

MERKNAD TIL NTP SETT FRA FREDRIKSTAD

Fredrikstad er veitransportmessig i ferd med å havne i en bakevje. Byens kontakt med E6, den viktigste transportåren mot Oslo og utlandet, blir stadig dårligere på grunn av økt trafikk og medfølgende kapasitetsproblemer, samt restriksjoner i form av fartshumper og nedsatt fart.

Riksvei110 Karlshus

Omlagging av RV110 ved Karlshus må utføres samtidig med intercity jernbaneutbyggingen. Både anleggsmessig og trafikkmessig er dette meget gunstig, og det er en stor forsømmelse å ikke gjøre dette samtidig. RV110 bør bygges med midtrekkverk som en 2+1 vei og dermed skiltet fart 90 i henhold til vegnormalene, og ny jernbanestasjon kan tilkobles.

Samfunnsøkonomisk innsparing av tidskostnader vil ligge i størrelsesorden 70 tusen kroner pr. meter, og det bør man jo kunne bygge god vei for. Trafikkmengden her er 8 tusen kjøretøy i døgnet og når reisearten på denne strekningen økes til 90 og kortes med 0,5km blir tidsbesparelsen for hvert kjøretøy omlag halvert. Med en timepris på 150 kroner utgjør dette en årlig innsparelse på 14 millioner kroner, som med en levetid på 40 år og 8% kalkulasjonsrente gir nåverdi nærmere 170 millioner kroner, eller altså en meterpris på 70 tusen kroner. Økte kjøretøykostnader og reduksjon av dyrket mark må veies mot reduksjon av ulykker og antall støytsatte personer.

Over Rådesletta fram til Skinnerflo kan riksveien utvides i eksisterende trase mot øst, delvis i dagens jernbanetrase fordi ny jernbane blir liggende vest for dagens vei. Vest for jernbanen bør det anlegges en lokal enfeltsvei, som også kan fungere som gang- og sykkelvei.

Ved Ørmen vil ny jernbane og riksvei skille lag etter jernbaneverkets anbefalte intercity-trase. Herfra er det da ingen nytte av samordnet utbygging rent trafikkmessig selv om det nok kan være nyttig både samfunnsøkonomisk og anleggsmessig å ta i bruk et betydelig forventet overskudd av stein fra jernbanetunnelene til vegbygging.

Motorvegkryss E6 Sarpsborg/Fredrikstad

NTP påpeker utfordringer med kapasitetsproblem på motorvegkryss på E6, men midler til ombygging er ikke nevnt. Kryssene på hver side av Sandesundbroen må konstrueres som komplette toplanskryss ved at de største trafikkstrømmene slipper å kryss andre trafikkstrømmer, kun flettes sammen. Lokaltrafikken må i størst mulig grad ledes utenom selve motorvegkryssene etter vedtatt prinsipp i vegnormalene, som foreskriver en hierarkisk oppbygging med et lokalnett som er underordnet hovedveinettet.

Bygging av kjøpesentre rundt og omkring rampene på dagens kryss har ført til at rampene belastes med lokaltrafikk som ikke skal til og fra E6, noe som reduserer kapasiteten og skaper farlige kø ut på motorveien.

