

 <b>FET KOMMUNE</b>	<b>MØTEREFERAT NR.:</b>
<b>VEDRØRENDE FORMÅL</b>	<b>Status og videre medvirkning i Kommunedelplan for rv. 22 - Glommakryssing</b>
<b>MØTESTED OG TID</b>	Møterom Nordøst, 8. mars 2018, kl. 12.00 - 15.
<b>TILSTEDE</b>	Fra vegvesenet: Edgar Sande, Nils Karbø Fra Fet kommune: Inge Fagerhaug, Karl Alfred Bjølgerud, Morten Nårstad, John Harry Skoglund, Lars Andreas Uglem, Arne Aukland, (referent)
<b>REFERAT SENDES OGSÅ</b>	
<b>NESTE MØTE</b>	

PKT.	TITTEL, SAK	OPPFØLGING
<p>1.</p> <p>2.</p>	<p><b>Innkalling og agenda</b>  Fet kommune hadde tatt initiativ til møtet. Agenda var statusoppdatering med en orientering om det arbeidet som er utført i perioden etter offentlig ettersyn, og mulighet for kommunen til å stille spørsmål.</p> <p><b>Statusoppdatering og medvirkning</b>  Fet kommune har ved flere anledninger etterspurt status for fremdrift etter at perioden for offentlig ettersyn gikk ut 9. juni. 2017 og alle høringsinnspill ble oversendt til vegvesenet for gjennomgang og kommentarer. Vegvesenets skisserte fremdrift har blitt oversittet flere ganger, uten at dette er blitt varslet til kommunen. Det har dermed vært unødvendig krevende for kommunen å gi statusoppdateringer til politikere og publikum, som naturligvis er interessert i prosjektet og dets fremdrift. Fet kommune har også ment at det ville vært riktig å involvere kommunen i planprosessen, før en gikk i gang med å endre planforslagene – da det er kommunen som er planmyndighet og har det formelle ansvaret for planarbeidet.</p> <p>Vegvesenet beklager at prosessen med å håndtere innspill og innsigelser har tatt så lang tid og at utsettelse ikke har blitt varslet i forkant. Noen av innsigelsene har vært veldig omfattende og dermed også krevende å finne løsninger på. Vegvesenet er imidlertid ferdig med å kommentere alle innspillene, og innsigelsene fra NVE og Riksantikvaren skal også være avklart. Vegvesenet venter nå kun på en bekreftelse/uttalelse fra Vegdirektoratet, før de vil sende det reviderte planforslaget med vegvesenets kommentarer til merknadene, over til Fet kommune for videre behandling. Det er økte kostnader som følge av endringene etter høring som er til avklaring i Vegdirektoratet, og som er årsaken til at saken nå trekker ut i tid.</p>	

	<p>Vegvesenet mener at det har vært en normal planprosess etter offentlig ettersyn. Vegvesenet har ikke rutiner for å involvere kommunene i endringer i planforslag, som gjøres etter offentlig ettersyn.</p> <p>Fet kommune etterspør en bedre kommunikasjonsflyt fra vegvesenet i den pågående planprosessen, noe vegvesenet bekrefter at de vil rette seg etter og være mere proaktive i å gi jevnlig statusoppdateringer.</p> <p><b>3. Orientering av vegvesenet</b>  Det kom inn 68 merknader, hvorav 5 innsigelser.  Innsigelser mot A2: NVE og Riksantikvaren  Innsigelser mot D2.1: NVE og Riksantikvaren*  Innsigelser mot E2: NVE, Fylkesmannen og Vegvesenet</p> <p><i>*Alternativ D2.1 ble trukket etter høringsperioden, etter en avklaring mellom kommunen og vegvesenet.</i></p> <p>Vegvesenets hovedinntrykk av høringsuttalelsene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalvegbru og lokalvegnett må opprettholdes</li> <li>- Tilgjengelighet til og utvikling av Fetsund sentrum</li> <li>- Tilgjengelighet til Fetsund stasjon</li> <li>- Innvirkning på Fetsund lenser</li> <li>- Støy- og luftforurensning</li> <li>- Inngrep i dyrket mark</li> </ul> <p>Med bakgrunn i innsigelsene og høringsuttalelsene har vegvesenet gjort en rekke endringer i planforslaget. De viktigste ble gjennomgått i møtet, men er ikke gjengitt her. De følger imidlertid av vegvesenets presentasjon, vedlagt.</p> <p><b>4. Spørsmål fra kommunen til planendringer og videre prosess</b></p> <p><b>Spørsmål 1:</b> Er det noen av de foreslåtte endringene, som medfører ny/utvidet høring?  <b>Svar:</b> vegvesenet vurderer det ikke slik pr. i dag.</p> <p><b>Spørsmål 2:</b> Er alle innsigelsene trukket eller avklart?  <b>Svar:</b> Nei. Innsigelsene fra NVE og Riksantikvaren er bekreftet trukket/vil bli trukket forutsatt kommunens godkjenning av de foreslåtte endringene. Innsigelsene fra Fylkesmannen og vegvesenet selv, er ikke trukket.</p> <p><b>Spørsmål 3:</b> Hvor mange hus vil bli revet mellom Sundet og Kringen i alternativ A2?  <b>Svar:</b> Det er usikkert om løsningen vil medføre rivning av hus mellom Sundet og Kringen. Muligens bare ett til to hus – i verste fall en hel husrekke. I konsekvensutredningen er det tatt høyde for at det må rives totalt 10 hus for alternativ A2.</p> <p><b>Spørsmål 4:</b> Er det i det reviderte planforslaget for A2 gjort endringer/forbedringer for gjennomgående og blandet G/S-veg trafikk i Kringerveien?</p>	<p>Vegvesenet</p>
--	--	-------------------

