



Statens vegvesen

Rv 22 Kryssing av Glomma

Orienteringsmøte til kommunestyret i Lillestrøm.

22. januar 2025

Ingunn Foss

Jan Terje Løitegård

Statens vegvesen, Utbyggingsområde sørøst



Illustrasjon: Multiconsult

Agenda

1. NTP 2025-2036
2. Mål og hensyn i prosjektet rv. 22 Kryssing av Glomma
3. Kryssløsninger Sundet
4. Vestsiden av Glomma
5. Framdrift reguleringsplan
6. Spørsmål, kommentarer
7. Oppsummering
8. Eventuelt

Noen hovedpunkter i Nasjonal transportplan

- Samme ramme som NTP 2022 -2033
- Økt andel midler til drift, vedlikehold og mindre utbedringer
- Beholder toppmålene
- Aktiviteter i hele landet – planportefølje for de første 12 år prosjekter over 1 mrd.kr
- Byvekstavtaler videreføres – arealperspektivet forsterkes – arealbruk viktig for om nullvekstmålet nås og for nytten investeringer i transportsystemet - Akershus del av byvekstavtale for Osloområdet

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og
hardt skadde



Effektiv bruk av
ny teknologi



Mer for
pengene



Planporteføljen

2025-2030

- **Rv. 22 Glommakryssing, Akershus**
- Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik, Buskerud
- E39 Bjerkeset-Astad, Møre og Romsdal
- E39 Storehaugen-Førde, Vestland
- E39 Figgjo-Ålgård, Rogaland*
- E16 Hylland-Slæen, Vestland**
- E16 Arna-Stanghelle, Vestland***
- Rv. 15 Strynefjellet, Møre og Romsdal, Vestland, Innlandet
- Rv. 94 Saragammen-Rypefjord, Finnmark
- E45 Kløfta, Finnmark
- E6 Olderdalen-Langslett, Troms
- E10 Nappstraumen-Å, Nordland
- E39 Fløyfjelltunnelen, Vestland
- Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen, Møre og Romsdal
- Rv. 509 Kontinentalveien – Hagakrossen, Rogaland - blitt fylkesveg

2031-2036

- E18 Retvet-Vinterbro, Akershus
- E134 Dagslett- E18, Buskerud
- E16 Nymoen-Eggemoen, Buskerud
- Rv. 291 Holmenbrua, Buskerud
- E134 Saggrenda-Elgsjø, Buskerud/Telemark
- Rv. 4 Grua-Roa, Innlandet
- E39 Volda-Furene, Møre og Romsdal
- E39 Smiene-Harestad, Rogaland
- E39 Klakegg-Byrkjelo, Vestland
- E39 Vågsbotn-Klauvaneset, Vestland
- E134 Bakka-Mo, Vestland
- Rv. 5 Erdal-Naustdal, Vestland
- E6 Høybukta-Hesseng, inkl Strømmen bru, Finnmark
- E6 Sørrelva-Borkamo, Nordland
- E6 Sommerset-Mørsvikbotn, Nordland
- E6 Ulsvågskaret, Nordland
- E6 Nordkjosbotn-Hatteng, Troms
- E8 Flyplasstunnel, inkl F2 lenka, Troms
- Rv. 19 Moss

Porteføljestyling for planprosjekter i NTP

- Ved porteføljestyling av de store investeringene skal det legges bedre til rette for at prosjekter optimaliseres og prioriteres etter gitte kriterier.
- Statens vegvesen foreslår rekkefølge for store prosjekter planperioden, første forslag i 2025, ikke helt avgjort når, senest ved revidert nasjonalbudsjett.
- NTP gir føringer om oppstart de første seks år og frihetsgrader på kort sikt er begrenset
- NTP: Porteføljestylingen kan medføre at **prosjekter som ligger an til kostnadsoverskridelser blir skjøvet ut i tid**, og prosjekter med forbedret nytte kan rykke frem i køen.
- «Modenhhet» viktig for prioritering. Det vil si enighet om løsning, og lokal tilslutning til bompenger.

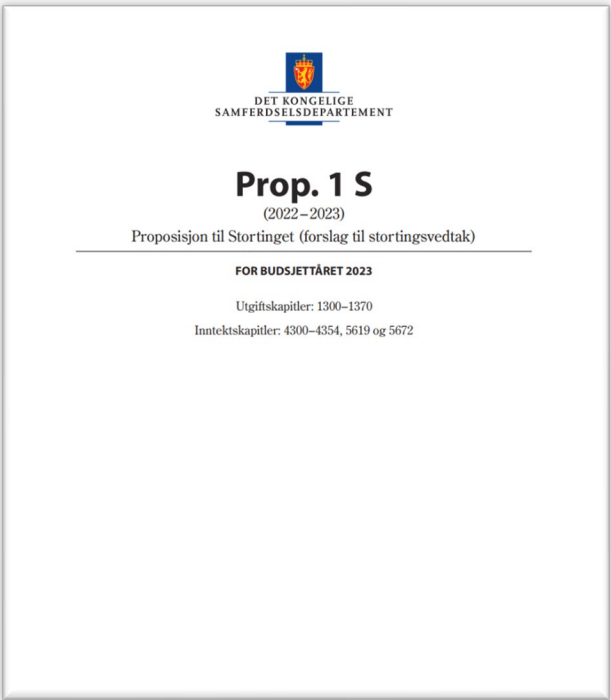
Vi skal fortsatt jobbe slik med prosjektporteføljen



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

Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhet
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	1
5	E134 Røldal – Seljestad	2	2
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	3	3
5	E16 Hylland – Slæen	4	4
5	E134 Saggrenda – Elgsjø	5	5
8	E45 Kløfta	6	6
5	E16 Arna – Stanghelle	7	7
4	E39 Ådland – Svegetjørn (Hordfarn)	8	8
4	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	9	9
3	E134 Dagslett – E18 (Viker)	10	10
4	E39 Storehaugen – Førde	11	11
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Kvernberget	12	12
1	Rv. 22 Glommakryssing	13	13
8	E10 Nappstraumen	14	14
4	E39 Volda – Furene	15	15
2	E18 Retvet – Vinjebrø	16	16
8	E8 Flyplasstunell, Kvernberget	17	17
3	E39 Oslomarka – Ljardal	18	18
5	Rv. 5 E6 – Nardalen	19	19
5	E134 Bakke – Gim	20	20
3	Rv. 19 Moss	21	21
5	Rv. 16 Skjelsvik – Skyggestein	22	22
8	E10 Skebøl – Nappstraumen	23	23
6	Rv. 15 Høynefjellet	24	24
4	E134 Røldal – Storlien (Stjørdal - Meråker)	25	25
		26	26

- Statens vegvesen optimaliserer og modner.
- Årlige porteføljerevisjoner
- **Neste revisjon våren 2025**



Årlige statsbudsjetter

Mål og utgangspunkt



Dagens bru er fra 1959, og har begrenset levetid.



Økonomiske rammer

► Regjeringens forslag til NTP 2025-2036:

- Oppstart i første periode
- Styringsmål: 3,9 mrd. 2024-kr
 - Statlig finansiering: 1,7 mrd.
 - Bompengandelen: 2,2 mrd.
- Det vil bli utarbeidet egen bompengeutredning med finansieringsplan.



