

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Deres ref:

Oslo, 27.02.2015
Vår ref: Morten Sandberg/ 15-6457

Høringsuttalelse KVVU for kryssing av Oslofjorden fra Hovedorganisasjonen Virke

Konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden gir en faglig godt begrunnet og ryddig redegjørelse for hvilke hovedalternativer man bør arbeide videre med. Arbeidet gir derfor den avklaringen en konseptvalgutredning er ment å gi. Statens vegvesen har gjort et godt arbeid informasjonsmessig under utredningsarbeidets gang og etter at rapporten ble lagt fram.

Etablering av en mer framtidsrettet løsning for kryssing av Oslofjorden har selvstendig betydning for områder i Østfold og Vestfold som felles arbeidsmarkeds- og tjenesteregion. Det er også svært viktig både trafikalt og næringsmessig for hovedstadsregionen med pendlingsomland.

Vi har gjennom flere år tatt til orde for å prioritere arbeidet med fergeavløsningsprosjekt på strekningen Horten-Moss og bedre løsning for Rv 23 mellom Drøbak og Hurum, primært basert på bygging av nytt parallelt løp i Oslofjordtunnelen.

Bedre kapasitets-, tids- og sikkerhetsmessige løsninger for kryssing av Oslofjorden som reduserer barrierevirkningene mellom Drøbak og Hurum og på strekningen av Horten-Moss, vil også avlaste noe av trafikkpresset på E18 Vestkorridoren og gjennomgangstrafikken forbi Oslo.

Vi er derfor ikke overrasket over hovedkonklusjonene i den foreliggende konseptvalgutredningen. At det nå foreligger god dokumentasjon for at aktuelle løsninger for kryssing av Oslofjorden henholdsvis ved Drøbak-Hurum og mellom Horten og Moss kan og bør vurderes uavhengig av hverandre er en viktig avklaring.

Vi er glade for å kunne si at mye av det man har kommet fram til er i samsvar med det Virke etter mer generelle transportøkonomiske vurderinger tatt til orde for i tilknytning til NTP-arbeidet over flere perioder.

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

Vi har imidlertid i det videre også anmerkninger til det arbeidet som er gjennomført. Det gjelder i første rekke vurderingene i KVUen knyttet til løsning for rv 23 Oslofjordtunnelen.

Fergeavløsningsprosjekt på strekningen Horten-Moss

Med dette KVU-arbeidet foreligger det nå en faglig utredet begrunnelse for at et fergeavløsningsprosjekt for strekningen Horten-Moss vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er imidlertid ikke overraskende at prosjekter av denne størrelsen utløser et forholdsvis sterkt engasjement ikke minst lokalt, men også ellers.

Det lokale engasjementet bør virke skjerpene for vegmyndighetenes arbeid kvalitetsmessig og bidra til at viktige detaljer i mer gjennomarbeidede konsepter tar nødvendig hensyn til lokale forhold. Det bør likevel ikke virke forsinkende på den videre framdriften i arbeidet med viktige tekniske utfordringer som det ikke har vært aktuelt eller mulig kartlegge fullt ut gjennom KVU-arbeidet.

Vi er ellers opptatt av system og nivå for brukerbetaling på strekningen. Både næringsmessige og samfunnsøkonomiske hensyn peker klart i retning av at taksnivået ikke fastsettes for høyt. Fergeavløsningsprosjektet for strekningen Horten-Moss er et prosjekt av nasjonal betydning, og er ikke på samme måte som en del bompengeprojekter andre steder basert på lokale initiativ. Dette er uten tvil et av de aller viktigste vei- og fergeavløsningsprosjektene i Norge. Det må følgelig prioriteres høyt slik at de tekniske og økonomiske forutsetningene for tidlig innføring i NTP-prosessen blir klare så snart som mulig.