**Svar:** Nei det er ikke gjort endringer utover det som ble presentert ved 1. gangs behandling på dette punktet. Det er ikke satt av plass til utvidelse av Kringenveien for å kunne innpasse et sykkelfelt. Det er heller ikke plass til å legge en parallell G/S-vei langs rv. 22 mellom Sundet og Kringen – med mindre det skulle vise seg at en uansett er nødt til å rive en hel husrekke langs den aktuelle strekningen.

**Spørsmål 5:** Hva er gjort for å løse innsigelsene fra Fylkesmannen mot alternativ E2, og har det vært noen dialog mellom vegvesenet og Fylkesmannen knyttet til innsigelsene?

**Svar:** Det har foreløpig ikke vært noen dialog mellom vegvesenet og Fylkesmannen knyttet til noen av innsigelsene. I tråd med innspill fra blant annet kommunen, er av- og påkjøringsrampene i Holsevja fjernet. Dette reduserer kostnadene for alternativ E2 og bidrar også til redusert beslag av dyrkamark. Over Stintevja er det foreslått å forlenge brua med 120 meter. Dette medfører en ikke ubetydelig merkostnad på ca. 180 mill. kr. Ved Merkjå er det ikke foreslått justeringer. Generelt få muligheter til å begrense beslaget av dyrkamark ytterligere.

**Spørsmål 6:** Angående innsigelsene mot alternativ E2 fra vegvesenet: er det gjort forespørsler mot departementet om alternativet likevel kan anbefales? – sett i lys av at det er Fet kommunes foretrukne alternativ (ref. Kommunestyrets vedtak 3. april 2017), og det alternativet som iht. konsekvensutredningen scorer best på ikke prissatte konsekvenser, samtidig som det også scorer best på støy og gir best trafikant- og transportbrukernytte.

**Svar:** Nei det er ikke gjort slik forespørsler. A2 og E2 scorer omtrent likt på de ikke-prissatte konsekvensene; de er begge bedømt som negativ i sammenstillingen av de ikke-prissatte temaene. Når det gjelder de prissatte konsekvensene finnes det enkelttemaer hvor E2 er bedre enn A2, men forskjellen er marginal. I sum for de prissatte konsekvensene er forskjellen svært stor i favør av A2, på grunn av den store forskjellen i investeringskostnader.

**Spørsmål 7:** Hvilke tanker har vegvesenet gjort seg så langt om planene knyttet til ring 4, og hva skjer med trafikken innover i Lillestrøm når ny bru over Glomma er på plass?

**Svar:** Det er ikke ønske å trekke mere trafikk inn i Lillestrøm, og mulige omkjøringsveier både nordover mot Gardermoen og sørover mot Rælingen og Oslo er vurdert.

**Spørsmål 8:** Hva er status for arbeidet med KVUen for rv. 22 fra Østfold til Gardermoen?

**Svar:** Det er satt av midler til arbeidet, men vegvesenet venter på noen flere avklaringer rundt bestillingen.

**Spørsmål 9:** Har vegvesenet forespurt Vegdirektoratet om det opprinnelige A-alternativet med rundkjøringer i hver ende kan være en anbefalt/aktuell løsning? Er det søkt om disp. fra kravet om planskilte kryss? Alternativt – er det vurdert å gå ned til H6 standard med max. hastighet på 60 km/t for ny bruløsning?

**Svar:** Nei, vegvesenet har ikke søkt Vegdirektoratet om disp. for å kunne bruke rundkjøringer (tilsvarende rundkjøringa på Tuen). Dimensjoneringsklasse er vurdert underveis i planleggingen. Det er

konkludert med å bruke samme dimensjoneringsklasse som foregående parsell (H7). Det kan ikke benyttes rundkjøringer i H7. Det kan, etter disp. benyttes rundkjøringer i H6, men dette er en dimensjoneringsklasse som benyttes ved innfartsveg til by eller sted, som overgangsstrekning mellom spredt bebyggelse og et område med gatestruktur. H6 er utformet for hastighet 60 km/t og har ikke midtdelerrekkverk. Dessuten vil rundkjøringer her ikke ha tilstrekkelig kapasitet forholdsvis kort tid etter åpning og er derfor ikke aktuelt.

**Spørsmål 10:** Er det mulig å flytte Herredshuset slik Riksantikvaren forutsetter for å kunne trekke innsigelsene mot alternativ A2?

**Svar:** Det er ikke gjort noen tekniske vurderinger, men er trolig mulig.

*8.mars 2018 / AA*