Foto: Knut Opøide

Prosjektets samfunns mål

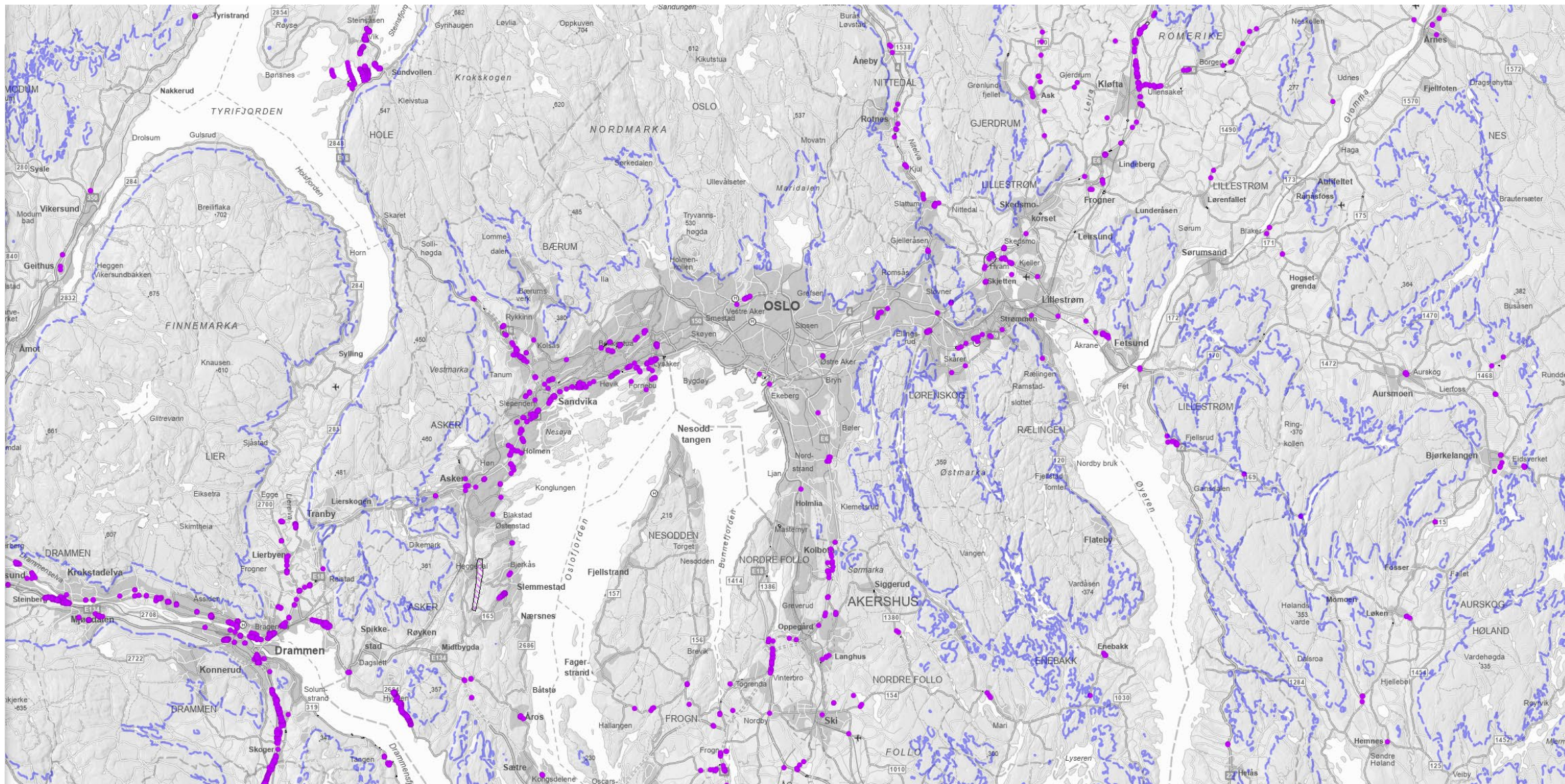


Prosjektet skal bidra til å bedre framkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikken langs rv. 22 over Glomma og videre inn mot Lillestrøm



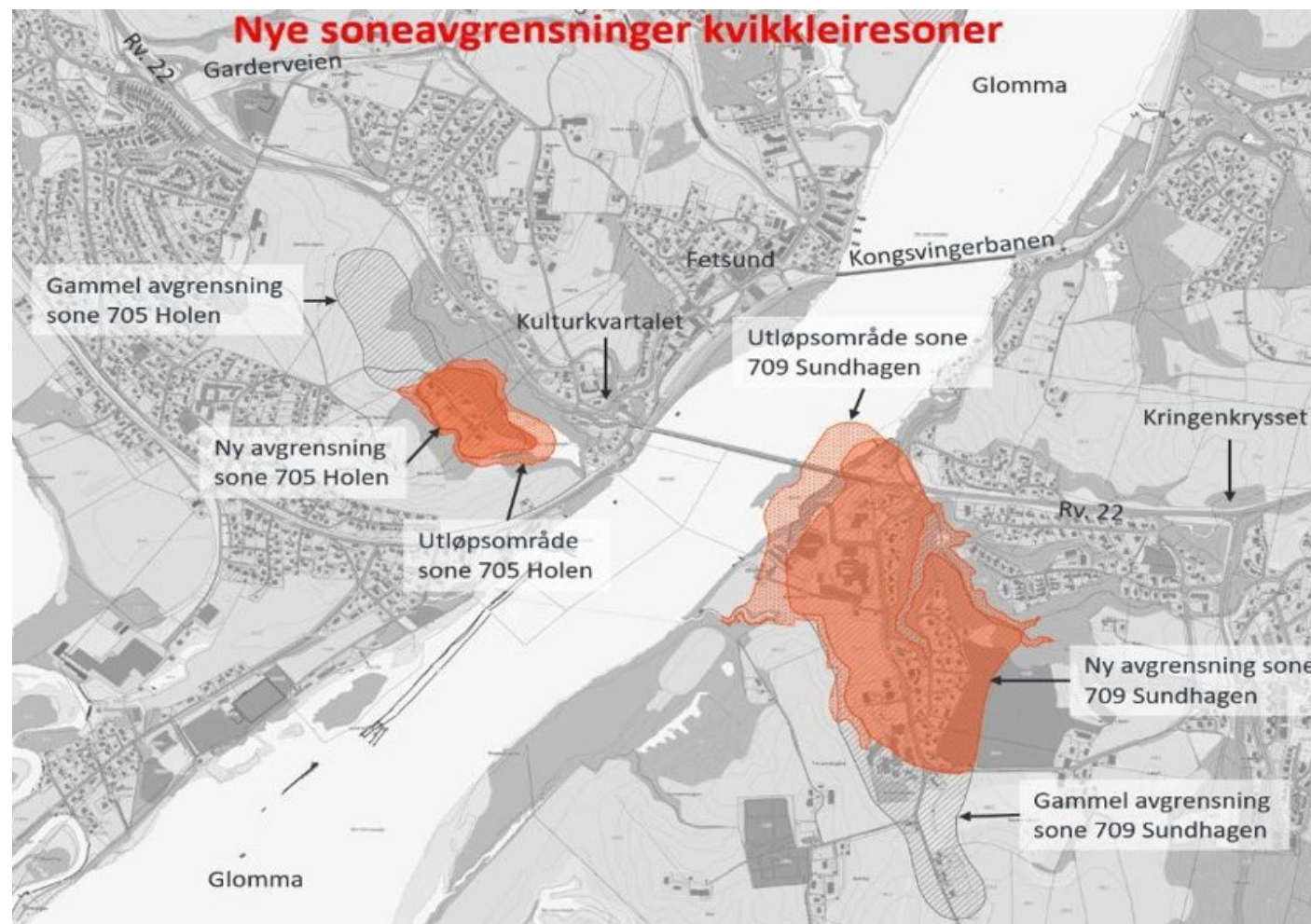
Det skal tilrettelegges for god tettstedsutvikling i Fetsund og grunnlaget for kollektivtrafikk, sykkel og gange skal styrkes

Grunnforhold – kvikkleire i vegprosjekt



Grunn-undersøkelser

Tiltak som gjøres i forbindelse med byggingen av Rv 22 vil gjøre området sikrere med hensyn til områdestabilitet enn i dag.



