



## Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlerenhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:  
Utbygging Hilde Weiby / 24058013 20/168085-174 24.10.2022

### Rv. 22 Kryssing av Glomma. Svar på spørsmål i leserbrev i Romerikes Blad.

Det vises til deres leserbrev med tittelen «Gambling med sikkerheten» i Romerikes Blad den 13.10.22. I leserbrevet stiles det konkrete spørsmål til Statens vegvesen. I det følgende er våre svar på disse spørsmålene gjengitt. Statens vegvesen vil også gjøre svarene tilgjengelig for offentligheten på vår nettside for prosjektet.

#### Økonomi

Hvordan har Statens vegvesen sammenlignet kryssingsalternativene A2 og E2 - tunnelalternativet - og funnet ut at de bør gå videre med A2 til tross for at de fleste - deriblant kommunestyret i Fet, med lokalkjente politikere - mente at E2 var best, noe utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik i Statens vegvesen sier seg enig i (Romerikes Blad, august 2022)? Begrunnelsen for valget synes i hovedsak å være økonomisk begrunnet

#### Vårt svar:

*Det ble i forbindelse med kommunedelplanprosessen gjennomført en konsekvensutredning (KU). Statens vegvesen som tiltakshaver anbefalte alternativ A2 i kommunedelplanen i forbindelse med oversendelsen av planforslaget til sluttbehandling i kommunen. Når det gjelder alternativ E2 var dette betydelig dyrere enn alternativ A2, ca. 1,2 mrd. kr i 2016. Alternativ E2 inneholdt en tunnel og en lang bru over Glomma. Kostnadene til utskifting av eksisterende bru på Fetsund for etablering av ny lokalveibru til erstatning for denne, var antydnet til 560 mill. kr i 2016. I det nåværende forslag til alternativ A2 vil det ikke ligge inne egen lokalvei bru. Det forelå videre innsigelse fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus med hensyn på miljø og landbruk, i tillegg til innsigelse fra NVE og Statens vegvesen selv.*

*Det medfører ikke riktighet at Utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik har uttalt seg om alternativ E2. Hans uttalelse er rettet mot det opprinnelige A2-alternativet før nedskaleringen, og som var Statens vegvesens foretrukne alternativ ved oversendelse av planforslaget til sluttbehandling.*

Postadresse  
Statens vegvesen  
Utbygging  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

*Alternativ A2 kom i kommunedelplanen best ut i samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen.*

Relevante spørsmål til Statens vegvesen, som hevder at de kalkulerer «samfunnsnytte», må da bli:

1. Hvor mye har Statens vegvesen satt som verdi på at Lillestrøm kommune, med det valgte detaljplanleggingsalternativet, fraskriver seg muligheten for å få Fetsund Lenser på Unescos verdensarvliste?

*Vårt svar:*

*Lillestrøm kommunestyre behandlet saken om en søknad om verdensarvstatus senest 10. november 2021 sak nr. 171/21. Behandlingen var en oppfølging av et kommunestyrevedtak fra møte den 19.mai 2021 der det ble bedt om at det skulle fremlegges en ny sak om organisering og finansiering av en slik søknadsprosess. Kommunestyret vedtok at samarbeidet med andre offentlige instanser, lokalt nettverk og frivilligheten skulle utvikles videre med sikte på utvikling av en regionalpark og en søknad om verdensarvstatus. Status på søknaden skulle legges fram som en årlig orientering til politikerne i kommunen. Vedtakene knyttet til å initiere en prosess for å søke om verdensarvstatus er gjort i 2021.*

*Statens vegvesens tilnærming er at eksisterende bru skiftes ut med en ny bru. Hvorvidt dette har betydning for å få innlemmet Fetsund lenser som verdensarvområde, ble ikke vurdert som en del av kommunedelplanarbeidet som pågikk i lengre tid over en periode fra 2014-2020. Forholdet til Fetsund lenser som et fredet kulturminne ble imidlertid grundig behandlet. Statens vegvesen har per i dag ingen kjennskap til om en ny bru til erstatning for dagens bru, vil ha betydning for vurderingen som et mulig verdensarvområde. I planleggingen har Statens vegvesen lagt vekt på å begrense inngrep i fredningsområdet. Statens vegvesen vil videreføre den tette dialogen med kulturminnemyndighetene, MiA/Fetsund lenser og Lillestrøm kommune.*

2. Hvor mye har Statens vegvesen satt som verdi på at eksisterende bru (bygget 1959) kan benyttes i mange år som en lokal bru, parallelt med E2?

*Vårt svar:*

*Eksisterende bru bygget i 1959 har et skadeomfang med korrosjonsskader og alkaliereaksjoner på betongen som på sikt kan svekke bæreevnen. Det vil medføre en betydelig vedlikeholdsinnsett som etter hvert vil utløse behov for ny bru. I «Tilstandsrapport for eksisterende bru» (Sweco, 20.10.2016) som ble utarbeidet i kommunedelplanfasen, er det anbefalt at ny bru bygges innen 15 år, mens eksisterende bru er i drift.*

*Eksisterende bru rives etter at den nye brua er satt i drift. Det er anslått vedlikeholdstiltak i størrelsesorden 50-60 mil. kr (2016-verdi) for eksisterende bru. Den økonomiske verdien på dagens bru er derfor svært liten. Det vil også være vanskelig å utføre større vedlikeholdsarbeid og samtidig opprettholde trafikkavviklingen på en slik tofeltsbru.*

3. Det blir økt støy, særlig i høyden, som følge av en firefelts vei, og støyen berører langt flere hus ved A2 enn ved E2. Hvordan har Statens vegvesen innkalkulert det relative verdifallet til disse husene? Er lavere dokumentavgift ved salg medregnet? Har dere orientert boligeierne om at de skal være med å finansiere den nye veiløsningen ved senket boligverdi?

Vårt svar:

*Ifølge T-1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen vil det være behov for å gjennomføre støyreducerende tiltak. Dette vil gjelde både langs vei og på den enkelte bygning, også for innvendig støy der disse grenseverdiene overstiges. Statens vegvesen har ikke vurdert endret boligverdi som en følge av ny rv. 22. Det er markedet som bestemmer boligprisene. Økt støybelastning kan redusere verdien, mens gjennomførte støytiltak kan øke verdien. Bygging av ny veg utløser behov for en rekke støyreducerende tiltak, både langs ny veg og ved/på bygninger. Utover støyskjermer noen steder langs dagens veg, er slike tiltak bare i begrenset grad gjennomført i dag. Det er derfor forventet at støysituasjonen for noen boliger og andre bygninger med støyfølsomt bruksformål vil kunne bedres som en følge av tiltaket.*

Skolevei

4. Hvor mye har Statens vegvesen satt som kostnad på at mange barn vil få skolevei, barneskole, idrettshall, ungdomsskole og barnehage nært inntil den planlagte veien? Hadde veien kommet først, ville Statens vegvesen da valgt å bygge disse sentrale oppvekstarene nært inntil veien?

Vårt svar:

*Det er gjennomført en konsekvensutredning i tråd med Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser (2014-versjon) for arbeidet med KDP på basis av vedtatt planprogram for tiltaket. I den samfunnsøkonomiske analysen vurderes verdier som er prissatte og verdier som ikke er prissatte, etter angitt metodikk i håndboka. I konsekvensutredningen som fulgte kommunedelplanen er endring i ulykker en del av beregningen av prissatte konsekvenser. I temaet nærmiljø og friluftsliv (ikke prissatte konsekvenser) vurderes tiltakets virkninger for beboerne og brukerne i området.*

*Det er kommunen som er planmyndighet og som gjennom sine arealplaner bestemmer lokaliteten til skoler, barnehager og idrettsanlegg. Statens vegvesen vil ved bygging av ny vei, gjennomføre avbøtende tiltak med hensyn på støy og luft for å redusere ulempene i tråd med gjeldende retningslinjer. Statens vegvesen vil i planarbeidet også legges til rette for trygge skoleveier.*

5. Hvor mye har Statens vegvesen kalkulert som merkostnader knyttet til redusert trafikkavvikling ved å bygge ei ny bru inntil den gamle brua, ei bru som tenkes anvendt i hele byggeperioden?