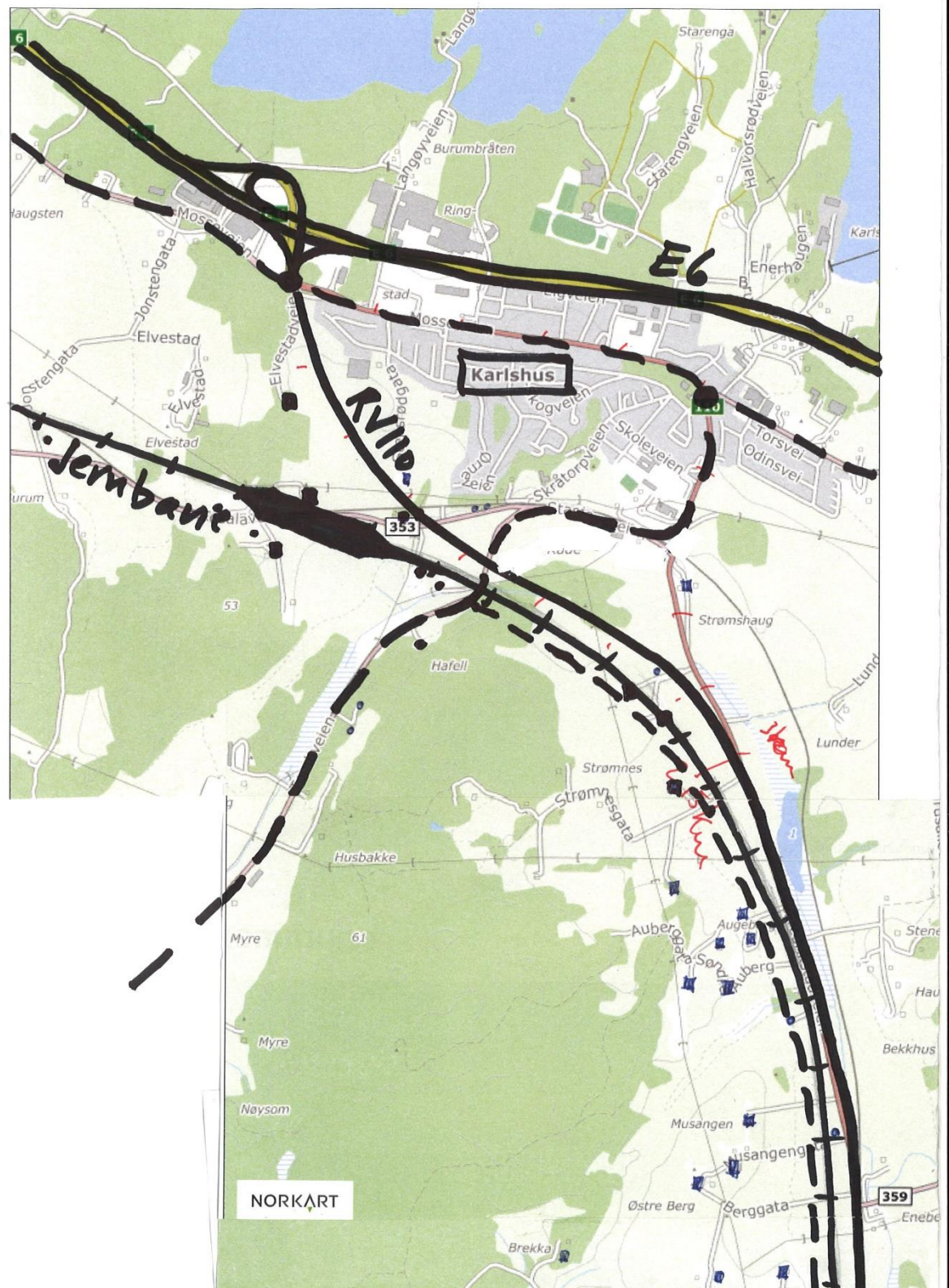
Motorveiplan

RV111 på strekningen Borg havn, Øra, til E6 ved Årum må inn i foreslått motorveiplan. Aktuell veistandardklasse er også her 2+1-vei med midtrekkverk og med skiltet fart 90km/t. En viktig havn i Oslofjorden med potensiale for godstransport videre til indre Østlandet via RV22, som inngår i motorveiplanen, må ha en fullverdig tilknytning til motorveinettet, og dersom denne lenken utelates blir det som en «missing link», spesielt når det satses på en oppgradering av Borg havn med mudring og forbedring av farleden til havnen.