Fetsund lenser

- Fetsund Lenser ble opprettet som tømmersorteringsanlegg i 1861, og nedlagt da fløting av tømmer i Glomma opphørte i 1985.
- Fetsund Lenser er et teknisk-industrielt kulturminne av nasjonal/internasjonal verdi.
- Anlegget ble vedtaksfredet i 1989, jf. kulturminneloven § 15. Samtidig ble også et omkringliggende område fredet «for å sikre virkningen av kulturminneanlegget i landskapet», jf. kml. § 19.
- Fetsund lenser er et av 15 prioriterte anlegg i Riksantikvarens bevaringsprogram for tekniske og industrielle kulturminner

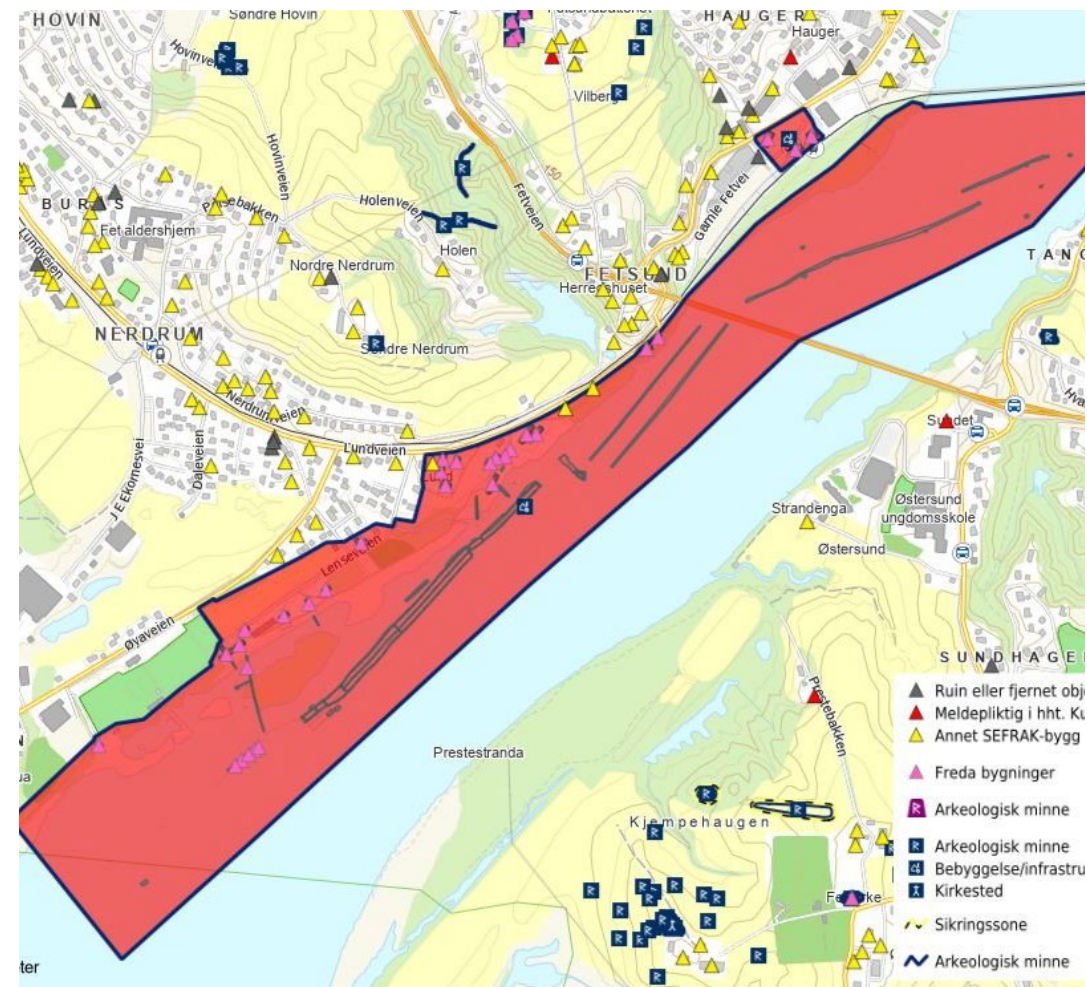


Foto: Eirik Natlandsmyr

Dispensasjonssøknad

Fetsund lenser

- Fetsund lenser er et stort anlegg, med bunnfaste og flytende innretninger i vann og vel 20 bygninger. Totalt er 73 enkeltminner registrert i Askeladden
- I tillegg er det et ukjent antall synketømmer på bunn av Glomma som også omfattes av fredningen.
- Det søkes om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene til Akershus fylkeskommune for å gjennomføre anlegget



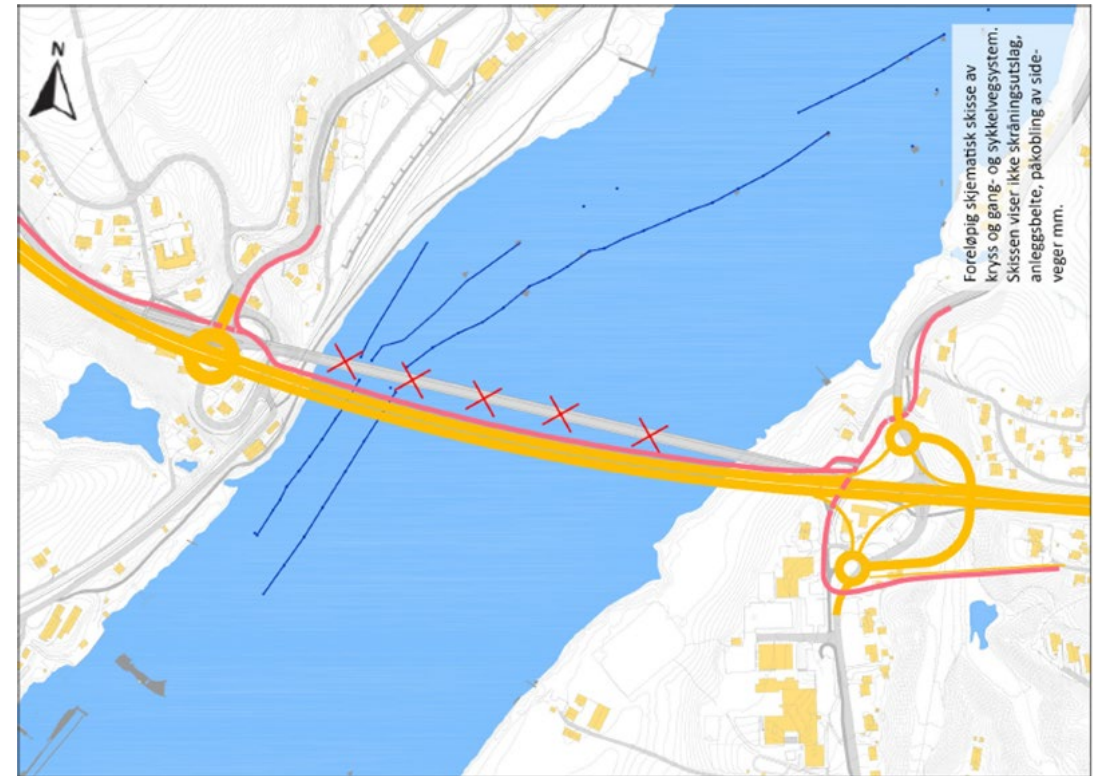
Kryssløsninger Sundet



Alternativ 2A (redusert)

Ett 2-planskryss på østsiden og med godkjent fravik om rundkjøring på vestsiden. Eksisterende bru skal rives.

- Fire-felts vei
 - Rundkjøring på vestre side
 - Planskilt kryss på østre side
 - Gang- og sykkelveger
-
- Intern prosess i SVV som følge av punkt tre, 09.09.2020 (nedskalering)