Vi forstår at det er betydelig teknisk og geologisk usikkerhet for begge hovedalternativer. Det er derfor betydelig usikkerhet om størrelsen på utbyggingskostnadene for så vel en tunnelloøsning som for en broløsning. Det er derfor ikke viktig for Virke å tilkjenne allerede nå en klar preferanse mellom tunnel (K4) eller bro (K3) som fergeavløsningsforbindelse på strekningen basert på de prissatte elementene i de samfunnsøkonomiske analysene.

Utredningens begrunnelser for å velge bort integrerte løsninger med jernbane på strekningen er overbevisende. Økonomiske forhold knyttet til begrenset passasjer- og trafikkgrunnlag og tekniske forhold knyttet til kurvatur, stigningsforhold, vekt og dimensjonering som er vanskelig å forene med den stedlige økonomiske geografien på begge sider av fjorden tilsier at man ikke bør arbeide videre med integrerte jernbaneløsninger for denne fjordforbindelsen som fergeavløsningsprosjekt.

Hva gjelder ikke-prissatte virkninger, ser vi at det teknisk sett er mulig å tilrettelegge for gående og syklende med en broløsning. Vi stiller oss imidlertid tvilende til hvilken merverdi en broløsning vil kunne få i praksis for slike lokale reiser. De aktuelle reiseavstandene, vær- og vindforhold i aktuell brohøyde og de merkostnadene som vil følge av integrerte gang- og sykkeltraseer i et brokonsept tilsier at dette må gjennomgås på faglig grunnlag.

Uavhengig av dette, ser vi at det er aktuelt med en ny tunnelloøsning for riksvei 19 gjennom Moss sentrum av hensyn til så vel fergetrafikken som lokalmiljøet i Moss sentrum. Det er viktig at oppfølgingen her blir så rask og effektiv som mulig i lys av at det vil ta tid å få et fergeavløsningsprosjekt på plass.

Framtidig løsning for riksveg 23 over Oslofjorden

Virke har i flere år vært opptatt av at man kommer i gang med å gjennomføre byggetrinn to for Oslofjordtunnelen. Det må nå bygges et tunneløp nummer to slik det i utgangspunktet har vært planlagt for i lys av trafikkutviklingen. Infrastrukturen og veiforbindelsene på begge sider av fjorden er tilrettelagt for dette. Det var aktuelt å prioritere dette prosjektet allerede i inneværende NTP-periode 2014-2023, men ble etter det vi forstår dessverre lagt til side av Samferdselsdepartementets daværende politiske ledelse.

Gjennom 2011 og 2012 deltok Virke i det samarbeidet som ble etablert mellom flere næringsorganisasjoner, Statens vegvesen og representanter for Søndre Follo Brannvesen om åpning av Oslofjordtunnelen etter brannen i juni 2011. Gjennom dette samarbeidet kom det fram at bygging av løp nummer to i Oslofjordtunnelen slik prosjektet er tilrettelagt og dimensjonert for i utgangspunktet, vil gi en meget betydelig sikkerhetsmessig forbedring sammenliknet med dagens situasjon. Det kom også fram at trafikkgrunlaget allerede i 2011, det vil si før den aktuelle tunnelbrannen, lå nær opp mot tunnelens kapasitetsgrense.

Den faktiske trafikkutviklingen på strekningen er uten tvil dempet av de mange stengningene og den tvilen om trafiksikkerheten hendelsene på strekningen skaper hos mange trafikanter. Vi setter derfor et stort spørsmålsteget ved at man i punkt 7.4 i utredningen kan legge til grunn at det "*ikke er behov for økt kapasitet*". Skepsis til tunnelsikkerheten på strekningen fungerer nå som en ikke-akseptabel og uheldig trafikkbegrensende faktor. Det er ikke en situasjon som kan aksepteres for en lengre periode, det vil si fram til en eventuell kontroversiell, men likevel anbefalt broløsning kan stå ferdig.

