



Saksnr.: 2013/29727
Dokumentnr.: 44
Løpenr.: 97103/2015
Klassering: Råbekken-Hatteveien
Saksbehandler: Petter Stordahl

Møtebok

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaknr.
Planutvalget Formannskapet Bystyret		

Fv. 109 Råbekken – Alvim - Rolvsøy Fastsettelse av planprogram og valg av alternativ for utarbeidelse av detaljregulering og konsekvensutredning Forslagstiller: Statens vegvesen

Utvalgsleders innstilling

Planutvalgets leder anbefaler planutvalget å gi følgende innstilling til formannskapet:
Det fremlagte planprogrammet for Fv 109 Råbekken – Alvim, datert 03.06.15, fastsettes i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger § 6.
Alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging.

Fredrikstad, 18.08.2015

Kort begrunnelse for eventuelt endret innstilling fra utvalgsleder

Ingen endring.

Rådmannens kommentar

Ingen kommentar.

Rådmannens forslag til innstilling

Det fremlagte planprogrammet for Fv 109 Råbekken – Alvim, datert 03.06.15, fastsettes i samsvar med forskrift om konsekvensutredninger § 6.
Alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging.

Sammendrag

Statens vegvesen er gitt ansvaret for å planlegge og gjennomføre utbygging av fv. 109 fra Råbekken i Fredrikstad kommune til Alvim i Sarpsborg kommune. Multiconsult AS har vært innleid plankonsulent.

Reguleringsplanarbeid ble satt i gang høsten 2014. Av hensyn til framdriften, og for å oppnå en effektiv planprosess besluttet styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma at valg av alternativ skal gjøres gjennom politisk behandling av planprogrammet. I planprogrammet presenteres to alternativer, som er sammenlignet med et 0-alternativ og med vegløsningen som ligger inne i gjeldende kommuneplan i Fredrikstad.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 19.11.14. Statens vegvesen mottok 23 merknader ved varsel om oppstart. Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.03.15 – 06.05.15. Det kom inn 51 høringsuttalelser.

Statens vegvesens anbefaling er å gå videre med alternativ 2 som beskrevet i planprogrammet, dvs. en egen bussvei.

Rådmannen har vurdert og prioritert annerledes enn vegvesenet (se detaljer nedenfor) og anbefaler at planprogrammet fastsettes med alternativ 1 (utvidelse av eksisterende trasé) som grunnlag for videre planlegging.

Vedlegg

1. Oversiktskart
2. Forslag til planprogram, datert 03.06.15
3. Høringsuttalelser til planprogram med forslagsstillers kommentarer, datert 03.06.15
4. Anbefaling planprogram, datert 03.06.15

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Øvrige saksdokumenter se sak 2013/29727.

Saksopplysninger

Statens vegvesen er gitt ansvaret for å planlegge og gjennomføre utbygging av fv. 109 fra Råbekken i Fredrikstad kommune til Alvim i Sarpsborg kommune. Multiconsult AS har vært innleid plankonsulent.

Reguleringsplanarbeid ble satt i gang høsten 2014. Tiltaket medfører krav til konsekvensutredning (KU) og forslag til planprogram har vært lagt ut til offentlig ettersyn.

Av hensyn til framdriften, og for å oppnå en effektiv planprosess besluttet styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma at valg av alternativ skal gjøres gjennom politisk behandling av planprogrammet.

Ved siden av å være et program for konsekvensutredningen skal planprogrammet også være grunnlag for valg av alternativ som skal ligge til grunn for reguleringsplanene.

I planprogrammet presenteres to alternativer, som er sammenlignet med et 0-alternativ og med vegløsningen som ligger inne i gjeldende kommuneplan i Fredrikstad.

Det er lagt opp til en gjennomføring av planarbeidet for fv. 109 i tre etapper iht. prioriteringene i Bypakka.

Prosess

Det ble varslet oppstart av planarbeidet for ny fv. 109 Råbekken – Alvim 19.11.14. Statens vegvesen mottok 23 merknader ved varsel om oppstart.

Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 17.03.15 – 06.05.15. Offentlig ettersyn av planprogrammet ble annonsert i lokalavisene. I tillegg ble det varslet på nettsidene til Statens vegvesen, Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune. Det ble sendt varsel om høringen i form av brev til fagmyndigheter, grunneiere og naboer.

Det kom inn 51 høringsuttalelser som er oppsummert og kommentert av vegvesenet i vedlegg 2.

Planprogrammet er revidert på en del punkter etter innspill ved offentlig ettersyn. Endringene er vist med rød skrift i planprogrammet (vedlegg 1).

Det har underveis i prosessen blitt avholdt flere informasjonsmøter for både politikere og berørte parter.

Videre framdrift

Det er lagt opp til at planprogrammet skal fastsettes av bystyrene i Sarpsborg og Fredrikstad i september 2015.