VEDLEGG:

- Skisse for omlegging av RV110 ved Karlshus
- Skisse for E6 kryss Fv109, alt1
- Skisse for E6 kryss Fv109, alt2
- Skisse for E6 kryss RV111

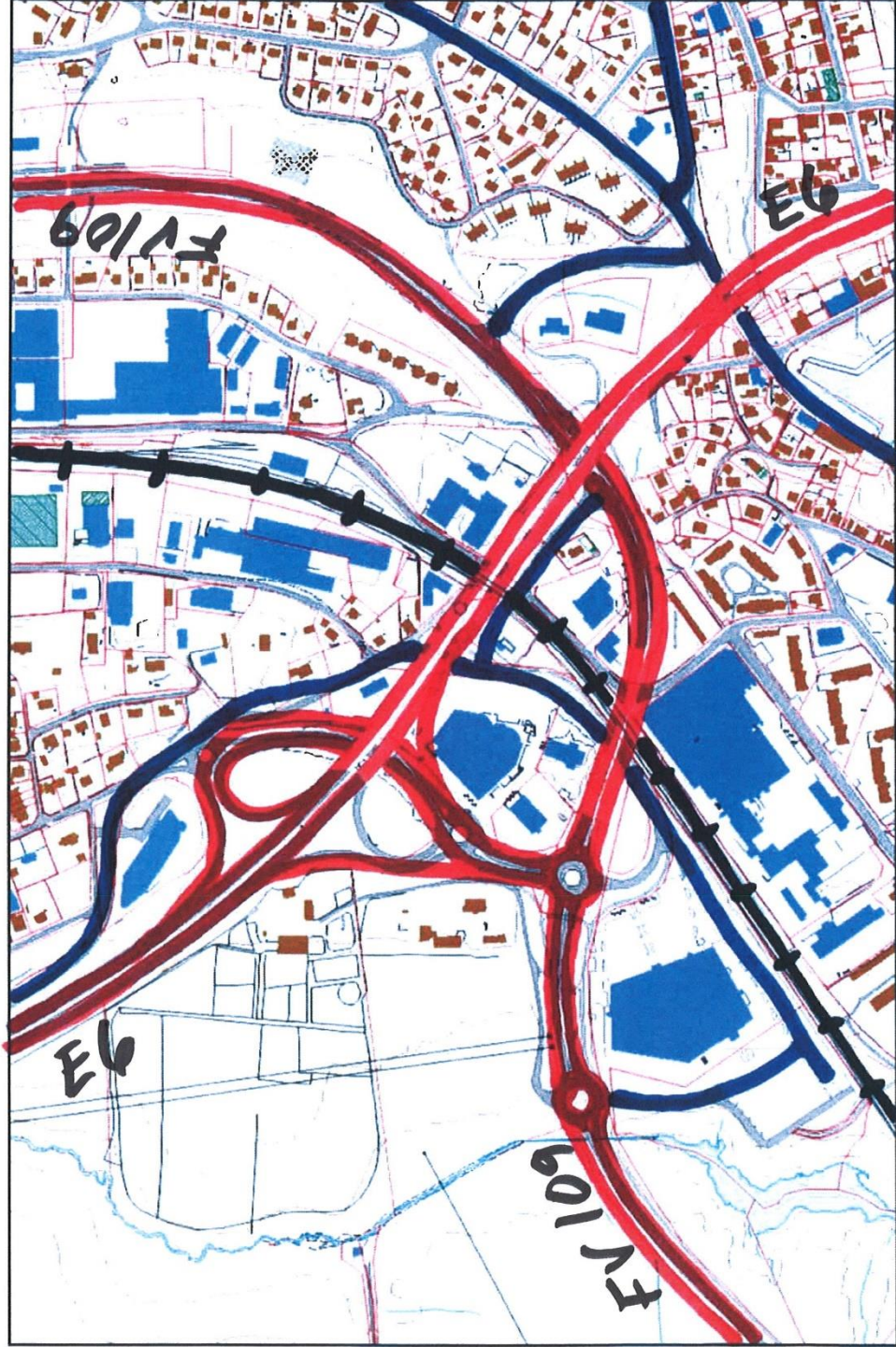
Råde kommune



