Arkivsak-dok. 16/02044-264
Saksbehandler Laila Vestby

Saksgang	**Møtedato**	**Sak nr.**
Formannskapet 2015 - 2019	12.04.2018	
Bystyret 2015 - 2019	12.04.2018	

Kommunedelplan Felles veg og bane ved Sarpsfossen - Tilleggsutredning Vegalternativ 10

***Saksordførersak**.*
Saksordfører: Svein Larsen (AP).
Medsaksbehandlere: Bård Andersen.

Saksordførers innstilling:
Legges fram i møtet

Vedlegg:
1. InterCity-prosjektet Østfoldbanen, Fredrikstad – Sarpsborg – Tilleggsutredning Vegalternativ 10 ved Sarpsfossen
   Vedlegget er under ferdigstillelse fra konsulent, ettersendes i uke 14.

Sammendrag:
Dette er et felles likelydende saksframlegg for Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune.

I pågående arbeid med kommunedelplan InterCity, rv 110 og fv 118 er det tidligere besluttet å konsekvensutrede to kombinasjoner av veg og jernbane ved Sarpsfossen;
- Jernbane Nord for Olavsvollen og vegalternativ 9 – i denne saken kalt Nord/9
- Jernbane Midt og vegalternativ 7 – i denne saken kalt Midt/7

I ettertid har rådgiver kommet opp med et nytt vegalternativ, kalt vegalternativ 10. Dette vegalternativet kan bygges uavhengig av ny jernbane på østsiden av Glomma, noe de to andre vegalternativene ikke kan uten midlertididige løsninger.

Hensikten med saken er å avklare om vegalternativ 10 er et aktuelt alternativ, om det skal konsekvensutredes i tillegg til de pågående konsekvensutredningene, og eventuelt hvilket eller hvilke jernbanealternativ det da skal kombineres med.

Bane NOR og rådmannen mener at vegalternativ 10 kan være aktuelt i kombinasjon med begge de aktuelle jernbanealternativene.Bane NOR og rådmannen mener vegalternativ 10 bør konsekvensutredes sammen med minst et av jernbanealternativene. Bane NOR og rådmannen anbefaler å konsekvensutrede vegalternativ 10 sammen med jernbane Midt.

Bane NOR og rådmannen anser også at Nord/10 er en aktuell kombinasjon. Det vurderes likevel ikke som nødvendig å konsekvensutrede dette alternativet i kommunedelplanen.

Dette forutsetter at Nord/9 samt Midt/7 og Midt/10 konsekvensutredes. Vegalternativ 10 og jernbane nord for Olavsvollen (Nord/10) vurderes da å kunne kombineres i senere reguleringsplan. Bane NOR og rådmannen anbefaler derfor ikke å konsekvensutrede Nord/10. Dette begrunnes med ekstra kostnader, og at kombinasjonen likevel kan vurderes i reguleringsplanen.

Kostnaden for å konsekvensutrede Midt/10 er om lag 6 millioner kroner. Bane NOR dekker 50 pst. av denne ekstrakostnaden. Resterende fordeles 50/50 mellom Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Det vil være behov for å øke bevilgningen til planarbeidet både i Sarpsborg kommune og i Østfold fylkeskommune, dersom flere kombinasjoner enn de to som ble vedtatt i høst skal konsekvensutredes. Rådmannen foreslår at ytterligere bevilgning innarbeides i kommende budsjett og handlingsplan.

Utredning:
Dette er et felles likelydende saksframlegg for Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune.

I pågående arbeid med kommunedelplan for InterCity, rv 110 og fv 118 ble det høsten 2017 besluttet å konsekvensutrede to alternativer over Glomma i Sarpsborg;

- Jernbane Nord for Olavsvollen og vegalternativ 9 – i denne saken kalt Nord/9
- Jernbane Midt og vegalternativ 7 – i denne saken kalt Midt/7

jf. sak 110/17 i Sarpsborg bystyre den 16.11.2017, sak 134/17 i Fredrikstad bystyre den 16.11.2017 og sak PS 150/17 i Fylkesutvalget den 23.11.2017.

I etterkant av denne beslutningen har rådgiver foreslått en justering av vegalternativ 9 slik at vegen kan bygges uavhengig av nytt dobbeltspor på østsiden av Glomma. Justert vegalternativ 9 er gitt navnet «vegalternativ 10». Det er gitt informasjon om vegalternativ 10 i Sarpsborg formannskap den 12.12..2017 i forbindelse med orientering om revidert planområde og justert planprogram.

