



Til Statens vegvesen,  
Vegdirektoratet

Oslo, 25. februar 2015

## Høring – KVV for kryssing av Oslofjorden

Det vises til KVV for kryssing av Oslofjorden. OFV er positive til KVV-prosessen så langt, men har noen prinsipielle spørsmål og kommentarer. For OFV er det viktig å finne de beste løsningene for nasjonen og for veibrukerne.

Veinettet må først og fremst være pålitelig og effektivt. Forslag til forbedringer og investeringer i veinettet må sikre størst mulig potensial for regionforstørring og utvidelse av bo- og arbeidsmarkeder, samt tilfredsstillende klima- og miljøkrav og øke trafikksikkerheten.

OFV mener videre at samfunnsøkonomisk lønnsomhet må være styrende når det gjelder valg av løsninger. Det er også av betydning at de alternativer som velges, kan realiseres fortrest mulig.

### Moss-Horten

OFV støtter behovet for en fast forbindelse mellom Moss og Horten. Mye tyder på at en fast forbindelse er den mest samfunnsøkonomisk lønnsomme løsningen. En fast forbindelse vil være viktig for å dekke nasjonale transportbehov, og i tillegg er den en avgjørende faktor for en fremtidig utvidelse av arbeidsmarkedsregionen på begge sider av Oslofjorden. Dette er OFV sin foretrukne løsning, og vi anser Moss-Horten som den viktigste Oslofjordkryssingen.

Vi ser for oss en teknisk løsning som beskrevet i konseptvalgutredningen, med bro over fjorden og tunnel på begge sider av broen. Moss-Horten forbindelsen er også viktig i forhold til framtidig valg av trasé i veiforbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet, og vil også kunne gi økt samfunnsnytte av en ny og bedre E134-trasé.

Valg av trasé for Moss-Horten forbindelsen har ikke OFV noen sterke meninger om. Vi mener at en traséanalyse må gi svar på hvilken trasé som er best i forhold til samfunnsøkonomi, trafikksikkerhet, klima og miljø, pålitelighet, effektivitet og regionforstørring. OFV forutsetter at det ved valg av løsning, tas nødvendige hensyn til viktige historieminner, rekreasjons-, kultur- og våtmarksområder.

På grunn av denne forbindelsens betydning, ber OFV om fortgang i det videre planarbeidet.

## **Riksvei 23**

For Rv23 foreslås det to alternative løsninger. Et tunnellop som vil dekke det umiddelbare behovet for å imøtekomme rømningsveikravet, og et broalternativ som på lang sikt er anslått å gi høyere samfunnsøkonomisk nytte.

OFV mener at tunnel- og broløsninger må vurderes ut fra et 50-100 års perspektiv og at en bro prinsipielt er en mer robust løsning enn tunnel. Dette fordi broer er bedre tilpasset tungtransportens behov for minst mulig vertikalkurvatur, fordi broer vil kunne gi rom for gående og syklende, og fordi vedlikeholdskostnadene ved broløsninger generelt sett er lavere. Prinsipielt er vi derfor positive til en broløsning for Rv23.

Vi mener likevel at det i dette tilfelle vil være mer hensiktsmessig å etablere et nytt tunnellop under Oslofjorden for Rv23.

OFV anbefaler å bygge et nytt tunnellop fordi det vil sikre økt pålitelighet og økt trafiksikkerhet sammenlignet med nåsituasjonen langt raskere enn en ny bro. Et nytt tunnellop gir en tidligere innfrielse av tunnelsikkerhetskravene fra ESA på grunn av kortere planleggings- og byggetid. Et nytt tunnellop vil videre være mindre kostnadskrevende enn en ny bro og vil kunne ivareta viktige rekreasjons- og landskapshensyn på en bedre måte.

OFV forutsetter at en stor andel av tungtransporten til og fra kontinentet vil velge å kjøre Moss-Horten med en fast forbindelse. Dette kan føre til en betydelig reduksjon av tunge kjøretøy-ÅDT på Rv23. Et tunnellop vil dermed være en tilfredsstillende løsning for både tunge- og lette kjøretøy på et langt tidligere tidspunkt enn en broløsning. Resonnementet ovenfor forutsetter at fast forbindelse Moss-Horten blir en realitet, og dette er en absolutt forutsetning for OFV når vi anbefaler et nytt tunnellop under Oslofjorden for Rv23.