I følge fremdriftsplanen skal reguleringsplaner for parsellene Tindlund – Alvim og Råbekken – Hatteveien legges ut på offentlig ettersyn i 2016. Tindlund – Alvim utarbeides først. KU for hele strekningen utarbeides samlet og blir integrert i de enkelte planbeskrivelsene. En forutsetning for denne framdriften er at alternativ velges ved fastsettelse av planprogrammet i september.

Prosjektmål

Fv. 109 Råbekken – Alvim er ett av mange prosjekter i Bypakke Nedre Glomma. Prosjektene i Bypakka skal til sammen, og ved hjelp av andre areal- og transportpolitiske virkemidler, føre til at målene nås. Det betyr at ingen enkeltprosjekter alene vil gi full måloppnåelse.

Fv. 109 er den viktigste kollektivtraseen i Nedre Glomma. Statens vegvesen, som fylkeskommunens vegadministrasjon, har derfor utarbeidet følgende prosjektmål: For å bidra til at målene for Bypakke Nedre Glomma kan oppnås skal det ferdig bygde anlegget gi følgende effektmål overfor brukere, omgivelser og samfunnet generelt:

- Tilgjengelighet, framkommelighet, attraktivitet og sikkerhet for kollektivtransport, gående og syklende er prioritert.
- Fylkesveien skal ikke utgjøre en større barriere for gående og syklende enn i dag.

I tillegg til den overordnede målsettingen og de spesifikke målene som gjelder for prosjektet, vil det være en rekke andre hensyn som må tas og som alternativene blir målt mot.

Beskrivelse av alternativene i planprogrammet

Alternativ 1 har fire felt hvorav to kollektiv-/sambruksfelt, rabatter og bussholdeplasser med busslommer. Det er vist langsgående gang- og sykkelveier og en sykkelvei med fortau.

Trasé for sykkelvei med fortau kan evt. endres slik at den følger den ene siden av fylkesveien på hele strekningen. Kryssing mellom fotgjengere/syklister og fv. 109 er planskilt. Det er benyttet underganger i Fredrikstad, mens det i Sarpsborg i tillegg er vist flere bruer eller bredere miljølokk som vil binde sammen arealene på begge sider av veien.

I alternativet er det lagt opp til at kryss mellom fv. 109 og sideveiene er trearmet. Løsningen er skissert med ulike typer kryssløsninger (rundkjøringer, forkjøringsregulerte kryss, lyskryss).

Parsellen starter ved rundkjøringen ved Råbekken. Råkollveien er ført under fylkesveien ned mot Dikeveien. Det er vist nytt kryss mot Dikeveien sør for Østfoldhallen. Nåværende kryss på nordsiden av hallen mater Råkollenområdet. Fv. 112 ledes opp mot dagens kryss mellom fv. 109 og Hatteveien, og Hatteveien kobles inn på fv. 112. Kirkeveien føres fram til Bjørnengveien og utkjørsel på fv. 109 stenges. Rolvøsund krysses på ny bru som er lagt mellom eksisterende bru og den gamle Rolvøsund bru, som i dag er gang- og sykkelbru. Sykkelvei med fortau følger jernbanen ved Dikeveien, og svinger opp til fylkesveien ved Bjørnengveien. Videre mot Rolvøsund følger den sørsiden av eksisterende vei og krysser sundet på den nye veibrua.

På Greåker kobles trafikk fra Opstadveien, ny vei i Greåkerdalen (fv. 114) og Grålumveien mot fv. 109 i felles kryss. Løsningen her er foreløpig, og vil bli videreutviklet. Det bygges en ny vei fra Greåkerveien under jernbanen fram mot fv. 109. De smale undergangene under eksisterende jernbane kan dermed stenges for tungtrafikk; eventuelt forbeholdes myke trafikanter. Øvrige kryss mellom Greåker og Ordfører Karlsens vei opprettholdes. Det er vist ny vei fra Greåkerveien mot fv. 109 ved Alvim.

Alternativ 2 viser et todelt veisystem der en bygger en to-/trefelts fylkesvei for biltrafikk og en egen bussvei med kantstopp som kun trafikkeres av buss.

I skissene er det lagt opp til at kryss mellom fv. 109 og sideveiene er trearmet. Ulike typer

kryssløsninger (rundkjøringer, forkjørsregulerte kryss, lyskryss) er mulig.

Gjennom Fredrikstad følger bussveien eksisterende fv. 109, og veien kan benyttes som den er med mindre opprusting. Fra firefeltsveien føres ett kjørefelt under veien og leder busstrafikken til bussveien. Biltrafikken i de to midtre feltene fortsetter på fv. 109 uten at bilistene må gjøre valg. På samme strekning er to-/trefelts fv. 109 lagt ned mot jernbanen og følger denne forbi Valle før den svinger opp under bussveien, kobles mot Hatteveien og fv. 112 før den krysser Rolvsøysund på ny bru oppstrøms eksisterende bru.