De samfunnsøkonomiske vurderingene i Konseptvalgutredningens kapittel 7 leder fram til at man etter "*faglig skjønn*" konkluderer med at en broløsning vil være et bedre alternativ enn utvidelse av eksisterende tunneløsning. Denne konklusjonen er i første rekke basert på de beregningsresultatene man har kommet fram til for *prissatte virkninger*, hvor broalternativet kommer bedre ut.

Det vil alltid være noen forskjeller mht faglig skjønn i arbeidet med de tekniske forutsetningene for den prissatte delen av en samfunnsøkonomisk analyse. Metoden angir imidlertid også en faglig tilnærming for hvordan slike beregninger skal utføres og hvilke forskjeller mellom ulike alternativer man skal fange opp.

I pkt 7.7 i KVUen vises det til at man valgt 2030 som felles beregningsår for begge alternativene. Statens vegvesen har på den måten av ukjente grunner presentert regnestykker for de prissatte samfunnsøkonomiske virkninger som ikke tar hensyn til en helt avgjørende forskjell mellom de to alternativene. Statens vegvesen er fullt klar over at Oslofjordtunnelen med to løp kan stå ferdig mange år før en broløsning kan komme på plass. Følgelig skal dette inngå i beregningene for prissatte virkninger.

Nåverdimetoden for samfunnsøkonomiske beregninger bygger på at man ikke bare skal ta hensyn til at de alternativene som sammenliknes kan ha ulike størrelse på nytte- og kostnadselementer, men også at slike nytte- og kostnadselementer kan ha ulik periodisering eksempelvis knyttet til ferdigstillings- og oppstartstidspunkt. Dette er et helt sentralt forhold ved måten prissatte virkninger i en samfunnsøkonomisk analyse skal beregnes.

I dette tilfellet har følgelig Statens vegvesen gjennomført beregninger i strid med gjeldende metodikk, slik at tunnelalternativet vil komme forholdsvis dårligere ut sammenliknet med broalternativet. Vi mener derfor tallene som er presentert for prissatte virkninger ikke er beregnet på riktig måte og følgelig ikke sammenliknbare. Det bør derfor gjennomføres nye beregninger basert på riktig periodisering av nytte og kostnader som tar hensyn til at en tunnelloøsning kan stå ferdig fem-seks år tidligere, om ikke mer. Beregningene bør også ta hensyn til at en slik forbedret løsning trafiksikkerhetsmessig vil bidra til en sterkere trafikkvekst på strekningen.

Gjennomført med riktig periodisering, vil ett av argumentene for tunnelalternativet hva gjelder ikke-prissatte virkninger falle bort. Det går imidlertid klart fram av pkt 7.6 at det er så mange negative konsekvenser ved en broløsning hva gjelder landskapsbilde og arealkonflikter at en tunnelloøsning fortsatt vil komme best ut mht ikke-prissatte virkninger.

Muligheten for tilrettelegging for gående og syklende langs en broløsning presenteres som et positivt argument for denne. Vi finner imidlertid ikke noe materiale som går inn på hvilken tilrettelegging som vil være nødvendig. Vi finner heller ikke materiale om hvilke merkostnader tilrettelegging for gående og syklende trafikanter vil medføre i praksis og om det også er sannsynlig at de i særlig omfang vil se på og bruke en høytrafikkert bro mellom Drøbak og Hurum som aktuell reiserute.

Virke er positiv til bygging av gang- og sykkelveier og andre tiltak som fremmer miljøvennlig transport og et helsefremmende transport- og aktivitetsmønster. At forholdet knytter seg til myke og miljøvennlige transportformer som gange og sykling, fritar imidlertid ikke Statens vegvesen fra ansvaret det har mht å behandle slike problemstillinger med samme faglige alvor som andre vei- og transportfaglig problemstillinger.

Virke har sammen med flere andre organisasjoner også gitt støtte til ASKO Norgesgruppens høringsuttalelse. Innholdet i den er på sentrale punkter sammenfallende ved våre vurderinger i dette mer detaljerte høringssvaret.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Harald J. Andersen
Direktør

Morten Sandberg
Seniorrådgiver