## **Målformuleringene**

I utredningen refereres det til Samferdselsdepartementets målformulering for prosjektet:

*«Et miljøvennlig og effektivt transportsystem med forutsigbar reisetid som ivaretar næringslivets behov og som knytter bolig- og arbeidsmarkedene på hver side av Oslofjorden tettere sammen».*

Samfunns mål Delmål	Effekt mål	Indikator
Effektivt transportsystem	Redusere reisetida over Oslofjorden	Gjennomsnittlig transporttid for gods over Oslofjorden
		Gjennomsnittlig reisetid for personer over Oslofjorden
Forutsigbar reisetid for gods- og persontransport	Redusere forsinkelser i perioder med mye trafikk	Oversitting på ferja
		Kapasitetsbelastning fast forbindelse
	Redusere risiko for stenging av fjordforbindelsen	Frekvens stenging/innstilte avganger
Knytte bolig- og arbeidsmarkedene på hver side av Oslofjorden tettere sammen	Utvikle større og mer integrerte regioner på tvers av fjorden	Antall reiser over Oslofjorden mellom byområdene langs fjorden
Miljøvennlig transportsystem	Begrense utslipp av klimagasser fra transport	Utslipp av klimagasser målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalenter

Figur 1: Mål fra KVV om kryssing av Oslofjorden

Det er svært positivt og naturlig at framkommelighet også er en del av målsetningen, og at næringslivets behov er ivarettatt. Samtidig mener OFV at målformuleringen fortsatt er noe snevert definert i forhold til målformuleringene fra Nasjonal Transportplan:

Framkommelighet	Trafikksikkerhet	Miljø	Universell utforming
Redusere reisetider i og mellom landsdeler	Halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024	Bidra til å redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål	Bidra til at hele reisekjeder blir universelt utformet
Redusere avstandskostnader mellom regioner	Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport	Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy	
Bedre påliteligheten i transportsystemet		Bidra til å redusere tapet av naturmangfold	
Bedre transporttilbudet		Begrense inngrep i dyrket jord	
Redusere rushtidsforsinkelser for kollektivtransport i de fire største byområdene			
Bedre framkommeligheten for gående og syklende			

Figur 2: Fra Nasjonal Transportplan 2014-2023

Dette gjelder særlig målformuleringen om trafikksikkerhet, som burde ha vært løftet fram som en egen målsetning. Et viktig premiss for utbedring av veisystemet er at ulykkesrisikoen minimeres. OFV

ser det som sannsynlig at dette er ivaretatt for begge Oslofjordkrysningene, men vi savner en grundigere analyse av dette i KVV-en.

### **Det nasjonale perspektivet**

Det nasjonale perspektivet er godt ivaretatt i KVV-en for kryssing av Oslofjorden, og vi forventer at dette perspektivet blir videreført i det videre planleggingsarbeidet.

### **Oppgradering av tilførselsveier**

OFV forutsetter at det blir etablert tilsvarende standard på tilførselsveiene til fjordkrysningene som på kryssningsløsningene, og at luftlinjeprinsippet følges så godt det lar seg gjøre.

### **Avlastningen av Oslo-navet**

For best mulig å møte fremtidens behov, må analyser være framtidrettet. Det er ventet en relativt stor befolkningsvekst i Norge, særlig rundt byene. En svært viktig målsetting for prosjektet bør derfor være å fokusere på hvordan en ny tverrforbindelse vil kunne bidra til å avlaste trafikken i og rundt Oslo. I utredningen er det beregnet at trafikken vil øke kraftig på E6 på østsiden av Oslofjorden innover til Oslo. Det vil følgelig være en tilsvarende reduksjon i trafikkmengden på E18 på vestsiden. OFV savner en ytterligere drøfting av hva dette innebærer, og hvilke konsekvenser dette vil kunne ha på tungtrafikkandelen på hver side av fjorden, hva det betyr for en fremtidig terminal/havnestruktur og nye godsveier. Vil for eksempel en fast forbindelse Moss-Horten gi mulighet for reallokering av havnestrukturen og redusere behovet for terminaler i et sterkt trafikkert Oslo øst? Vi ønsker også svar på hvilken betydning overflytting av trafikk fra E18 til E6 vil ha for en nødvendighet av videre utbygging av veikapasiteten på E6 inn mot og gjennom Oslo? Dette ønsker vi svar på gjennom det videre utredningsarbeidet.

### **Trafikkmessige variasjoner**

Det har vært viktig for OFV at analysene fanger opp trafikkmessige variasjoner. Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) er lagt til grunn ved dimensjoneringen av tiltak og i forbindelse med analyser. Men når gjennomsnittet legges til grunn, mister man viktige variasjoner. Dette kan påvirke valg av konsept. Spørsmålet er hva dette vil bety? OFV etterlyser utredninger som ikke bare ser på gjennomsnittlig ÅDT, men som i tillegg vurderer konsekvenser ut fra Helgedøgntrafikk, Tungbilandel og Feriedøgntrafikk.

### **Transportanalysen**

Transportberegningene viser at bompenger (dagens ferjetakst pluss 40 prosent som ofte brukes som utgangspunkt ved vurdering av bompenger i ferjeavløsningsprosjekter) reduserer trafikken kraftig på de faste forbindelsene. Nedgangen er størst i korridoren Moss-Horten der trafikken omtrent blir halvert. Bompenger avviser nesten alle nye lokale reiser over Oslofjorden fordi betalingen vil utgjøre en stor prosentvis økning av reisekostnadene.

Det er viktig at det er realisme i disse beregningene, og OFV anbefaler at det utarbeides en sensitivitetsanalyse på bompengesatsene, i forhold til hva som er en optimal løsning og hva som gir best trafikanntytte. Vi ønsker også en vurdering av innkrevingsmetode, og vurderinger av betydningen av lokale rabatter. OFV merker seg at innføring av bompenger har som virkning at trafikkreduksjonen i perioden med bompenger blir omtrent den samme for alle veikonseptene. Det er, etter vår mening, viktig at nivået på bompengesatsen settes slik at ikke samfunnsnyttene reduseres

til et minimum fordi mesteparten av lokal og regional trafikk avvises. Det har vist seg at verdien av en utvidet arbeidsmarkedsregion i tilknytning til andre hovedveiprosjekter andre steder i landet, har vært større enn beregningsmodellene har vist. Da beregning av mernytte ikke inngår i den samfunnsøkonomiske nytte/kostnadsmodellen i tilstrekkelig grad, kan det bety at nytten blir satt for lavt i beregningene i KVVU-en.

OFV sin prinsipielle holdning til bompenger er som følger:

1. Bompenger skal være et supplement til offentlig veifinansiering og skal maksimalt utgjøre 50 prosent av de totale kostnadene til en veistrekning
2. Bompenger skal først og fremst brukes til veibygging
3. Bompenger kan innkreves først når veien står ferdig
4. Det må være statlig styring av bompengeprojektene på riksveinettet
5. Driften av bompengeselskapene må være så kostnadseffektiv som mulig

### **Prosjektene må inngå i det statlige vegnettet**

En ny Oslofjordkryssing på vei vil inngå i det statlige veinettet som skal betjene en nasjonal funksjon. De nasjonale veiene skal være raske og sikre, og det anbefales at de legges utenom byer og tettsteder. OFV anbefaler at slike veier har så rett linjeføring som mulig, at det planlegges for 4-feltsvei med en gang, at veiene har fysisk skille mellom kjøreretningene, samt tilstrekkelig høy fartsgrense slik at reisetiden mellom byene kan reduseres betydelig.

Dette er også i tråd med regjeringens politikk som innebærer en politisk ambisjon om høyere fartsgrenser, som det står i regjeringsplattformen: «Regjeringen vil øke fartsgrensene på de tryggeste motorveistrekningene til 110 km/t basert på faglige råd» og «Ha som ambisjon at nye, trygge, fullverdige norske motorveier dimensjoneres til en maksimalfartsgrense på 130 km/t». Dette må veie høyere enn behovet for lokale kryss i Moss/Horten. OFV ønsker derfor at de nye kryssingene dimensjoneres for en maksimalfartsgrense på 110 km/t.

### **Klimaberegningene**

For å beregne endringer i klimagassutslippene, benyttes modellen EFFEKT. Dette klimaregnskapet omfatter blant annet utslipp fra biltrafikk. Modellen tar hensyn til utvikling av teknologien i bilene, - altså at de slipper ut mindre og mindre CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Endringene i utslipp er beregnet over en periode på 40 år.

På dette området skjer det for tiden en rivende utvikling, og vi er usikre på om denne utviklingen er fanget opp i tilstrekkelig grad i modellen. Det er et mål at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO<sub>2</sub>/km. Det er lite som tyder på at det målet ikke vil nås. Gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp for alle førstegangsregistrerte nye personbiler i januar 2015 var 101 g/km, hele 16 g/km mindre enn i januar 2014. Vi er trygge på at vi i fremtiden vil ha et nullutslippssamfunn også i veitransportsektoren. Dette må gjenspeiles i de beregningene som legges til grunn for rapporten.

### **Seilingshøyden**

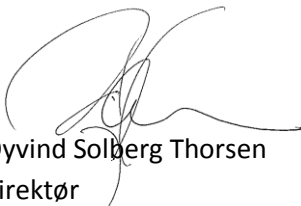
Hver meter brohøyde innebærer en betydelig merkostnad. KVVU-en framsetter et absolutt krav om at alle konsepter med bro skal ha en seilingshøyde på 72 meter både i og utenfor hovedfarleden. Dette begrunnes med at de største cruiseskipene skal kunne seile inn til Oslo. For E39 har seilingshøyden

blitt satt til 55 meter. OFV etterlyser en tyngre og mer faglig forankret begrunnelse for kravet om seilingshøyde. Det kan ikke være slik at noen få skipsanløp per år skal kunne medføre en betydelig kostnadsøkning i prosjektet. Det kan neppe gi positiv samfunnsøkonomisk nytte.

Gitt den nasjonale betydningen av en ferjefri Rv19 kryssing Moss-Horten, og den forventede befolkningsveksten på Østlandet, anmoder OFV om en forsert videre utredning der det legges til rette for høyere hastighet og sømløs oppkobling til henholdsvis E18 og E6.

Vennlig hilsen

Opplysningsrådet for Veitrafikken



Øyvind Solberg Thorsen  
direktør