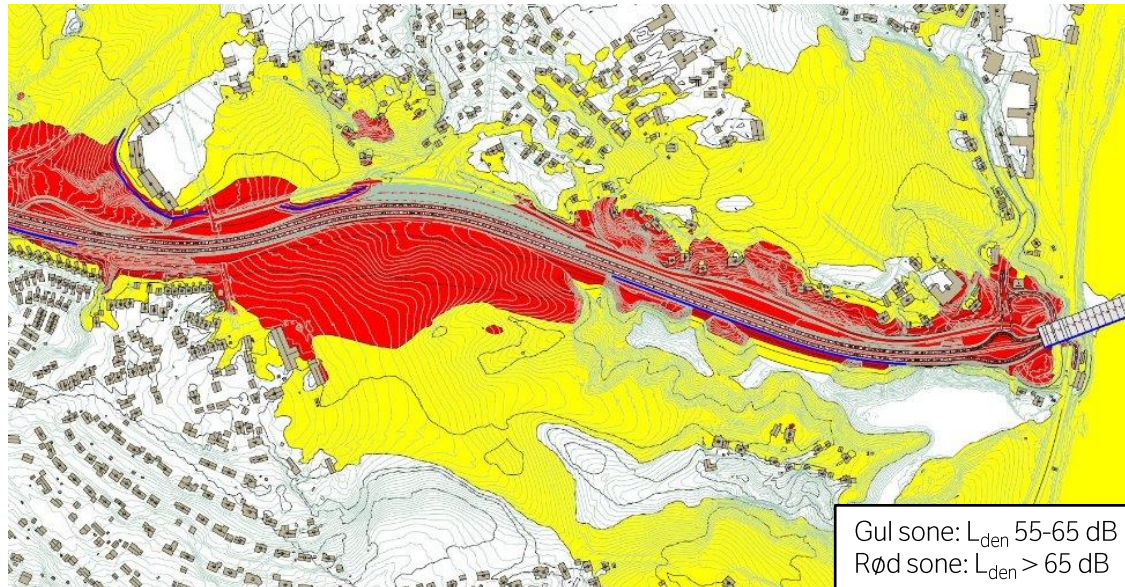


# Støy – dagens situasjon

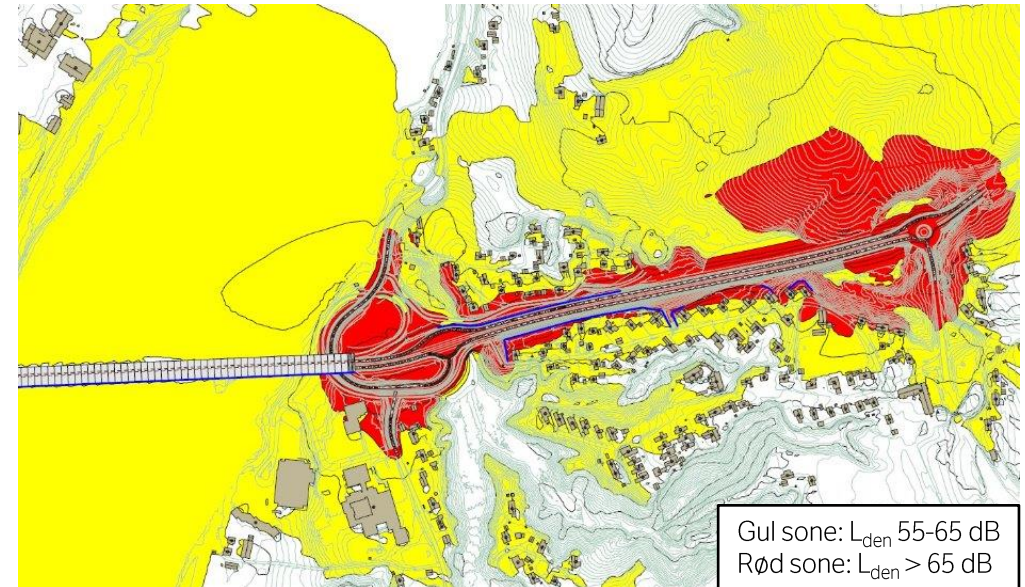


- Gul sone ( $L_{den}$  55-65 dB): 116 boliger
- Rød sone ( $L_{den}$  > 65 dB): 30 boliger

# Støy – framtidig situasjon



Vest for Glomma (foreløpig beregning)



Øst for Glomma (foreløpig beregning)

- Trafikkvekst og økt hastighet vil i utgangspunktet gi noe økt støy, men...
- Boliger skal støyskjermes iht. T-1442/2021:
  - innendørs støynivå  $\leq 30$  dB
  - egnet uteoppholdsareal  $\leq 55$  dB
- Primært langsgående støyskjermer. Lokale skjermer og/eller fasadetiltak der det er nødvendig

# Bompengeprosessen

Lokalpolitisk  
prinsippvedtak

- Utarbeide mulighetsstudie (Statens vegvesen)
- Prinsippvedtak om bompengefinansiering (kommunen)

Planprosess

- Godkjent reguleringsplan inkl. godkjent kostnadsoverslag (Statens vegvesen/kommunen)

Bindende lokal-  
politisk vedtak

- Utarbeide faglig grunnlag for bompengefinansiering (Statens vegvesen)
- Bindende lokalpolitisk vedtak (kommunen)

Finansierings-  
vedtak

- Samferdselsdepartementet/Finansdepartementet gjennomfører KS2. Regjeringen beslutter vegen videre
- Statens Vegvesen utarbeider utkast til st.prop som oversendes Samf.dep.
- Samf.dep. utarbeider endelig utkast til st.prop. og sender denne til regjeringen - som sender den til vedtak i Stortinget

# Bompenger - nytteprinsippet viktig

- De som betaler skal ha nytte av prosjektet
- De som har nytte av prosjektet skal betale
  
- Hvis den nye vegen gir bedre framkommelighet på det øvrige vegnettet i området, *kan* også de som får indirekte nytte av tiltaket (den trafikken som blir igjen) pålegges å betale bompenger.
- Hvis bompengeneinkrevingen medfører trafikklekkasje over til sidevegnettet kan bom på sideveg bidra til å redusere ulempene. Ettersom dette gir mindre grad av samsvar mellom nytte og betaling kan det imidlertid kun unntaksvis åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet.
- Graden av trafikkavlastning bør inngå i vurderingen av evt. sidevegsbom

# Faglig grunnlag (Bompengeutredning)

Det faglige grunnlaget skal inneholde:

- Godkjent kostnadsoverslag
- Finansieringsplan
  - Statlig finansiering, inkl. når pengene kommer
  - Bompengandel
- Bompengepropp, herunder bomstasjonsplassering
- Trafikkberegninger og trafikknotat
- Finansieringsberegninger, beregner nødvendige gjennomsnittstakst og skilte takster for å finansiere bompengandelen i prosjektet
- Forslag til lokalpolitisk vedtak

*Regjeringens forslag til NTP 2025-2036:*

- Oppstart i første periode
- Styringsmål: 3,9 mrd. 2024-kr
  - Statlig finansiering: 1,7 mrd.
  - Bompengandel: 2,2 mrd.

*Ved kostnadsøkning vil dette normalt måtte dekkes gjennom høyere bompengandel*

**Reguleringsplanen må være godkjent før lokalpolitisk vedtak om bompenge, men arbeidet med faglig grunnlag og reguleringsplan kan gjøres parallelt**



## Framdriften avhenger av:

- Nasjonal transportplan 2025-2036
- Årlige budsjett

Første milepæl: Åpen kontordag

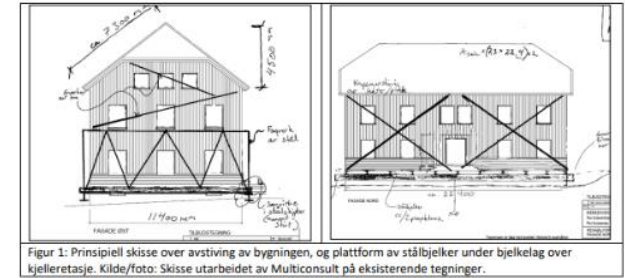
- Fetsund kommunehus, 20. august

# Herredshuset



Statens vegvesen

- Herredshuset kan flyttes
- Opp til kommunen å finne egnet tomt til ny plassering



Herredshuset.

Eksempel på flytting av stort hus



Dronebilde av dagens kryss mellom rv. 22 og Gamle Fetvei. Herredshuset til venstre for rv.22



22.03.2024:

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2025-2036:

- Store bindinger i starten av planperioden (pågående prosjekter)
- Rv22 Kryssing av Glomma fullfinansiert i første 6-årsperiode

05.06.2024:

Opposisjonen enige om endringer ift. regjeringens forslag:

- Tar inn 6 nye store prosjekter (hvorav 3 i første 6-årsperiode)
- Foreslår ikke å ta noen prosjekter ut av planen
- Har ikke noe felles finansieringsforslag for de foreslåtte endringene (de anslår 3-5% økt kostnad)

19.06.2024:

Stortingsbehandling av Nasjonal transportplan 2025-2036:

- At regjeringen ikke får flertall for sitt forslag til en helhetlig transportplan innebærer i praksis at Stortinget må stemme over hvert enkelt prosjekt.



# Vi skal fortsatt jobbe slik med prosjektporteføljen



«Statens vegvesen skal gjennom årlige porteføljevisjoner anbefale eventuelle justeringer i prosjektenes omfang og rekkefølge for gjennomføring for best mulig måloppnåelse.»

Ny tabell 13.1

Prosjekt	Prosjekt	Prosjekt
1	E16 Østlandsforbindelsen, Saggrenn 2	1
2	E16 Rødal - Seljord	2
3	E6 Mjølnen - Skarvåren	3
4	E16 Høyland - Steen	4
5	E16 Saggrenn - Elgås	5
6	E40 Kviteseid	6
7	E16 Arna - Skjerve	7
8	E16 Eiland - Saggrenn Øst	8
9	E16 Årstad - Saggrenn	9
10	E16 Saggrenn - E16 (Øst)	10
11	E16 Saggrenn - E16 (Vest)	11
12	E16 Saggrenn - E16 (S)	12
13	E16 Saggrenn - E16 (N)	13
14	E16 Saggrenn - E16 (O)	14
15	E16 Saggrenn - E16 (S)	15
16	E16 Saggrenn - E16 (S)	16
17	E16 Saggrenn - E16 (S)	17
18	E16 Saggrenn - E16 (S)	18
19	E16 Saggrenn - E16 (S)	19
20	E16 Saggrenn - E16 (S)	20
21	E16 Saggrenn - E16 (S)	21
22	E16 Saggrenn - E16 (S)	22
23	E16 Saggrenn - E16 (S)	23
24	E16 Saggrenn - E16 (S)	24
25	E16 Saggrenn - E16 (S)	25
26	E16 Saggrenn - E16 (S)	26
27	E16 Saggrenn - E16 (S)	27
28	E16 Saggrenn - E16 (S)	28
29	E16 Saggrenn - E16 (S)	29
30	E16 Saggrenn - E16 (S)	30

Statens vegvesen optimalisere og modner.

Årlige porteføljevisjoner

Neste revisjon **august 2024**



Årlige statsbudsjetter



**Takk for oss!**