Vegalternativ 10 er nærmere beskrevet i vedlagte rapport «Tilleggsutredning Vegalternativ 10 Sarpsfossen». Formålet med Tilleggsutredningen er å belyse forskjellen mellom vegalternativ 10 og 9, samt kostnader og framdrift ved også å konsekvensutrede vegalternativ 10. I rapporten er vegalternativ 10 i utgangspunktet kombinert med jernbanealternativ Nord for Olavsvollen, som i denne saken kalles Nord/10. Det er også sett på muligheten for å kombinere vegalternativ 10 med jernbanealternativ Midt, som kalles Midt/10.

Det understrekes at vurdering av kostnader og andre konsekvenser er på et overordnet nivå.

<u>Kort om Vegalternativ 10</u>
På bysiden krysser vegen under eksisterende jernbane vest for Tarris og fortsetter på terrenghøyde fram til kryssing av elva. Kryssing av eksisterende jernbane med 4-felts veg forutsetter omlegging/sideflytting av eksisterende jernbane. Vegalternativ 10 vil ligge lavere enn jernbanebrua over Glomma. I området ved Hafslund ligger vegalternativ 10 på nordsiden av ny jernbane.

Dersom vegalternativ 10 kombineres med ny rv 111 øst for Hafslund hovedgård (ved Gatedalen/Smelteverket) kan eksisterende fv 118/rv 111 nord for hovedgården fjernes. Det er således ikke en forutsetning at rv 111 legges om øst for Hafslund, men det vil «rydde opp» i vegene nord for hovedgården og dermed gi en ytterligere gevinst ved dette vegalternativet.

Trase for hovedsykkelveg over Glomma er uendret for vegalternativ 10 og er dermed i hovedsak likt som for vegalternativ 7 og 9. Hovedsykkelvegen går via eksisterende Sarpsbru.

Vegalternativ 10 kombinert med jernbane Nord for Olavsvollen

Nedenfor belyses forskjellen mellom vegalternativ 10 og 9 i kombinasjon med jernbane Nord for Olavsvollen, jf. Tilleggsutredningen kapittel 4. I denne kombinasjonen ligger vegalternativ 10 på sørsiden av nytt dobbeltspor og krysser under jernbanen på østsiden av Glomma.

Vegalternativ 10 vurderes å ha enklere anleggsgjennomføring enn vegalternativ 9, men forskjellen mellom de to vegalternativene er mindre enn først forutsatt. Det vurderes likevel at vegalternativ 10 vil kunne gi kostnadsbesparelser sammenlignet med vegalternativ 9. Dette siden man unngår å bygge ny Nordbyveg på Hafslundssiden.

Foreløpige trafikkberegninger viser at trafikkavviklingen for vegalternativ 10 er noe bedre enn for vegalternativ 9. Det er da forutsatt at rv 111 går i eksisterende trase vest for Hafslund, både i vegalternativ 9 og 10. Det er ikke gjort beregninger basert på en omlegging av rv 111.

Totalt sett vurderes vegalternativ 10 å ha tilsvarende konsekvenser for landskapsbildet som vegalternativ 9. Dette med unntak av området ved Hafslund hovedgård. Begge alternativene gjør det mulig å fjerne biltrafikken tett opp på Hafslund hovedgård på nordsiden. For vegalternativ 10 forutsetter dette en omlegging av rv 111. For vegalternativ 9 vil trafikken skyves lenger bort fra Hafslund uten omlegging av rv 111, forutsatt at eksisterende jernbanespor fjernes. På den annen side ligger vegalternativ 9 høyere i terrenget enn vegalternativ 10 nær hovedgården.

Vegalternativ 10 og 9 vurderes å ha samme konsekvens for Olavsvollen. Ved Tarris ligger vegalternativ 10 i høyde med terreng, noe som vurderes som en bedre løsning enn vegalternativ 9 som der går på bru.

Konsekvenser for mulig nytt kraftverk Sarp 2 er også vurdert. Vegalternativ 10 innebærer et noe større arealbeslag i området der det er skissert et nytt kraftverk, sammenlignet med vegalternativ 9.

For byutvikling, geotekniske utfordringer, forholdet til Opsund deponi, nærmiljø og friluftsliv samt naturmangfold er det marginale forskjeller på å kombinere jernbanealternativ Nord for Olavsvollen med vegalternativ 10 eller 9.

Vegalternativ 10 kombinert med jernbane Midt

Nedenfor belyses forskjellen mellom vegalternativ 10 og 7 i kombinasjon med jernbane Midt, jf. Tilleggsutredningen kapittel 5.