Gjennom Sarpsborg ligger bussvei og fylkesvei i samme korridor med bussveien på nordsiden. På skissene kobles veien sammen til en firefelts vei ved Alvim renseanlegg.

Greåker sentrum er ikke løst. I de foreløpige skissene kobles trafikk fra Opstadveien, ny vei i Greåkerdalen og Grålumveien mot fv. 109 i felles kryss. Det bygges en ny vei fra Greåkerveien under jernbanen fram mot fv. 109. De smale undergangene under eksisterende jernbane kan dermed stenges for tungtrafikk; evt. forbeholdes myke trafikanter. Øvrige kryss fra Greåker opp til Rådmann Karlsens vei opprettholdes. Det er vist ny vei fra Greåkerveien mot fv. 109 ved Alvim. Kryss mellom bussvei og lokalvei signalreguleres.

Det er vist langsgående gang- og sykkelanlegg og en sykkelvei med fortau. Sykkelvei med fortau følger østsiden av bussveien gjennom Fredrikstad fram mot Rolvsøysund. På Greåker flyttes både den og bussveien til nordsiden av fylkesveien. Kryssing mellom fotgjengere/syklister og fv. 109 er planskilt, mens bussveien kan krysses i plan. En vil opprettholde planskilt kryssing ved viktige krysningspunkt for skolebarn. Skissene viser brede miljølokk flere steder i Sarpsborg.

Parsellen Råbekken–Alvim møter firefelts veier i begge ender. Overgang mellom systemene skjer ved at et av kjørefeltene for buss føres under veien og kobles mot kollektivfeltet på firefeltsveien.

For Fredrikstad kommune innebærer alternativ 1 et forbruk på 20.7 daa fulldyrket jord (13.8 daa er omdisponert til utbygging i overordnet plan), mens forbruket ved alternativ 2 er på 63.8 daa (52.9 daa omdisponert til utbygging i overordnet plan).

Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesens anbefaling er å gå videre med alternativ 2 som beskrevet i planprogrammet, dvs. en egen bussvei. De mener alternativ 2 er det alternativet som har størst potensiale til å oppfylle både overordnede mål og prosjektmålene og som også vil medføre minst ulemper for miljø og samfunn. Mer informasjon om vegvesenets anbefaling finnes i vedlegg 3.

Økonomiske konsekvenser

Fastsettelse av planprogrammet har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Fredrikstad kommune.

Konsekvenser levekår/folkehelse

Dette vil bli utredet i det videre planarbeidet.

Ansattes medbestemmelse

Ikke relevant

Innkomne uttalelser ved offentlig ettersyn med kommentarer

Det kom inn 51 høringsuttalelser som er oppsummert og kommentert av vegvesenet i vedlegg 2. Rådmannen mener vegvesenet (SVV) stort sett har kommentert innspillene (merknadene) godt, men rådmannen har noen kommentarer til følgende innspill:

- Merknad nr. 16 (4.18) fra Einar Solem datert 29.04.15:
Einar Solen bor i Kirkeveien 3. SVV har på kartutsnittet feilaktig plassert ham i Ringstien 3, og skriver at han ikke vil bli direkte berørt av veganlegget. For Ringstien 3 er det riktig, men Kirkeveien 3 kan absolutt bli direkte berørt av alternativ 1.
- Merknad nr. 18 (3.1) fra Fredrikstad Næringsforening (FNF) datert 29.04.15:
Vegvesenet er her veldig kort i sin kommentar. FNF har tatt et klart standpunkt for alternativ 1, og har mange synspunkter som ikke blir kommentert av vegvesenet. Dette gjelder bl.a. FNFs synspunkt på at SVV har endret mål- og forutsetninger som er lagt til grunn i tidligere faser, og at dette undergraver grunnlaget for prioriteringene som ble gjort i KVV og KS1. FNF etterlyser også en utredning av pendelruter og fremtidige kollektivknutepunkt. FNF mener at alternativ 2 deler Dikeveien på en måte som kan berøre arbeidsplasser og dermed ytterligere vil forverre bedriftenes konkurransevne og regionens utfordringer med manglende arbeidsplassutvikling. Ikke noe av dette har SVV kommentert.
- Merknad nr. 35 (4.2) fra Nettbuss datert 05.05.15:
Nettbuss har flere argumenter som taler for alternativ 2, og konkluderer med at det kun er alternativ 2 som er et godt alternativ for kollektivtrafikken og fremtiden. SVV har ikke kommentert noen av Nettbuss sine uttalelser
- Merknad nr. 42 fra Hauge lokalsamfunn (HLS) udatert:
HLS har kommentert alternativene med utgangspunkt i konsekvenser som berører lokalsamfunnet. SVV er veldig kort i sin kommentar og har bl.a. ikke svart på HLS sin bekymring angående alternativ 2 (og 3) som for beboere på østsiden av jernbanen bare viser en utkjøring mot fv. 109 (langs Evjebekkeveien). HLS etterlyser også en samkjøring med planlegging av Glommakrysningen som ikke er besvart.