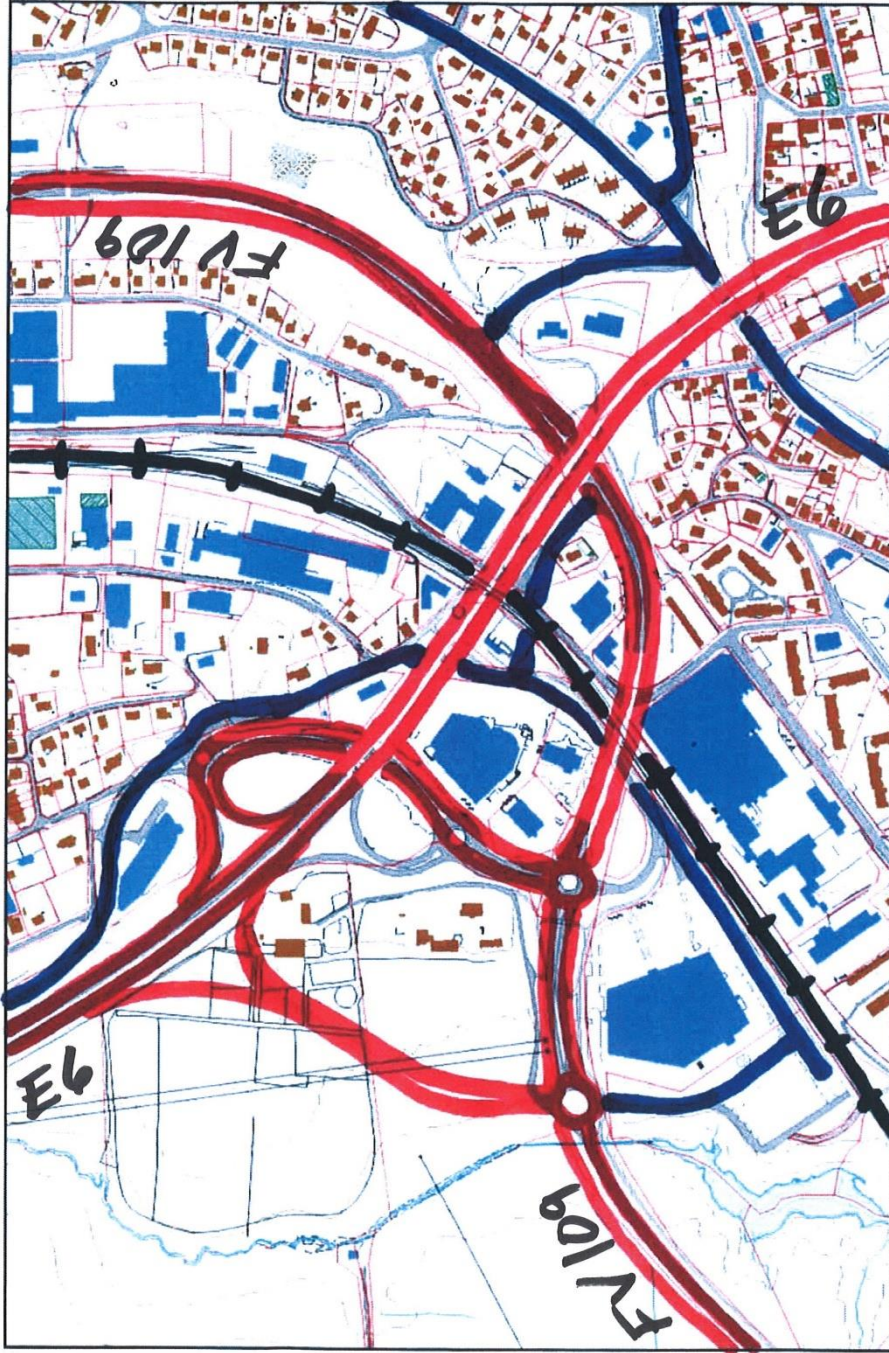


1:5000

07.02.2016



Med forbehold om feil i kartgrunnlaget



1:5000

07.02.2016

Med forbehold om feil i kartgrunnlaget



FREDRIKSTAD KOMMUNE



Målestokk 1:4 000

Dato 24.05.2016

ÅRUM KRYSSSET