Vegalternativ 10 kan også kombineres med jernbanealternativ Midt. I denne kombinasjonen krysser vegalternativ 10 under jernbanen ved Tarris og ligger på nordsiden av jernbanen over Glomma. Det forutsetter at nytt dobbeltspor heves ved Tarris. I rapporten er vegalternativ 10 vist med samme geometri som i kombinasjon med jernbanealternativ Nord for Olavsvollen. Ved en eventuell konsekvensutredning vil det være naturlig å justere veg-geometrien for å tilpasse til jernbanealternativ Midt.

Vegalternativ 10 er bedre enn vegalternativ 7 på anleggsgjennomføring. Med vegalternativ 10 vil ny firefelts fv 118 kunne ferdigstilles før ny jernbane er etablert. Det er ikke mulig for vegalternativ 7, som ligger på dagens jernbanetrase ved Hafslund hovedgård. På denne strekningen kreves det derfor midlertidige løsninger for vegalternativ 7 dersom veg bygges

før jernbane. Ved Tarris er det behov for en midlertidig omlegging av eksisterende spor både for vegalternativ 7 og 10.

Kostnadsmessig kan det være besparelser ved vegalternativ 10 sammenlignet med vegalternativ 7. Dette fordi vegalternativ 10 ikke krever midlertidige utbyggingstrinn ved Hafslund slik som vegalternativ 7 krever.

Foreløpige trafikkberegninger viser at trafikkavviklingen for vegalternativ 10 er noe bedre enn for vegalternativ 7. Det er da forutsatt at rv 111 går i eksisterende trase vest for Hafslund i vegalternativ 10, mens for vegalternativ 7 er det forutsatt ny rv 111 øst for Hafslund. Dette gjør at beregningene ikke er direkte sammenlignbare.

Planer for mulig framtidig kraftutbygging på østsiden av Glomma; Sarp 2 er i konflikt med Midt/7.. Dette gjelder også Midt/10, men i mindre grad. Vegalternativ 10 vil i mindre grad påvirke driften av Sarp 1 enn vegalternativ 7 der vegen er lagt nærme inntakslukene.

For landskapsbilde vil Midt/10 gi en dårligere løsning på landsiden ved Tarris og ved kryssing av Glomma. Vegalternativ 10 krysser under jernbanen like vest for Tarris, noe som medfører at jernbanen må heves vesentlig i dette området og dermed blir mer eksponert i landskapet. Veg og jernbane blir liggende i ulike høyder over Glomma, noe som vurderes å være mer dominerende. På østsiden av Glomma ved Hafslund vurderes Midt/10 å medføre mindre negativ konsekvens da ny vegtrase på nordsiden av jernbanen gir økt avstand til Hafslund hovedgård. Samlet for landskapsbilde vurderes Midt/10 å gi tilsvarende konsekvens som Midt/7.

Geoteknisk krever vegalternativ 10 betydelige større terrenginngrep i form av fylling på østsiden av Glomma enn vegalternativ 7.

Både Midt/10 og Midt/7 vil resultere i at Tarris må rives. Også for Olavsvollen er konsekvensene av de to alternativene like. For byutvikling, hensynssoner Borregaard og deponi er det ingen forskjell i konsekvenser for vegalternativ 10 og 7.

<u>Konsekvenser for kostnader og framdrift</u>
Det vil ha konsekvenser for både framdriftsplan og timebudsjett å videreføre vegalternativ 10 til konsekvensutredning. Konsekvensene vil være forskjellig om vegalternativ 10 skal inkluderes i kombinasjon med jernbanealternativ Nord for Olavsvollen, Midt eller begge.
Det er også slik at det er lite besparelser ved å stoppe utredning av allerede vedtatte kombinasjoner ettersom arbeidet med konsekvensutredning har kommet såpass langt.
Ekstrakostnaden for å inkludere vegalternativ 10 i tillegg til de to vedtatte kombinasjonene er:

- Midt/10: 6 millioner kroner.
- Nord/10: 5 millioner kroner
- Midt/10 + Nord/10: 9 millioner kroner

Alle konsekvenser som er beskrevet i rapporten forutsetter at rådgiver gis tilbakemelding i uke 12. Rådgiver har opplyst at jo senere tilbakemelding, jo større konsekvenser. Det er således viktig å få besluttet tidligst mulig hvordan vegalternativ 10 skal håndteres videre.

Rådmannens vurdering:
Bane NOR og Sarpsborg kommune er forslagstillere sammen på dette delområdet i kommunedelplanen. Det er utarbeidet en felles anbefaling fra Bane NOR og rådmannen. Med rådmann i denne saken menes rådmannen i Sarpsborg og fylkesrådmannen i Østfold.

Bane NOR og rådmannen vil først vise til vedtaket fra høsten 2017 om å konsekvensutrede følgende to kombinasjoner:

- Nord/9. Alternativet berører ikke Olavsvollen eller Tarris direkte. Alternativet er også vurdert å være et av de beste med tanke på hensynssonene rundt Borregaard. Alternativet er også vurdert å ha minst konflikt med eventuell framtidig kraftutbygging i Sarpsfossen.
- Midt/7. Jernbaneteknisk er dette det beste alternativet. Alternativet går utenom de synlige delene av Olavsvollen og er så langt foretrukket av Riksantikvaren. Alternativet kommer i konflikt med Tarris.

Bane NOR og rådmannen mener at det siden forrige politiske behandling ikke har framkommet informasjon, verken gjennom utredning av nytt vegalternativ 10 eller på andre måter, som tilsier at disse to kombinasjonene ikke lenger er aktuelle.

På et tidligere stadium kunne det vært vurdert å la være å konsekvensutrede Nord/9, og isteden konsekvensutrede Nord/10. Arbeidet med konsekvensutredning av alternativ Nord/9 har imidlertid kommet så langt at det vil være uhensiktsmessig å stoppe dette arbeidet nå. I tillegg så har Nord/9 blitt forbedret slik at vegen i større grad kan ferdigstilles uavhengig av jernbanen.

Ved politisk behandling høsten 2017 av alternativer som skulle videreføres til konsekvensutredning ble det i saksutredningen pekt på banealternativ Midts direkte konflikt med skissene for et nytt kraftverk Sarp 2 på østsiden av Glomma. Bane NOR og rådmannens anbefaling var at dialogen med kraftverkseierne videreføres. Dette for å søke løsninger som ivaretar dagens kraftproduksjon ved Sarp 1 og hensyntar utviklingsskissene til kraftverkseierne for Sarp 2. Gjennom videre dialog har det framkommet ytterligere detaljer rundt drift av kraftverket Sarp 1 på østsiden av Glomma. Detaljene viser at kraftverket i dag driftes fra arealer som særlig vegalternativ 7, men også jernbane Midt, vil legge beslag på. Dette er imidlertid informasjonen som Bane NOR og rådmannen mener ikke bør stoppe det videre arbeidet med vegalternativ 7.

Det som dermed gjenstår er en vurdering av om vegalternativ 10 er et aktuelt alternativ, om det skal konsekvensutredes i tillegg til de pågående konsekvensutredningene, og eventuelt hvilket eller hvilke jernbanealternativ det da skal kombineres med.

Bane NOR og rådmannen vurderer at vegalternativ 10 er et realistisk og relevant alternativ som. Dette begrunnes særlig med at vegalternativet kan bygges helt ferdig uavhengig av ny jernbane. Det kan ikke vegalternativ 7 og 9. Vegalternativ 7 krever midlertidige løsninger for vegen på østsiden. For Vegalternativ 9 kan ikke en ny kobling mellom eksisterende rv 111 og ny fv 118 etableres før ny jernbane er bygget.

Bane NOR og rådmannen vil imidlertid påpeke at det er usikkerhet knyttet til om det vil skje en «opprydding» i vegene nord for Hafslund ved vegalternativ 10. Omlegging av rv 111 øst for Hafslund er et av de prosjektene som er prioritert sent i lokalt vedtatt bypakke Nedre Glomma. Det kan derfor være en større usikkerhet ved å få gjennomført dette prosjektet enn kryssingen over Glomma. Det er derfor risikabelt å utrede vegalternativ 10 framfor vegalternativ 9 ut fra en forventning om at riksvei 111 legges om og det skjer en «opprydding» i vegene nord for Hafslund.

Bane NOR og rådmannen mener vegalternativ 10 bør konsekvensutredes sammen med minst et av jernbanealternativene. Bane NOR og rådmannen anbefaler å konsekvensutrede Midt/10. Dette begrunnes blant annet med ny informasjon om vegalternativ 7 og drift av kraftverket Sarp 1, men også det at jernbane Midt er jernbaneteknisk det beste alternativet. I tillegg vil man da også ha en kombinasjon for bane Midt, der vegen kan ferdigstilles uavhengig av jernbane.

Bane NOR og rådmannen anser også at Nord/10 er en aktuell kombinasjon. Det vurderes likevel ikke som nødvendig å konsekvensutrede dette alternativet i kommunedelplanen. Bane NOR og rådmannen forutsetter da at man konsekvensutreder Nord/9 samt Midt/7 og Midt 10. Dette vurderes å gi nødvendig handlingsrom til eventuelt å kombinere vegalternativ 10 og jernbane nord for Olavsvollen (Nord/10) i senere reguleringsplan.