SVV har, for de fleste privatpersoner som har oppgitt sin adresse, lagt inn et kartutsnitt som viser hvor vedkommende bor. Dette er informativt og godt, og burde også vært gjort for merknad nr. 25 (4.23), 33 (4.27), 45 (4.33) og 48 (4.35).

Vurdering

Statens vegvesen peker spesielt på at bussvegen vil kunne gi best effektivitet og regularitet for kollektivtrafikken når de begrunner sin anbefaling. Den bedrede fremkommeligheten har sammenheng med at kollektivtrafikken kan bevege seg uhindret gjennom kryssene. Rådmannen stiller spørsmålsteget ved om antallet busser på strekningen er tilstrekkelig til å kunne forsvare etableringen av et eget veisystem utelukkende for bussen. Planprogrammet peker på at den mest trafikkerte strekningen på fv. 109 i dag har ca. 240 busspasseringer i døgnet. Dette utgjør i snitt 5 busser i hver retning per time. Selv med en firedobling av dagens kollektivkapasitet vil det være svært lav trafikk på bussveien.

Selv om alternativ 2 (bussvei) vil gi svært god fremkommelighet for kollektivtrafikken er det ingen tvil om at også alternativ 1 (4-felt med kollektivfelt) vil gi en vesentlig forbedring i forhold til dagens situasjon. Det er sagt at alle kryss skal være 3-armede, og det vil derfor være mulig å kjøre kollektivfeltet utenom 50 % av kryssene.

Rådmannen ser viktigheten av et sammenhengende og enhetlig samferdselssystem mellom byene Sarpsborg og Fredrikstad. Hyppige systemskifter vil være uheldig for trafikkflyten. Det er nylig vedtatt at fv. 109 Alvim – Torsbekkdalen skal bygges som 4-felt med kollektivfelt. Samtidig ligger det som en forutsetning at fv. 109 Råbekken – Grønli skal endres til kollektiv/sambruksfelt. Det framstår derfor som rart å opprette et nytt trafikksystem for en liten bit (ca. 7km) av hovedveisystemet mellom de to største byene i Østfold. Det framstår som lite sannsynlig at man innenfor nær framtid vil kunne etablere en sammenhengende bussvei på hele fv. 109. Etableringen av et enhetlig system gjelder også for kryssløsningene

på strekningen. I planprogrammet er kryssene i stor grad vist som rundkjøringer i Fredrikstad, mens dagens T-kryss er videreført i Sarpsborg. Ettersom kryssene er den største begrensningen på veiens kapasitet er det viktig at det planlegges optimale kryss for hele traseen.

Et av målene i Bypakke Nedre Glomma er å fokusere på en god og sikker framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende, og for godstransportene. Framkommelighet for næringstrafikken er ikke videreført som et prosjektmål for fv. 109 Råbekken – Alvim. Det sies at alle prosjektene i bypakka samlet skal oppfylle bypakkemålene. Alternativ 1 (4-felt med kollektiv/sambruksfelt) har mulighet for å gi en større fleksibilitet i feltbruken, og større muligheter for å prioritere næringstrafikken. Dette forutsetter imidlertid at det etableres en løsning som åpner for næringstrafikk i sambruksfeltet. Fv. 109 er uten tvil blant de viktigste traseene for næringstrafikken i nedre Glomma.

Rådmannen mener det er viktig å opprettholde fastsatt framdrift i prosjektet. Jernbaneverket er i sin høringsuttalelse kritiske til alternativ 2 (bussvei). Dette begrunnes med liten plass til ny fv. 109 og jernbane på østsiden av Østfoldhallen. Statens vegvesen forutsetter at det finnes løsninger for utbygging av både vei og jernbane innenfor avsatt trase i kommuneplanen til Fredrikstad. Dette framstår som et stort usikkerhetsmoment. Dersom det gjennom prosjekteringen av IC-utbyggingen skulle vise seg at det ikke er tilstrekkelig plass vil man i forhold til fv. 109 måtte gå tilbake til start. Bussveialternativet er helt avhengig av at det er tilstrekkelig plass på østsiden av Østfoldhallen.

Statens vegvesen anbefaler for alternativ 2 (bussvei) at det avsettes plass for en mulig utvidelse fra 2/3- felt til fire felt. Det er flere steder langs fv. 109 svært smalt. Det er ikke utredet hvorvidt en slik utvidelse er gjennomførbart i praksis.

Rådmannen anbefaler at planprogrammet fastsettes og alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging.