

Oppdragsgiver: Østfold fylkeskommune

Oppdragsnr.: 52409402 Dokumentnr.:

Til: Jyar Dara
Fra: Kristin Brunborg Økland
Dato 2025-03-26

► Ny bru Omberg - Torp. Oppsummering folkemøter

I forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan, er det gjennomført to åpne folkemøter.

- Tirsdag 4. mars 2025 kl. 18.30 - 20.00 i Rolvsøy rådhus
- Tirsdag 11. mars 2025 kl. 18.30 - 20.00 i Torp IF Klubbhus

På begge folkemøtene var det godt oppmøte, med om lag 50-60 deltakere på hvert møte.

Formålet med folkemøtene er å informere om prosjektet og planprosessen fram til i dag samt reguleringsplanarbeidet som nå igangsettes. I tillegg skal det gis anledning til å stille spørsmål og komme med synspunkter i saken.

Østfold fylkeskommune v/Jyar Dara presenterte prosjektet, og gikk gjennom følgende hovedpunkter:

- Tidligere planarbeid og prosess
- Mål og rammer for prosjektet
- Hva som skal avklares i prosjektet
- Litt om lovverk for støy og luftforurensning
- Prosess grunnnerv

Presentasjonen er vedlagt.

I etterkant av presentasjonen ble det åpnet for spørsmål og kommentarer i plenum. Deretter var det anledning å stille spørsmål en til en. Spørsmål og kommentarer i plenum fra de to folkemøtene er oppsummert under. Oppsummeringen er gjort temavis.

Korridor og trasevalg

Det ble stilt spørsmål om trase 1.8 er vedtatt, og om størrelse og varighet for båndlegging av arealer. ØFK kunne opplyse om at det er det båndlagte området (korridoren) som er vedtatt. Veilinen kan optimaliseres innenfor det båndlagte området. Bredden på det båndlagte arealet varierer. Saksbehandler i Fredrikstad kommune undersøkte bredden, og kunne meddele at korridoren er ca 220 meter på det smaleste (Omberg-siden) og ca 640 meter på det bredeste (Torp-siden).

Området er båndlagt i to omganger og siste gjelder fram til 2027. Det ble uttrykt bekymring rundt eventuell ny båndlegging. Så lenge reguleringsplanarbeidet pågår, vil båndlegging av området gjelde. Når reguleringsplanen er vedtatt, vil reguleringsplanen erstatte båndleggingen fra kommunedelplanen.

Flere tok til orde om at ny forbindelse over Glomma er etterlengtet, at det ikke må bygges for smått og hadde spørsmål om antall felt det skal tilrettelegges for. Antall felt ikke er avklart per nå, men vil avklares i løpet av planarbeidet.

Det ble stilt spørsmål om hvordan konsekvensene for eksisterende veisystem blir dersom det etableres 4-feltsvei over Glomma. Det skal gjøres trafikkberegninger for å avklare konsekvenser på øvrige veier. Noen steder vil det bli økt trafikk, mens det andre steder vil bli en reduksjon av trafikkmengden.

Det ble påpekt at Fredrikstad bru ikke har lang levetid igjen, og spørsmål rundt trafikfordeling – spesielt tunge kjøretøyer – ble tatt opp. Hva vil skje med Fredrikstad bru? Fredrikstad bru er del av riksvegnettet, og Statens vegvesen drifter den. Det ble presisert at ny bru Omberg-Torp ikke skal erstatte Fredrikstad bru, men være et supplement. Den nye bruforbindelsen vil øke forutsigbarheten og sikkerheten i veisystemet, samt redusere sårbarheten spesielt med tanke på beredskap/utrykningskjøretøyer.

Det ble påpekt at brua vil generere mer trafikk, både nærtrafikk og godstrafikk fra Øra og fra Viken Park, og det ble stilt spørsmål om denne trafikken er inkludert i prognosene. Trafikkøkningen både fra Viken Park og Borg Havn forsøkes hensyntatt i utredningen.

Det ble stilt spørsmål om hva som menes med trasevalg vs. korridor. Det kan være flere aktuelle veitraseer innenfor båndlagt område (korridoren) som vil vurderes i det kommende arbeidet. Gjennomføring og kostnader vurderes for de aktuelle traseene.

Det ble stilt spørsmål om hvor stor mulighet publikum har til å påvirke trasevalg. Publikum kan bidra med lokalkunnskap og innspill om hva som er viktig å hensynta. Dette kan for eksempel være innspill til prioriteringer, viktige målpunkt, viktige frilufts- og rekreasjonsområder, viktige gang- og sykkelruter og annet.

Prioriteringer blant prosjekter i Bypakke Nedre Glomma, kostnader og finansiering

Det ble stilt spørsmål om hva ØFK tenker om kostnadsrammen for prosjektet, og det ble påpekt at rammen virker noe knapp. Det kan ikke svares ut nå, da løsningene må komme først. Kostnader vil bli vurdert kontinuerlig gjennom planleggingen.

Det ble stilt spørsmål om kostnadsrammen er indeksregulert. Kostnadsrammen er oppgitt i 2023-kroner, og skal indeksreguleres årlig.

Det ble påpekt at prosjektet har vært under planlegging i 30-40 år, og det ble stilt spørsmål om det kan forventes at prosjektet kommer til utførelse, og i så tilfelle når. ØFK forstår at prosjektet har vært ønsket i mange år. Det er nå satt av midler til planlegging og bygging, og ØFK har tro på at det kommer til utførelse, men kan ikke garantere noe.

