



Fylkesmannen i Østfold



Statens vegvesen Region Øst

Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

Miljøvernavdelingen

Deres ref.:

Vår ref.: 2014/8081 421.1 GGA

Vår dato: 02.03.2015

Kryssing av Oslofjorden - uttalelse til konseptvalgutredningen

Vi viser til mottatte utredning og anmodning om å gi synspunkter på innholdet innen 1.3.15

Vurderingsgrunnlag:

Fylkesmannen skal ivareta nasjonale og viktige regionale hensyn. I denne sammenheng vil dette være knyttet til samfunnssikkerhet, utslipp av klimagasser og inngrep i nasjonalt og regionalt viktige naturmiljøer. Konseptvalgutredningen lander på 2 alternativer som er svært trafikkskapende ved å tilrettelegge for et nærmere ti ganger høyere biltall enn det som fraktes med dagens ferger. Begge er rene bilbaserte løsninger som innebærer store økninger i klimagassutslipp, og vil være i strid med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Broalternativet vil også kunne medføre store inngrep i naturmiljøet. For Østfolds del i vernede områder på Jeløy. Broalternativet vil generere støy og inngrep i bysonen i form av påkjøringsveier, som i seg selv vil kunne gi store miljøbelastninger for byen(e). Slik tilfellet også er med dagens fergetrafikk.

Naturinngrep

Jeløyområdet – Det biologiske mangfoldet på Jeløy er langt høyere enn på fastlandet. Jeløy er pga sin beliggenhet og rike berggrunn utvilsomt det område i Østfold som har høyest biologisk mangfold, myr og ferskvann unntatt. Jeløya utgjør 1/3 av i Moss kommunes areal og har 2/3 av alle registrerte ”nøkkelbiotoper” i kommunen.

Mossesundet – Sundet er omrammet av én av i alt 9 intakte kystlinjer på mer en 3 km på fastland og øyer med fastlandsvei, på strekningen fra svenskegrensen til Agder (Utredning for Dir. for naturforvaltning – nå Miljødir. – nr. 8, 1999, s.172). Det fremgår også av NOU 1986, nr.21, *Ytre Oslofjord* (kartvedlegg 12) at strandsonene på begge sider av Mossesundet fra Rossnes og nordover, er blant få gjenværende lengre kystlinjer langs fastlandet i Østfold, som er lite preget av utbygging og tekniske anlegg. Jeløya mot Mossesundet inngår i et regionalt viktig landskap (Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernadv. rapport nr.1, 1993, s.26-27).

Berørte skogområder – På fastlandet ligger Mosseskogen som er et verneverdig skogområde med til dels store naturverdier (Fylkesmannen i Østfold, Miljøvernadv., rapport 1, 2009, s.55-106). Dette er også et viktig friområde for tettbebyggelsen i Kambo-området. På Jeløy-siden

ligger Rosneskogen, en plantet bøk- og lerkeskog, sin verdi, særlig som del av et større friområde.

Sjøfuglreservater – Gullholmen utenfor Jeløy sør og Eggholmen i Mossesundet er sjøfuglreservater.

S. Jeløy naturvernområde – En broløsning som tar utgangspunkt i en kunstig øy sør for Gullholmen vil måtte medføre inngrep i Søndre Jeløy landskapsvernområde dersom det skal etableres en løsning for gående og syklende, utenom tunnelen under Jeløya. Det vil etter alt å dømme måtte bygges en videreføring vestover av eksisterende gang- og sykkelvei i selve landskapsvernområdet. Denne vil måtte fortsette med en gang- og sykkelbro som starter i strandsonen i verneområdet, og som føres videre ut til hovedbroen. gang- og sykkelbroen vil måtte konstrueres for å tåle sterk vind og høye bølger og ha en viss høyde av hensyn til båttrafikken gjennom Gullholmsundet. Den vil m.a.o. måtte bli et byggverk av betydelig størrelse og dominerende i landskapsvernområdet.

gang- og sykkelveien og østre ende av gang- og sykkelbroen vil også utgjøre et vesentlig teknisk inngrep i landskapsvernområdet. En stor del av inngrepet vil berøre strandsonen. Fylkesmannen vurderer et slikt inngrep til å være i strid med verneformålet. Inngrepet vil kreve en dispensasjon fra verneforskriften, eventuelt må verneforskriften endres.

Selv om den største delen av gang- og sykkelbroen vil kunne ligge utenfor verneområdet (vernegrensen følger strandlinjen), vil den sterkt påvirke opplevelsen av strandsonen på vestsiden av verneområdet. Dette vil bli ytterligere forsterket av at den kunstige øya og hovedbroen vil kunne komme relativt nær land. I tillegg til den visuelle påvirkningen kommer så trafikkstøyen som man må anta blir meget følbart i en større del av verneområdet. Da hele landskapsvernområdet er et svært viktig regionalt friluftsområde, er disse forholdene av stor betydning.

I tillegg kommer påvirkninger av biologiske forhold i sjøen og strandsonen. Det er nedlagt mye arbeid i registreringer og forskning om bl.a gyteplasser, ålegress mv. som vil kunne påvirkes negativt.

Gang og sykkelforbindelse:

I KVVU-oppdraget ligger en premiss om at gang- og sykkelforbindelsen over fjorden skal være like god som i dag. Likevel konkluderes det med at dette ikke er mulig å få til. Det er umulig for en tunnel, men går trolig an å henge en skjernet sykkelbane på en brokonstruksjon. Tatt i betraktning avstandene som da må tilbakelegges, er ikke en 4-5km lang bro (pluss det samme over Jeløya) realistisk å sykle over, og uansett ikke like godt som dagens fergetilbud. Gående og syklende har mål i byene, evt med tilknytning til jernbane og annen kollektivtransport, og ikke der avkjørselsrampene måtte ende. En viktig gruppe fergereisende uten bil er togpendlere til Oslo øst. For disse er enkel overgang mellom kollektivforbindelsene viktig, om de ikke skal gå over til å bruke bil.

Jernbane:

Utredningen ble opprinnelig presentert som en videreføring av intercityutredningene og godstransport, fordi man også så behovet for å utrede en helhet med fjordkryssingen. Dette har utviklet seg til at jernbanealternativet ikke er mulig og ikke anbefalt å utredes videre, på bakgrunn av en rekke faktorer som favoriserer tradisjonell biltransport. Bl.a gir regnestykkene for samfunnsnytte økt nytte proporsjonalt med antall biler. Vi mener disse beregningene er gjort i et for kortsiktig perspektiv, og uten tilstrekkelig vektlegging av klima- og miljøhensyn. Det er bevisst heller ikke tatt hensyn til den utviklingen som et alternativ med jernbane over Hurum kan bety for hele Osloregionen, fordi dette ligger utenfor referanserammen på 2030. Hurum har både havn og lokalbane til Oslo og var en gang sentralt nok til å egne seg for ny

hovedflyplass. Alternativet bør derfor ikke utelukkes slik det gjøres i rapporten, men sees i et lengre perspektiv. Vi mener fortsatt at jernbanekryssing må videreføres som en premiss for en eventuell fast forbindelse over fjorden. Det ene alternativet over Hurum må derfor være med videre, spesielt av hensyn til den nasjonale målsettingen om at framtidig godstransport skal over fra bil til sjø- og bane. Et lengre perspektiv enn 2030, med økt vekt på klimahensyn og et mer kompakt utbyggingsmønster rundt Oslo, vil åpenbart gjøre dette alternativet mer samfunnsnyttig lønnsomt både for persontrafikk og gods, enn slik det nå er framstilt.

Fergetilbudet:

Ingen av alternativene kan gi like godt tilbud til gående og syklende som ferger. Trolig vil det derfor være behov for en fergeforbindelse, hurtigere og kanskje i mindre målestokk, uansett om det blir annen fast kryssing. Det er vanskelig å se for seg at det skal bli slutt på en fergeforbindelse som har vart i 400 år. Fergene er også en del av et tradisjonelt bybilde, inkludert markedsføring. Alle konseptene bør derfor utrede en kollektivforbindelse med ferge, som vil kunne dekke personpendlingen mellom byene og redusere bilbruk og lange omkjøringsveier. Fergealternativet er lite nyansert slik det er framstilt, med liten vekt på raskere avvikling, økt hastighet, flere typer ferger, eller deling i sydgående og nordgående mv. Elektrifisert ferge vil dessuten overgå alle andre alternativer i en klimavurdering, og bør av den grunn heller ikke utelukkes fra videre utredninger. Kombinasjonsalternativer vil også løse mange av de «negative» problemstillingene for andre konsepter, f.eks for en bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen.

Det er vanskelig å beregne den faktiske lagsiktige nytteverdien av en fastforbindelse, også i dette perspektivet fremstår videreføring av en fergeløsning som mer fleksibelt med større rom for fremtidige tilpasninger av kapasitet og lokalisering av landfeste, enn de andre alternativene.

Samfunnsikkerhet:

Fylkesmannen understreker at samfunnsikkerhet og beredskap må tillegges betydelig vekt i alle utredninger av framtidige samferdselsløsninger. Hensikten er å unngå at ny eller økt sårbarhet bygges inn i viktige samfunnsfunksjoner som transport og samferdsel. Vi stiller spørsmål ved om det er bærekraftig i et samfunnsikkerhetsperspektiv å fortsette å satse på veibaserte løsninger som KVVU Oslofjorden fokuserer på. Å bygge flere veier og broer for biltrafikk vil bidra til mer bilbruk. Dette skaper økt avhengighet av nettopp denne typen transport. Å satse på jernbaneforbindelse over Oslofjorden er å ta økte transportbehov over på kollektive løsninger, med kjent teknologi og mindre sårbarhet.

Vi mener det er betydelige utfordringer for de alternativene som er utredet på grunn av klimaendringer i kombinasjon med usikker byggegrunn og andre krevende geologiske forhold. I tillegg er det per i dag et formidabelt etterslep på vedlikehold av veiteknisk infrastruktur. Dette taler ikke for ytterligere teknisk kompliserte løsninger som krever omfattende vedlikehold for å fungere på en trygg måte.

Løsninger med lange undersjøiske tunneller mener vi skaper en ekstra sårbarhet fordi ulykker selvsagt vil inntreffe og konsekvensene blir mer alvorlige enn tilsvarende ulykker i friluft. Branner i lange tunneller er oftest potensielt katastrofale med begrensede muligheter for brann- og redningspersonell. Teoretisk sett kan nok tunneller bygges robuste, men representerer uansett etter vårt syn ingen god løsning for kryssing av Oslofjorden på grunn av utilstrekkelig sikkerhet, sammenlignet med løsninger i friluft. Broer med kortere spenn er sikkerhetsmessig en bedre løsning, selv om også disse vil kunne svikte som følge av dårlige grunnforhold og andre ytre påvirkninger. Imidlertid er søk- og redningsarbeid enklere å utføre og taler derfor til fordel for denne typen løsninger.

Den beste løsningen i et samfunnssikkerhetsperspektiv er å videreutvikle dagens fergeløsning eventuelt kombinert med ny jernbanetrase mellom Hurum og Vestby eller Sonsveien stasjon. Fergene er fleksible og lite sårbare, og kan tilpasses transportbehovene uten at det utløser mange teknisk kompliserte løsninger som undersjøiske tunneller eller lange broprosjekt. Fergeløsningen åpner i større grad for investeringer i togforbindelser fordi investeringer til vei blir lavere. All erfaring viser at økende andel kostnader til veiprosjekter medfører minkende andel til kollektivløsninger.

Oppsummering / Konklusjon:

Vi er usikre på om den reelle samfunnsnyten av en fast forbindelse over fjorden er på et slikt nivå at den forvarer å overstyre viktige lokale og regionale interesser. Samtidig er en slik løsning klart i strid med et viktig nasjonalt mål om reduksjon av klimagasser, som også er et hovedmål for transportsektoren. Målsettingen har vært å redusere fjorden som barriere og oppnå en regionforstørring, mens konseptvalgutredningen gjør saken til et trafikkavviklingsspørsmål. Etter vår vurdering vil spesielt et broalternativ få en høyst diskutabel effekt for utviklingen av Mosseregionen. For næringsutviklingen i Østfold vil en raskere bilforbindelse mellom hovedveiene i fylkene være forbundet med stor usikkerhet. Mens nyttevirkningene fremstår som svært usikre er ulempene i form av naturinngrep og økt trafikkbelastning tydelige. Vi vurderer også at ulempene for Mosseregionen er større enn de vil være på andre siden av fjorden og at forskjeller mellom fylkene ikke er utredet.

Det er vår samlede vurdering at det i dagens situasjon ikke er et godt nok grunnlag for å velge noen av konseptene.

Grunnlaget for å ende på et broalternativ nå er for begrenset og for hurtig utredet til å kunne gjelde i et framtidig bærekraftig generasjonsperspektiv. Perspektivet i en KVVU bør være betydelig lengre enn 15 år, kanskje 50-60 år. En evt. senere videreføring av konseptvalgutredningen bør inneholde minst alle 4 alternativer og kombinasjoner med ferge som alternativ. Vi mener det bør være god tid til å foreta et slikt utredningsarbeid i den lange perioden det vil ta å bygge ut intercity og gjennomføre de andre vedtatte samferdselsprosjektene i fylket, og nevner spesielt RV 19 gjennom Moss. En senere utredning vil også kunne ta opp i seg en betydelig mer sikker samfunnsanalyse, en teknisk utvikling i transportsektoren og et oppdatert trafikkgrunnlag som også viser utviklingen av CO₂-utslipp. I den foreliggende utredningen har man hatt liten mulighet for en mer grundig analyse av utviklingen, innenfor en svært presset oppdragsramme.

For Østfold i et 2030-perspektiv er den viktigste konklusjonen at den trafikken som i dag går gjennom bykjernen(e) uansett må løses først (Moss og RV19). For fylket som helhet er det de kortere reisetidene innenfor fylket og til Oslo som vil følge av intercity-utbyggingen, som er viktigst og som vil ha størst betydning for regionutviklingen. Osloreionen forstørres kontinuerlig og særlig vil kortere reisetider på jernbane skape økt vekst og næringsvirksomhet i Østfoldbyene.

Videre utredning av fjordkryssingen bør komme som en videreføring tiltakene, dersom det fortsatt viser seg nødvendig og miljømessig og samfunnsøkonomisk forsvarlig, etter at virkningene av Intercityutbyggingen er tydeligere og etter en ny konsesjonsperiode for fergene.

Ut fra dagens situasjon vil vi ikke anbefale en videreføring av dette KVVU-arbeidet.

Med hilsen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent av

Trond Rønningen e.f.
Ass. Fylkesmann

Karsten Butenschøn
miljøverndirektør

Saksbehandler: Gunnar Bjar
Geir Gartmann
Geir Hardeng
Geir Hollup

Kopi:
Østfold fylkeskommune