Behandling av løsningsprinsipp, 10.11.2021

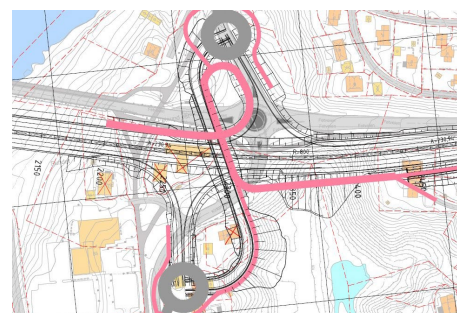
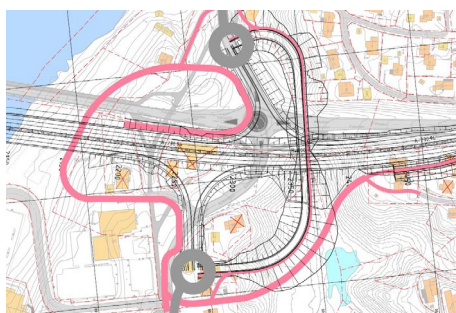
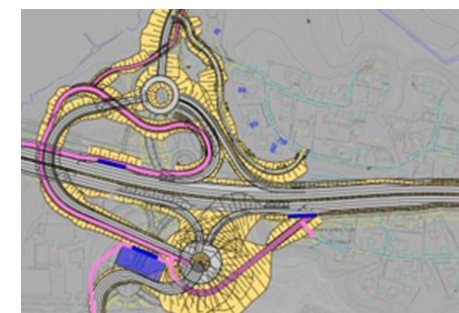
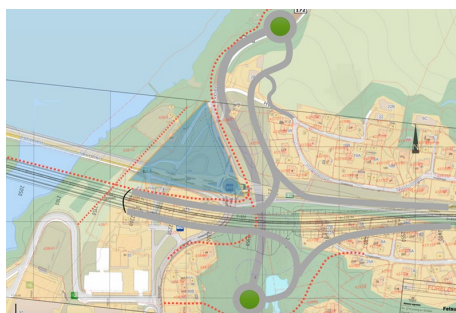
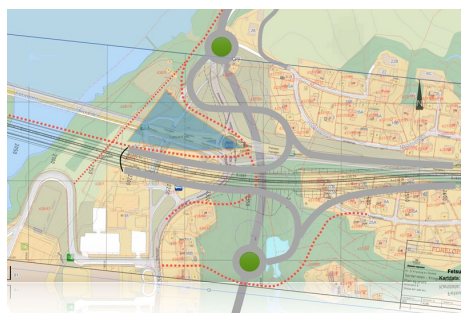
Kommunestyrets vedtak

1. Lillestrøm kommune fortsetter samarbeidet med Statens Vegvesen om detaljregulering av Rv. 22 ny kryssing av Glomma, basert på Vegdirektoratets behandling av fravikssøknad for rundkjøring på riksvei, jf. deres sak 20/168085-17, vedlegg 1.
2. Som ledd i det videre arbeidet igangsettes en grundig utredning om grunnforholdene på østsida av Glomma. Denne skal utrede hvordan arbeidet med den nye brua samt påkjøringsrampene kan påvirke kvikkleireforekomstene i hele Sundhagenområdet og hva som må gjøres for å unngå at broprosjektet forverrer faren for skred i området.
3. I detaljreguleringen skal det vises løsninger som sikrer prioritet for kollektivtrafikken i veganleggene.
4. I forbindelse med detaljregulering skal det, så langt det er mulig, legges ved mer detaljerte skisser av tilsvarende toplanskryss og dimensjonene i arealbeslaget hos disse.

Løsningsvalg ved Sundet

- Stedstilpasset løsning.
- Utfordrende grunnforhold med kvikkleire
- Bruplassering for ny bru over Glomma.
- For å få til en god gang- og sykkelvegløsning i krysset på vestsiden av Glomma, må den ligge på nordsiden av ny bru.
- Det er store høydeforskjeller nord for rv. 22.
- Liten plass mellom Glomma og bebyggelsen.
- Ny atkomst til Hvalsenga må kobles til fv. 172. Den ligger på nordsiden av kryssområdet. I tillegg må atkomsten til pumpestasjonen på nordsiden av rv. 22 og østsiden av fv. 172 opprettholdes.
- Plassering av bussholdeplasser.
- Det er ikke ønskelig med større inngrep i kantsonen mot Glomma.
- Det legges til grunn gang- og sykkelvegløsninger som er universelt utformet. Noen kritiske punkter må løses gjennom fraviksbehandling.
- Forutsetning om nullvekstmål gir større handlingsrom for å vurdere alternative løsninger til planskilt kryss

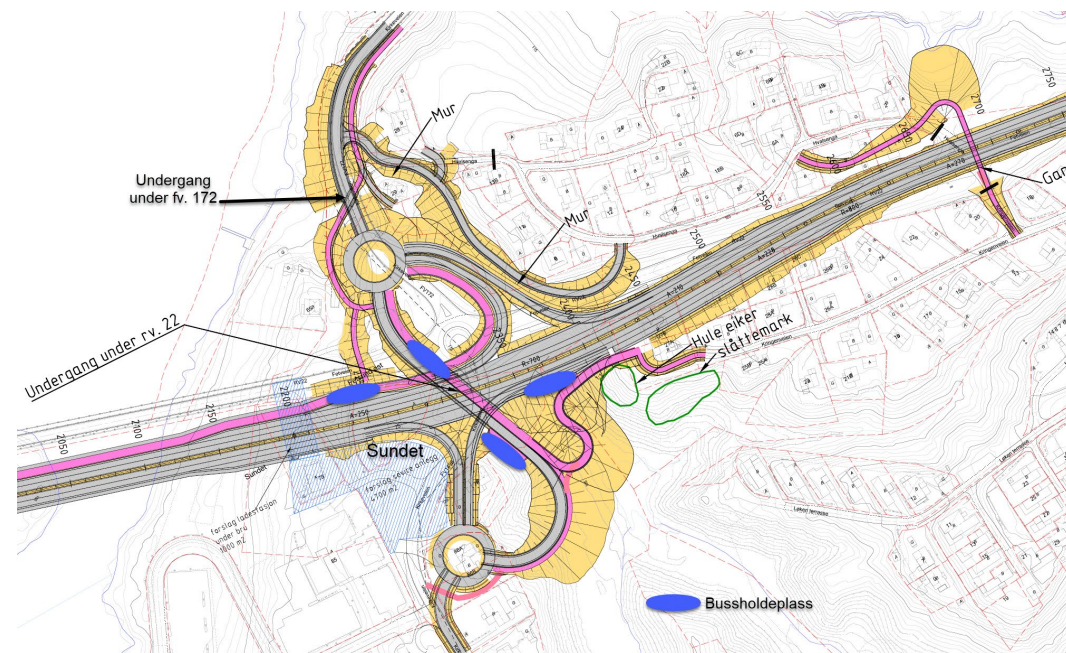
Planskilt kryss – mange alternativer er vurdert og forkastet



Forslag til planskilt kryssløsning ved Sundet 18. mai 2022

Alternativ 13B

- Store høydeforskjeller - utfordrende mhp. universell utforming. Krappe kurver på sykkelvei med fortau
- Ramper på bru over Glomma
- Kirkeveien i undergang under rv. 22
- Sykkelveg med fortau fra Kringenveien, i undergang under rv. 22 og på nordsiden av brua.
- Kollektiv-holdeplasser på ramper
- Mulig pendlerparkering
- Omlagt atkomstvei til Hvalsenga



Tidligere forslag om sykkelveg fra Sundet til Kringenveien langs rv. 22 er tatt ut. Det er lagt inn gangbru mellom Hvalsenga og Kringenveien.

Viktig parameter for kryssvalg - trafikkmengde

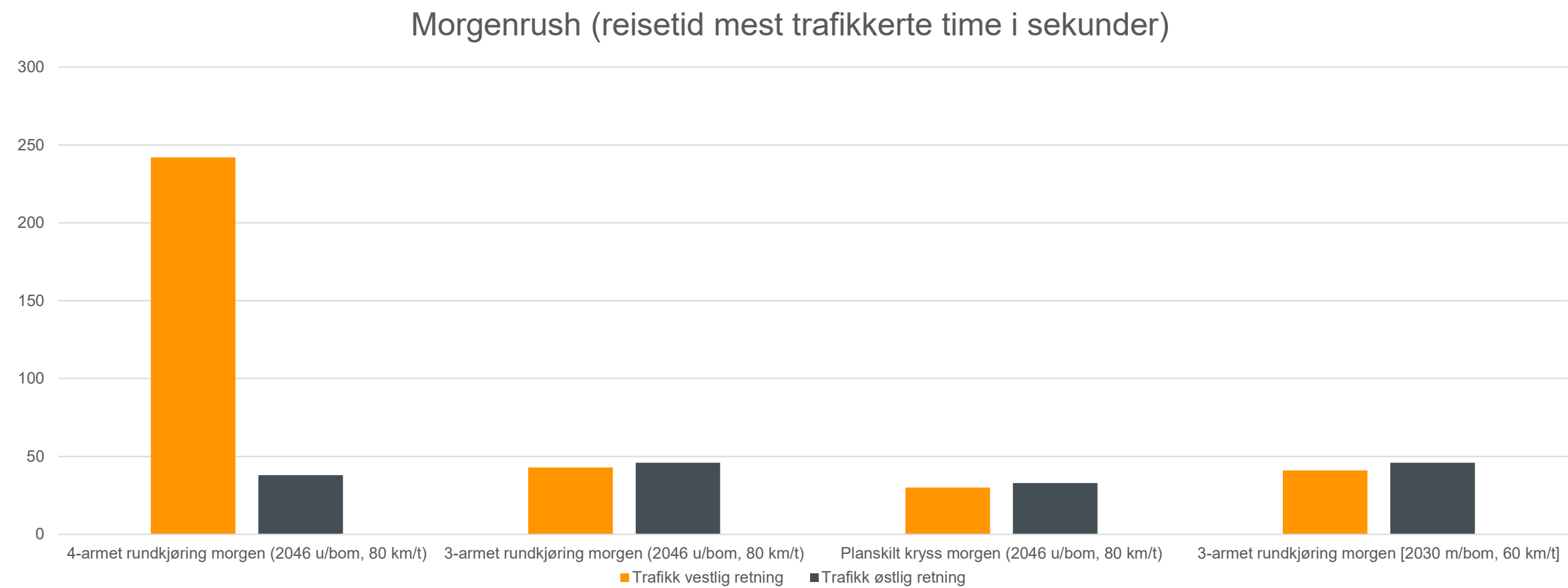


Estimert trafikkvekst fram til 2050:

- 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.

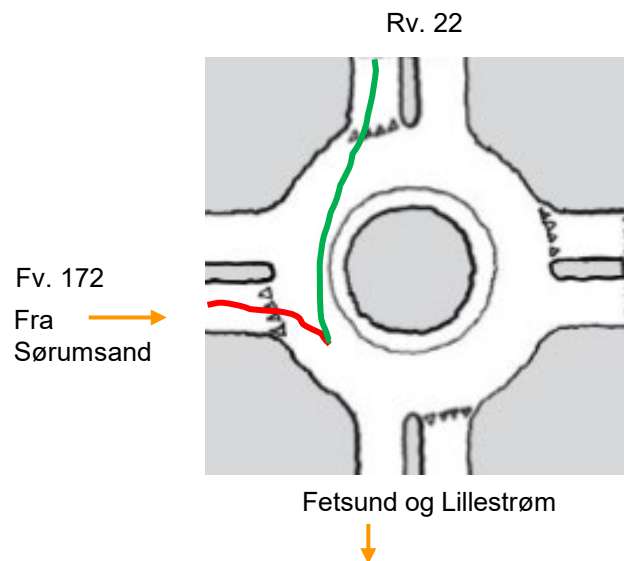
Reisetider morgenrush inn mot Sundetkrysset (nullvekst er ikke lagt til grunn for trafikktallene)



3-armet rundkjøring gir ikke tilbakeblokkering mot Kringenkrysset og dermed ikke forsinkelse fra rv. 22 sør eller fv. 170 øst i morgenrush

Kryssløsning – 3-armet rundkjøring med filterfelt

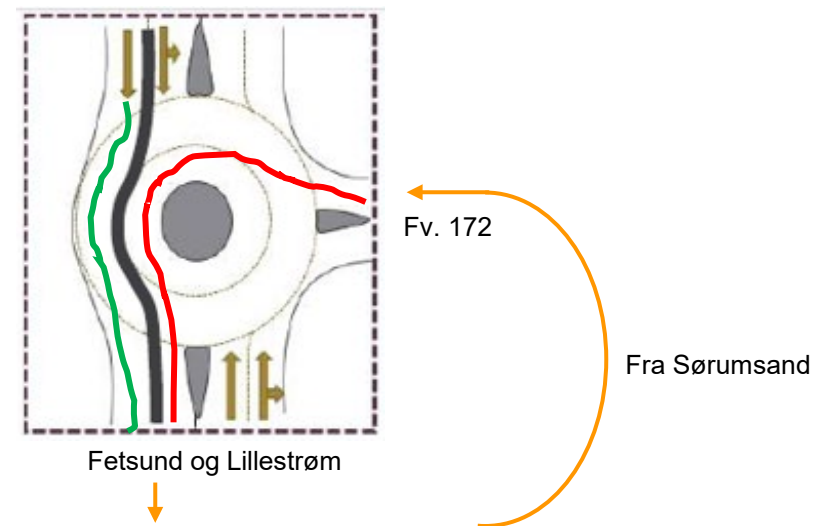
Dagens løsning – 4-armet rundkjøring



Flaskehals i morgenrushet 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

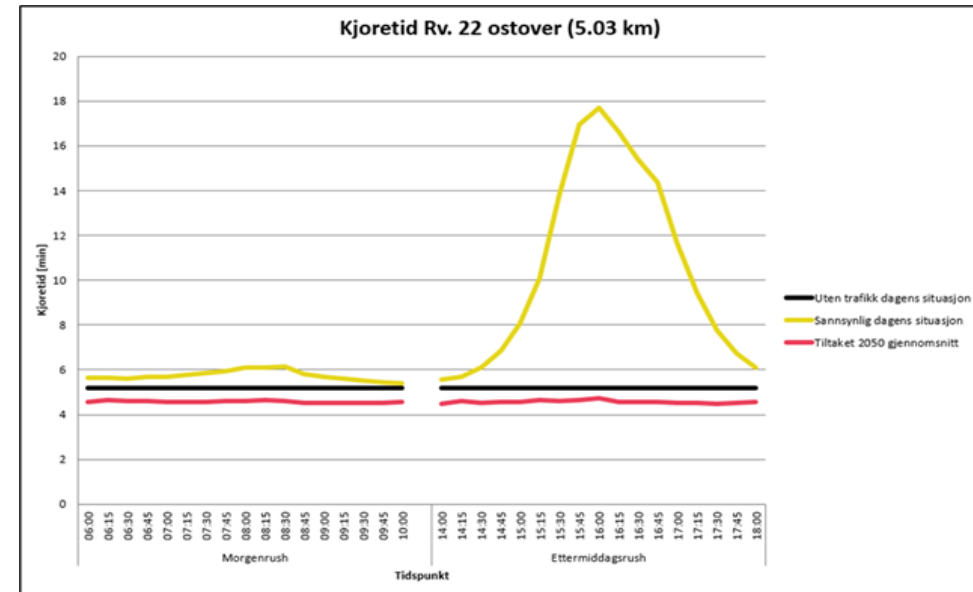
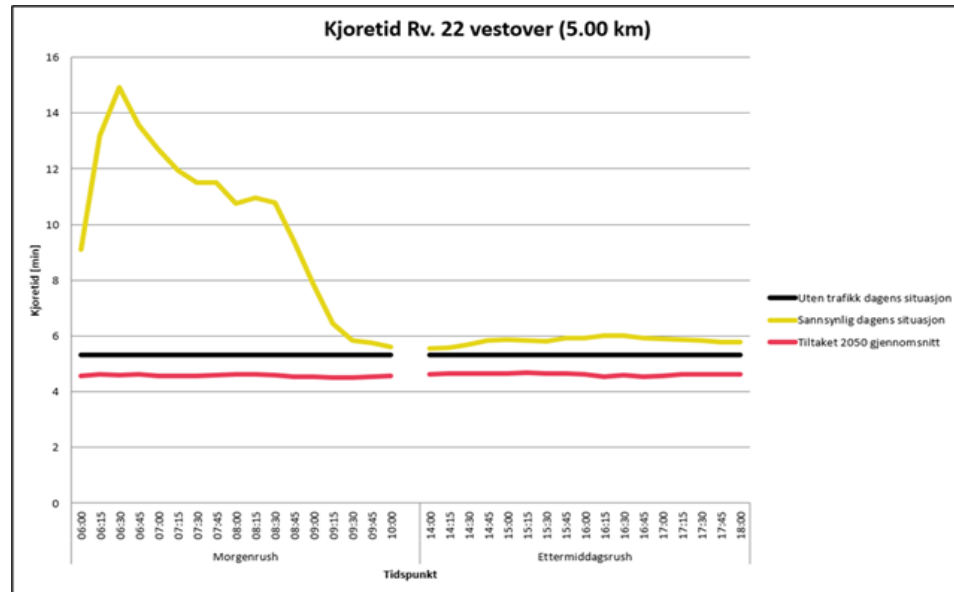
Ny kryssløsning – 3-armet rundkjøring med filterfelt



Gir bedre avvikling fordi:

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

Prognoser fremtidig situasjon



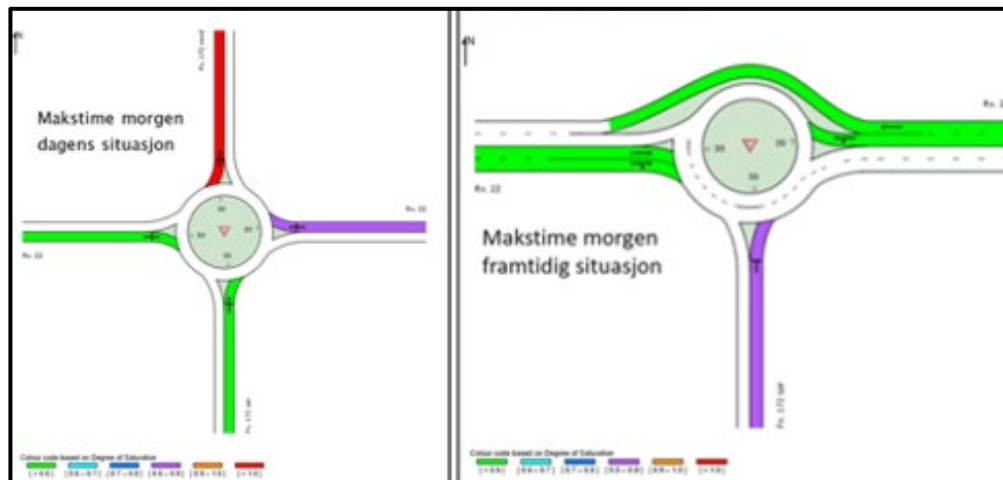
 Sannsynlig kjøretid i dag

 Teoretisk kjøretid på dagens veg (følger fartsgrensen, ingen trafikk)

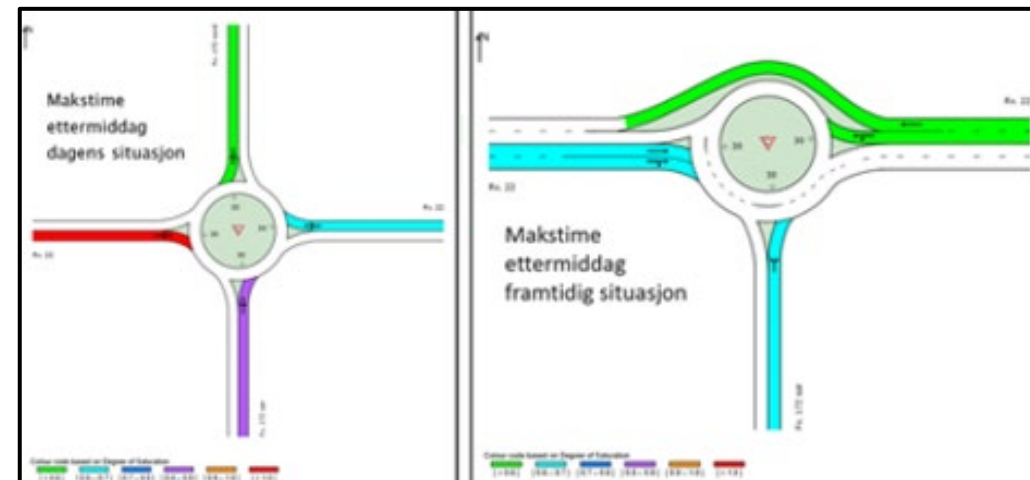
 Typisk kjøretid på ny Rv22 (med 3-armet rundkjøring)

Kapasitetsberegninger i SIDRA (30% trafikkøkning i 2050)

Eksempel: Rundkjøringa mellom Rv. 22 og Kirkeveien på østsiden av Glomma (Sundetkrysset)



Morgenerushet – før og etter ny Rv. 22



Ettermiddagsrushet – før og etter ny Rv. 22

Belastningsgrader	Beskrivelse
0,0-0,6	Lav belastning, ingen fare for kapasitetsproblemer
0,6-0,7	Stabil belastning uten merkbare køer
0,7-0,8	Fare for kortvarige kødannelser som løser seg opp i rolige perioder
0,8-0,9	Noe ustabil avvikling med tidvis kødannelse
0,9-1,0	Ustabil avvikling med større kødannelser
1,0→	All teoretisk kapasitet er brukt opp, kølengden øker fram til etterspørselen avtar

Belastningsgrad morgn rush

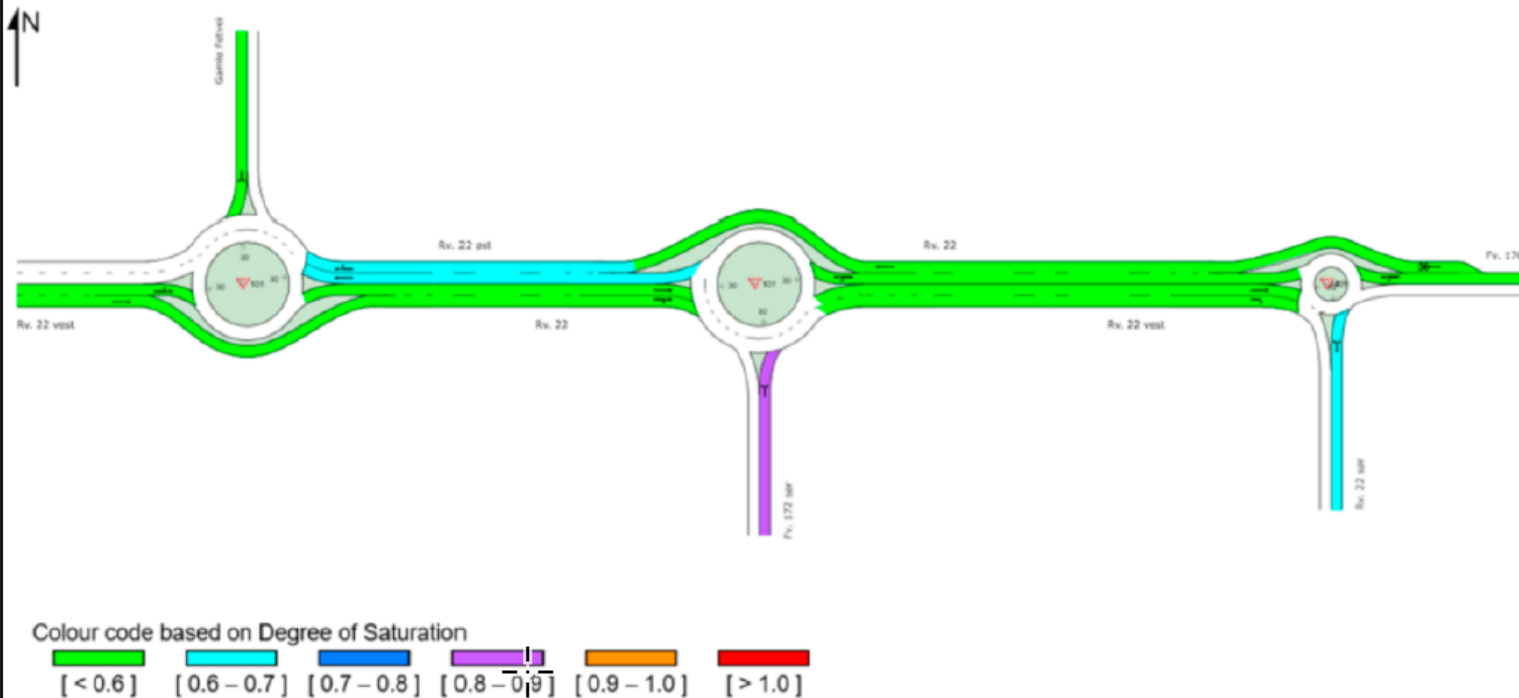
DEGREE OF SATURATION

Ratio of Demand Volume to Capacity, v/c ratio per lane

■ Network: N102 [Rv.22 morgen - rundkjøring Sundet (Network Folder: General)]

New Network

Network Category: (None)



Figur 4-6: Trafikkberegninger nettverk rv. 22 mot Gamle Fetvei, Kirkeveien og Kringekrysset makstime morgen framtidig situasjon. Belastningsgrad vist med fargekoder

Oppsummering 3-armet rundkjøring 2030 m/bom

- Rundkjøringen prioriterer trafikken på rv. 22 effektivt og gir god framkommelighet på riksveien
- Trafikk fra fv. 172 (Kirkeveien) arm har liten til ingen forsinkelse på morgenen. På ettermiddagen er det periodevis køoppbygging og noe forsinkelse (20-50 sekunder per kjøretøy) og maksimal kølengde på 300 - 400 meter. Dette vurderes som akseptabelt sammenlignet med beregninger med høyere etterspørsel, siden det kun oppstår i perioder av ettermiddagsrushet.
- Høyresvingefelt fra fv. 172 til rundkjøringen har større effekt på grunn av bedre flyt i trafikken og anbefales i denne løsningen.
- Venstresvingefeltet på v. 172 sørger for at det unngås tilbakeblokkering til rundkjøringen i ettermiddagsrush på rv. 22

Fordeler og ulemper ved rundkjøring sammenliknet med planskilt kryss

Fremkommelighet kjøretøy:

- Trearmet rundkjøring med filterfelt gir god fremkommelighet å rv. 22 i morgen – og ettermiddagsrushet.
- Det beregnes noe forsinkelser og køoppbygging i tilfarten fra fv. 172 til rundkjøringen i ettermiddagsrush på hverdager. Dette vurderes som akseptabelt.

Fremkommelighet for gående og syklende:

- Mer effektive gang- og sykkelveier, spesielt retning øst-vest.

Trafikksikkerhet:

- Gode løsninger forutsatt planskilt kryssing for myke trafikanter.

Kollektiv:

- Med rundkjøringsløsning kan bussholdeplassene etableres langs rv. 22 hvor det er lav hastighet. Dette gir en god løsning både for kollektivreisende og for busselskapet mhp. trafikksikkerhet, komfort og fremkommelighet.

Bru over Glomma:

- Ikke ramper på brua. Bedre mhp. estetikk. Total besparelse ved å unngå ramper er i størrelsesorden 25-30 mill. NOK.

Øvrige konstruksjoner:

- Unngår stor kjørekulvert under rv. 22 i område med kvikkleire.

Fordeler og ulemper ved rundkjøring sammenliknet med planskilt kryss

Landskapsbilde:

- Rundkjøring vurderes som noe bedre enn planskilt kryss. Sett fra avstand ligger krysset fint i landskapet. I horisontalplanet har kryssområdet en enkel og oversiktlig utforming som er lett å forstå. Samlet gir kryssløsningen en lys og oversiktlig reiseopplevelse.

Klimagassutslipp:

- Rundkjøring har færre betongkonstruksjoner, og følgelig lavest klimagassutslipp.

Drift og vedlikehold:

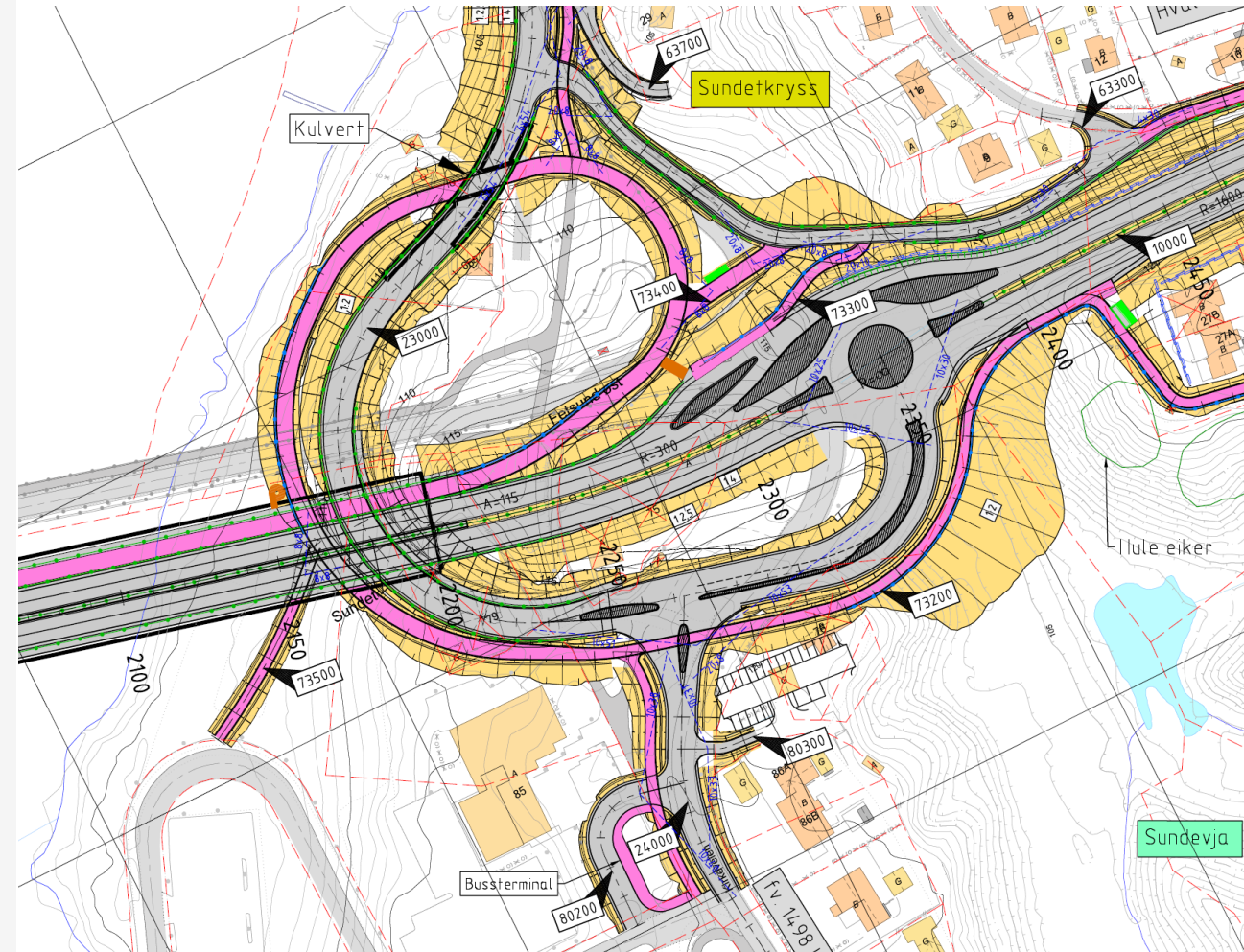
- Løsning med rundkjøring har enklere vedlikehold ved færre konstruksjoner.