Vårt svar:

*Metodikken for konsekvensanalyser legger til grunn en analyseperiode definert fra åpningsår og 40 år fram i tid. Anleggsperioden kommer i tillegg til analyseperioden. Lengden på anleggsperioden eller byggetiden er det som har betydning for beregning av prissatte konsekvenser i en konsekvensutredning.*

*Trafikken er i hele byggeperioden tenkt opprettholdt på eksisterende bru. Den nye brua vil bygges i en slik avstand at dette ikke vil påvirke trafikkavviklingen på eksisterende bru. Det er viktig med en viss avstand mellom eksisterende bru og ny bru for ikke å komme i konflikt med*

*fundamenteringen på eksisterende bru samt ved bygging av tårn og kabler på ny bru. Når ny bru er ferdig, kan trafikken settes på denne, og prosessen med å rive eksisterende bru kan starte. Det må påregnes redusert framkommelighet på vegstrekningen i byggeperioden.*

6. Statens vegvesen sier i analysene at de er opptatt av å sikre at Fet/Fetsund utvikles på en god måte. Hvordan er dette vektlagt i den økonomiske analysen?

*Vårt svar:*

*I den samfunnsøkonomiske analysen vurderes verdier som er prissatte og verdier som ikke er prissatte, etter angitt metodikk i håndboka. I tillegg til denne analysen vurderes også konsekvensen av andre samfunnsmessige virkninger. I foreliggende KU er dette en analyse av netto ringvirkninger, fordelingsvirkninger samt lokale og regionale virkninger (samfunnsutvikling, næringsutvikling og tettstedsutvikling). Vurderingen av alternativene i KU er en samlet vurdering av prissatte, ikke-prissatte virkninger og andre samfunnsmessige virkninger. Statens vegvesens vurderinger framgår av konsekvensutredningen.*

Vi trenger ikke tomme ord og floskler som svar på spørsmålene. Vi ønsker konkrete tallkalkulasjoner, takk!

*Vårt svar:*

*I konsekvensutredningen er det foretatt en beregning for prissatte konsekvenser. Dette er en beregning av den samfunnsøkonomiske nytten samfunnet oppnår ved å gjennomføre tiltaket og kostnadene ved å gjennomføre det samme tiltaket. Ikke prissatte konsekvenser er vurdert etter en metode basert på en vurdering av verdi, omfang og konsekvens. Dette er sammenfattet i KU som fulgte kommunedelplanen og der konsekvensene av tiltaket er synliggjort. Dette legger føringer på det videre arbeidet med reguleringsplanen.*

Verken Statens vegvesen eller Multiconsult vil garantere at deres inngripen ikke øker sannsynligheten for leirskred. Er det følgelig slik at disse virksomhetene vil gamble med sikkerheten til våre barn? Tenk over hvilken katastrofe det ville ha vært dersom det går et stort skred en hverdag rundt kl. 8.30, med mange mennesker i området rundt de sentrale oppvekstarene. Vil det bli den største katastrofen i Norge etter annen verdenskrig?

*Vårt svar:*

*Det gjennomføres omfattende grunnundersøkelser og det vil bli planlagt og iverksatt systematiske stabiliseringstiltak i prosjektet, der dette er nødvendig og relevant og grunnforholdene tilsier det. Det kan for eksempel være motfyllinger, terrengavlastning, drenering av vann, bruk av lette fyllmasser, erosjonssikring eller grunnforsterkning for eksempel kalksementstabilisering. Hensynet til skredrisiko vil bli ivaretatt gjennom anleggsperioden, og vegprosjektet vil tilføre området en forbedret stabilitet i forhold til dagens situasjon. I Sundevja foreslås stabiliseringstiltak i et samarbeid mellom Statens vegvesen og Lillestrøm kommune. Ut fra dette vil området bli ytterligere sikret i forbindelse med at vegtiltaket blir gjennomført.*

Med hilsen

Elin Hermanstad Havik  
Prosjektleder

Jan Terje Løitegård

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til  
espen skaldehaug  
Roger Pihl, Villa Solhaug Kirkeveien 164, 1900 FETSUND  
Turid Anita Pettersen, Balnesveien 29, 1900 FETSUND