Flere ga uttrykk for at ny bru over Glomma er et ønsket prosjekt, men at de frykter for at den ikke blir bygget grunnet prioritering av andre prosjekter og kostnadssprekk for andre prosjekt i Bypakke Nedre Glomma. Det fryktes også at brua bygges med for lite kapasitet til å håndtere trafikkmengder – både økning i næringstrafikk fra planlagte utbygginger og personbiltrafikk. Det ble også stilt spørsmål om hvilken rekkefølge de ulike prosjektene i Bypakka skal bygges – og når den nye bruforbindelsen Omberg-Torp blir prioritert.

ØFK kommenterte at finansieringen skjer gjennom Bypakka, men prioriteringen blant prosjektene som inngår i Bypakka er et politisk spørsmål. Omberg-Torp ligger per nå som nr. 4 på lista. Finansieringen er avklart, og det er satt av midler til planlegging og bygging av prosjektet. Det er per nå ingen indikasjoner på at prosjektet vil bli stoppet. Det vil imidlertid alltid være usikkerhet rundt realisering av prosjekter, både med tanke på kostnader og eventuelle innsigelser fra myndigheter. Kostnader vil ha stort fokus i prosjektet, men det er utfordrende grunnforhold i området - noe man vet av erfaring er kostnadsdrivende for prosjekter. Grunnforholdene vil kartlegges i det videre arbeidet for å minimere usikkerheten.

Plan- og beslutningsprosess samt politisk påvirkning

Det ble stilt spørsmål om hvem som skal vedta bygging, og om politikerne kan endre faglige råd. Fredrikstad kommune er planmyndighet, og de vil vedta planen.

Fredrikstad kommune supplerte med informasjon rundt beslutningsprosessen – hva en reguleringsplan avklarer og hvordan den besluttes. Reguleringsplanen gir det juridiske grunnlaget for å bygge tiltaket og ta i bruk arealer. Planen sier ikke noe om hvem som kan bygge på arealene eller finansieringen. ØFK kan selv legge planen ut på høring. Administrasjonen i kommunen legger planforslaget fram for politikerne. Kommunens politikere kan bestemme om de ønsker å vedta planen eller ikke. Det er viktig med godt samarbeid mellom Østfold fylkeskommune og Fredrikstad kommune.

Fredrikstad kommune oppfordret til å gi innspill om kunnskap, interesser og hensyn som bør ivaretas i planen. Dette vil følge saken i det videre arbeidet. Offentlige aktører og myndigheten har samme mulighet til å gi sine innspill.

Det ble påpekt at konsekvensutredningen som ble utført i forbindelse med kommunedelplanarbeidet er 6 år gammel, og at det kan ha skjedd en del i området siden den gang. Det ble stilt spørsmål om det er OK å basere planarbeidet på gammel informasjon. Kunnskapsgrunnlaget vil oppdateres og utredningene vil suppleres i løpet av planarbeidet.

Konsekvenser for dyrket mark og prioritering av arealbeslag næring vs. dyrket mark

Det ble stilt spørsmål om tap av dyrket mark og hvordan dette blir vektlagt i vurderingene. Tap av dyrket mark er ikke til å unngå, men at det søkes å redusere tap av landbruksarealer mest mulig. Hensynet til landbruket vil også handle om hvordan arealet deles opp og hvorvidt eventuelle restarealer er mulig å drive. Hensynet til landbruksareal vil være en del av vurderingene i planarbeidet.

Videre ble det stilt spørsmål om hvordan prioriteringen mellom landbruk og næring/bebyggelse vil bli. ØFK kommenterte at dette ikke er avklart, men må utredes. Konsekvenser både for landbruk og næring/bebyggelse vil bli belyst.

Klima og miljømål vs. bygging av ny veilenke

Det ble stilt spørsmål om klima- og miljømål kun gjelder for brua. Målene gjelder for hele prosjektområdet.

Rv. 22 og samarbeid med SVV

Det ble stilt spørsmål om hva som er status for rv. 22, og hvordan samarbeidet er med Statens vegvesen. Rv. 22 er Statens vegvesen sitt ansvar og ØFK kan ikke uttale seg om det. ØFK har opprettet dialog med Statens vegvesen, blant annet om kryssløsning på rv. 22, og samarbeider med Statens vegvesen om dette. Statens vegvesen er høringspart og har ansvar for å ivareta nasjonale interesser inn mot prosjektet.

Grunnerverv og dialog med direkte berørte parter

Det ble stilt spørsmål om hvem som gjør grunnervervet. Direkte berørte ønsker informasjon og tettere dialog underveis i planarbeidet.

Grunnervervet gjøres av ØFK og grunnerverver deltar i prosjektet allerede nå. Direkte berørte av planforslaget vil bli kontaktet i god tid før førstegangsbehandling i kommunen og før planforslaget legges ut på offentlig ettersyn. Grunneierne ble også oppfordret til å ta kontakt direkte med ØFK v/Jyar Dara om det er spørsmål.

Riggarealer

Det ble stilt spørsmål rundt midlertidig arealbeslag og riggområder. Dette er noe som ikke kan konkretiseres nå, men som vil avklares gjennom planprosessen.

Avslutning

ØFK oppfordret alle til å gi innspill til planarbeidet samt bidra med lokalkunnskap som kan ha betydning for planarbeidet innen 18. mars.

J03	2025-03-26	For bruk	KBO	PIKMO	KBO
B02	2025-03-24	For kommentar ØFK	KBO	PIKMO	KBO
A01	2025-03-20	For kommentar	KBO	PIKMO	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.