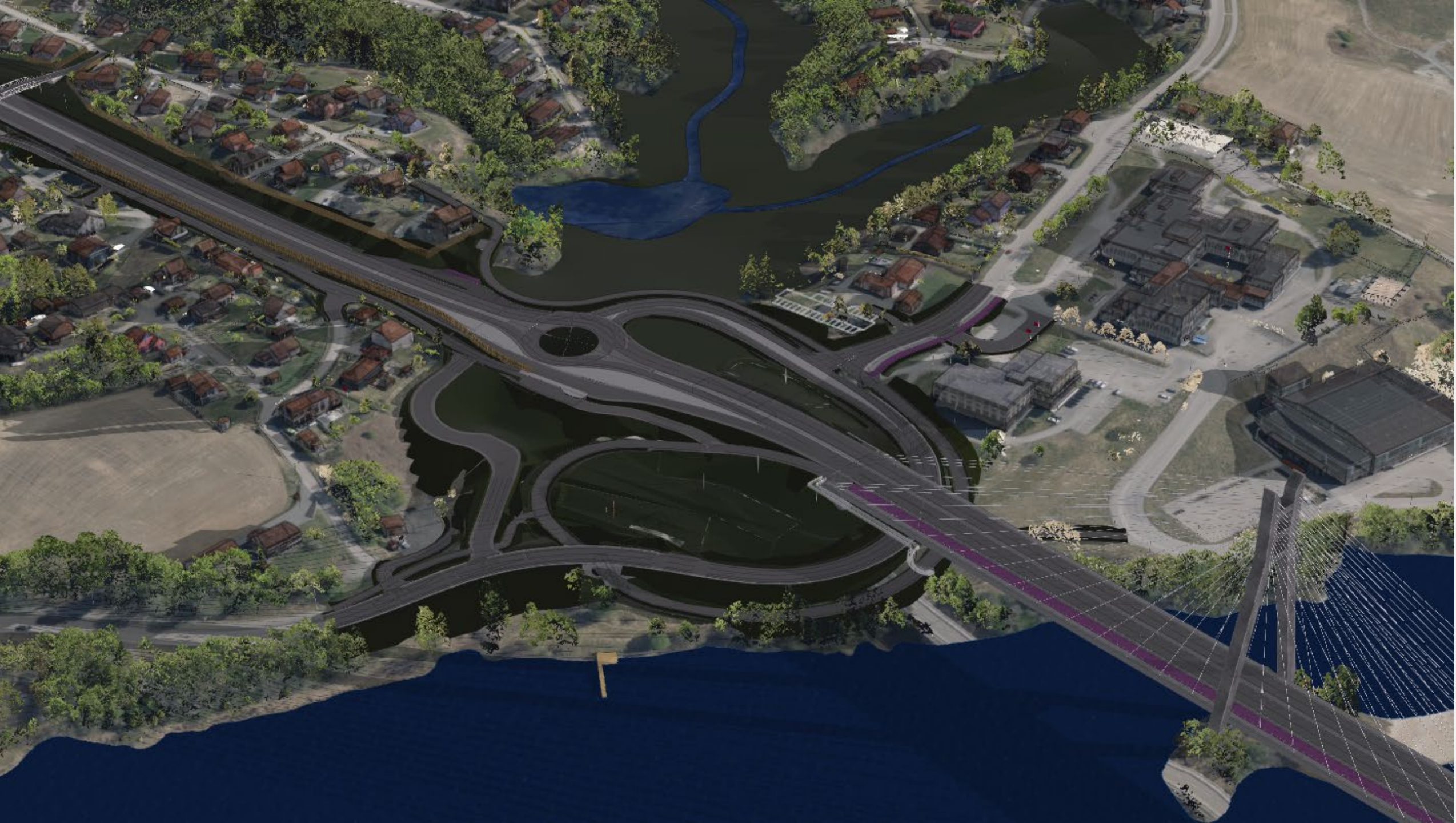
Kostnad:

- En rundkjøring vil koste ca. 145 mill. kr mindre enn planskilt kryss.

Anbefaling

En trearmet rundkjøring anbefales som kryssløsning ved Sundet. Fravik er innvilget. Rundkjøringen har tilstrekkelig kapasitet. Kryssløsningen er trafiksikker, har effektive gang- og sykkelveger og gode bussholdeplasser. Det er også den beste kryssløsningen mhp. bærekraft, klimagassutslipp, landskapsbilde, drift- og vedlikehold og kostnader.









Vestsiden av Glomma



Rundkjøring og skråstagbru. 46 meter avstand til Sootbrakka.



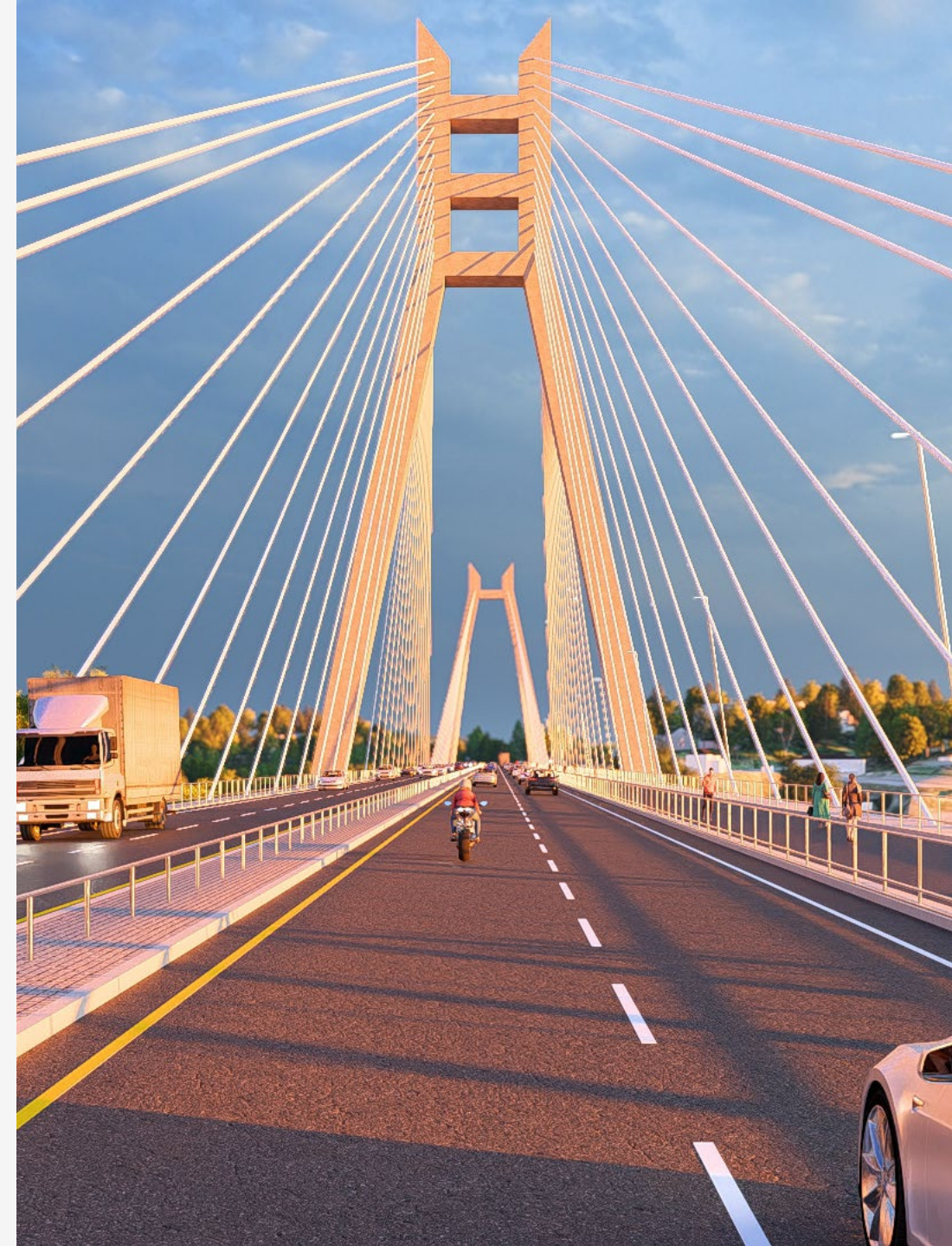
3-armet rundkjøring, avkjørsel til Fetsund sentrum. Gang og sykkelveier i rosa farge.

Herredshuset kan flyttes. Det er opp til kommunen å finne egnet tomt til ny plassering.



Framdrift reguleringsplan

- Prosjektet rv. 22 Kryssing av Glomma ligger inne i NTP 2025-2036 med oppstart i første periode.
- Det pågår arbeid med reguleringsplan som er tenkt oversendt til Lillestrøm kommune i 2025. Det er kommunen som vil sende planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn.
- Vedtatt reguleringsplan i 2026.



Teoretisk mulig fremdrift

Framdriften avhenger av:

- Nasjonal transportplan
- Årlige budsjett
- Planprosessen





Takk for oss!