Bane NOR og rådmannen anbefaler på bakgrunn av dette ikke å konsekvensutrede Nord/10. Dette begrunnes med at en slik konsekvensutredning vil medføre ekstra kostnader, og at kombinasjonen likevel kan vurderes i reguleringsplanen.

Kostnaden for å konsekvensutrede Midt/10 er om lag 6 millioner kroner. Det er avklart med Bane NOR at denne ekstrakostnaden fordeles 50/50 Bane NOR og Sarpsborg kommune/Østfold fylkeskommune. Det er en annen kostnadsfordeling enn for resten av planarbeidet ved Sarpsfossen, der kostnaden fordeles 15/85 mellom Bane NOR og Sarpsborg kommune/Østfold fylkeskommune. En annen kostnadsfordeling, som kun vil gjelde for denne kombinasjonen, begrunnes med at det er viktig for Bane NOR å konsekvensutrede Midt/10. Til sammenligning er kostnaden for å utrede både Midt/10 og Nord/10 om lag 9 millioner kroner.

Det vil være behov for å øke bevilgningen til planarbeidet både i Sarpsborg kommune og i Østfold fylkeskommune, dersom flere kombinasjoner enn de to som ble vedtatt i høst skal konsekvensutredes. Rådmannen foreslår at ytterligere bevilgning innarbeides i kommende budsjett og handlingsplan.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:
I sak 130/17 i Sarpsborg bystyre den 16.12.2017 ble det bevilget 7,7 millioner kroner fra disposisjonsfond til planarbeidet. I sak 12/18 i Fylkesutvalget den 08.02.2018 heter det «Både i budsjett for 2018 og i investeringsprogrammet for fylkesveier 2018 vises det til at det det må tas høyde for økte kostnader til kommunedelplan for nye Glommakrysninger i Nedre Glomma.» Det ble vedtatt at kostnaden for dette planarbeidet i 2018 skal dekkes innenfor investeringsprogrammet for vei.

Mill. kr ekskl. mva

	Totalt	**Andel Østfold fylkeskommune**	**Andel Sarpsborg kommune**	**Andel Bane NOR**
KDP Felles plan veg og bane 2017 - 2020 (Konsekvensutredning, planutkast, koordinator Bane NOR)	12,0	5,1	5,1	1,8[1)]
Oppfølging av bypakkeprosjekter	2,6		2,6	
Grunnundersøkelser	6,0	3,0		3,0
Tidligere bevilgning	**20,6**	**8,1**	**7,7**	**4,8**
Ny kombinasjon Midt/10 (forslag tilleggsbevilgning)	**6,0**	**1,5**	**1,5**	**3,0**

1) I tillegg kommer kostnad planlegging for jernbane.

Ved utredning ev Midt/10 vil det være behov for ytterligere bevilgning på 1,5 millioner kroner i Sarpsborg kommune og 1,5 millioner i Østfold fylkeskommune. Rådmannen anbefaler at bevilgning og finansiering innarbeides i kommende budsjett og handlingsplan. For arbeidet som gjøres i 2018 vil eksisterende bevilgning i Sarpsborg kommune være tilstrekkelig for kommunens andel.

Miljø:
Tilleggsutredningen belyser forskjellen mellom vegalternativ 10 og 9 og vegalternativ 10 og 7 knyttet til foreløpige vurderinger av såkalte ikke-prissatte konsekvenser. Dette er vurderinger av landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser, herunder beslag av dyrket mark.

Folkehelse:
Konsekvenser for levekår og folkehelse vil bli utredet i det videre plan- og utredningsarbeidet.

Rådmannens anbefaling:

1. Vegalternativ 10 i kombinasjon med jernbanealternativ Midt konsekvensutredes. Dette kommer i tillegg til de konsekvensutredningene som er besluttet gjennom sak 110/17 i Sarpsborg bystyre, sak 134/17 i Fredrikstad bystyre og sak PS 150/17 i fylkesutvalget i Østfold.
2. Vegalternativ 10 i kombinasjon med jernbanealternativ Nord for Olavsvollen konsekvensutredes ikke.
3. Utredningsarbeidet gjennomføres innenfor en total økonomisk ramme på 9,6 millioner kroner for Østfold fylkeskommune og 9,2 millioner kroner for Sarpsborg kommune. Ytterligere finansieringsbehov på 1,5 millioner kroner i kommunen og 1,5 millioner kroner i Østfold fylkeskommune innarbeides i kommende budsjett og handlingsplan.