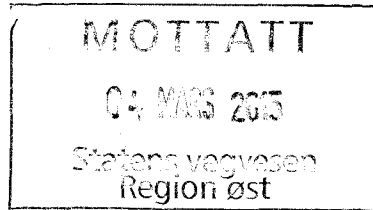


2015/010152-151



**Østfold fylkeskommune**

Statens vegvesen  
Postboks 1010, Skurva  
2605 Lillehammer



Vår ref.: 2014/10590 - 13211/2015

Deres ref.:

Dato: 02.03.2015

## Høring - Konseptvalgutredning ( KVV ) for kryssing av Oslofjorden

Vi viser til Statens vegvesens brev av 19.11.2014.

Fylkestinget har i møte 26. februar 2015 gjort følgende vedtak i sak PS 12/2015:

1. Uavhengig av en eventuell fjordforbindelse forutsetter Østfold fylkeskommune at planlegging og utbygging av rv. 19 gjennom Moss kommer i gang raskt, og koordineres med jernbane- og sentrumsutbyggingen i Moss. Videre forutsettes det at planleggingen og utbyggingen tar utgangspunkt i anbefalt konsept for KVV for hovedveisystemet i Moss og Rygge.
2. Østfold fylkeskommune støtter en videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVV-fasen. Den faste forbindelsen må være koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E 134) på en slik måte at næringslivets behov for effektiv transport av gods og personell tillegges vekt ved plassering og samkjøring mellom sjø, vei, bane og fly.
3. Av klimahensyn bør jernbane inngå i den langsiktige løsningen for kryssing av Oslofjorden. Det er viktig å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse over fjorden bør derfor vurderes videre i NTP-prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVV-en for terminalstruktur i Oslofjorden.
4. Det er viktig at natur-, landbruks- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til viktige landskap, kulturmiljøer, jordvern og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.

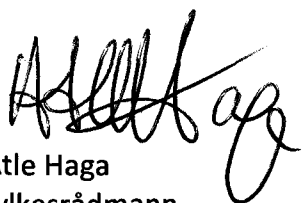
Vedlagt følger utskrift av protokollen i saken samt fylkesrådmannens saksfremlegg.

### Sentraladministrasjonen

Postadresse: Postboks 220. 1702 Sarpsborg  
Kontoradresse: Oscar Pedersensvei 39, Sarpsborg  
Telefon: 69 11 70 00 Telefaks: 69 12 65 02

E-post: [sentralpost@ostfoldfk.no](mailto:sentralpost@ostfoldfk.no)  
Internett: <http://www.ostfoldfk.no/>  
Org.nr.: 974 544 407

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Atle Haga', written in a cursive style.

Atle Haga  
fylkesrådmann

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Håkon Johnsen', written in a cursive style.

Håkon Johnsen  
fylkesdirektør

## **Fylkestingets behandling:**

**Saksordfører:** Ole Hagen (Ap)

### **Representanten May Hansen (SV) framsatte følgende endringsforslag:**

*Punkt 2:*

Østfold fylkeskommune støtter en løsning med forsterket og miljøvennlig ferjesamband for kryssing av Oslofjorden.

Ferjene bør elektrifiseres og være gratis for gående og syklistere.

*Punkt 3:*

Østfold fylkeskommune støtter ikke anbefalingen om en videre utredning om en ny fastforbindelse mellom Moss og Horten. Rapporten viser klare målkonflikter der fastforbindelse mellom Moss og Horten vil være i strid med en av hovedmålsettingene om et miljøvennlig transportsystem. En ny fastforbindelse over fjorden vil medføre stor trafikkbelastning og er i et miljøperspektiv ikke forenlig med miljømålene som forutsetter mindre utslipp fra vei.

### **Representanten Sindre Westerlund Mork (V) framsatte følgende tilleggforslag:**

*Tillegg til punkt 4, ny setning til slutt:*

De skisserte broløsninger via Jeløy kan derfor ikke aksepteres.

### **Votering:**

Fylkesutvalgets innstilling punkt 1 ble enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering ble fylkesutvalgets innstilling punkt 2 vedtatt mot 1 stemme avgitt for May Hansens forslag (SV).

Ved alternativ votering ble fylkesutvalgets innstilling punkt 3 vedtatt mot 1 stemme avgitt for May Hansens forslag (SV).

Fylkesutvalgets innstilling punkt 4 ble vedtatt mot 1 stemme (SV).

Sindre Westerlund Morks forslag fikk 1 stemme og falt (V).

## **Fylkestingets vedtak 26.02.2015:**

1. Uavhengig av en eventuell fjordforbindelse forutsetter Østfold fylkeskommune at planlegging og utbygging av rv. 19 gjennom Moss kommer i gang raskt, og koordineres med jernbane- og sentrumsutbyggingen i Moss. Videre forutsettes det at planleggingen og utbyggingen tar utgangspunkt i anbefalt konsept for KVVU for hovedveisystemet i Moss og Rygge.
2. Østfold fylkeskommune støtter en videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen. Den faste forbindelsen må være koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E 134) på en slik måte at næringslivets behov for effektiv transport av gods og personell tillegges vekt ved plassering og samkjøring mellom sjø, vei, bane og fly.
3. Av klimahensyn bør jernbane inngå i den langsiktige løsningen for kryssing av Oslofjorden. Det er viktig å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse over fjorden bør derfor vurderes videre i NTP-prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVVU-en for terminalstruktur i Oslofjorden.
4. Det er viktig at natur-, landbruks- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den

videre planleggingen, slik at hensynet til viktige landskap, kulturmiljøer, jordvern og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.

**Følgende hadde ordet i saken:** Ole Hagen, Siv Henriette Jacobsen, May Hansen, Gretha Kant, Sindre Westerlund Mork, Olav Moe og Ingjerd Schou.



Saksnr.: 2014/10590  
Løpenr.: 83015/2014  
Klassering: Q30  
Saksbehandler: Hans-Erik Fosby

## Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av	Møtedato	Utvalgssaksnr.
Samferdsel, miljø og klimakomiteen	11.02.2015	
Fylkesutvalget	12.02.2015	
Fylkestinget	26.02.2015	

## Høring. Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden

### Vedlegg

Konseptvalgutredningen og underlagsrapporter finner du på [www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing)

### Bakgrunn for saken

Statens vegvesen har i brev av 19.11.2014 sendt på høring konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden.

Store statlige samferdselsprosjekter med antatt kostnad over 750 mill. kroner skal i en tidlig fase kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1). Hensikten er å sikre et godt beslutningsgrunnlag for valg av løsning. Som grunnlag for KS1 utarbeides en KVU som redegjør for relevante behov, mål, krav og utreder virkninger av ulike konsepter og anbefaler rammer for videre planlegging. Regjeringen beslutter den videre behandling av saken.

Høsten 2006 og våren 2007 ble det fattet vedtak i Østfold og Vestfold med krav om utredning av en fast forbindelse mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold. På bestilling fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen utarbeidet en KVU for kryssing av Oslofjorden som nå er sendt på høring med høringsfrist 1. mars 2015.

Statens vegvesen Region øst har hatt prosjektlederansvaret for utredningen. En bredt sammensatt referansegruppe med de mest berørte interessentene har bidratt med innspill til arbeidet underveis. Østfold fylkeskommune har her deltatt med både administrative og politiske representanter.

### Utredningen

KVU for kryssing av Oslofjorden har utredet to hovedspørsmål:

1. Konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
2. Om bru kan være alternativ til å utvide rv. 23 Oslofjordtunnelen

Konseptvalgutredningen og underlagsrapporter finner du på [www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing).

**Sammendrag** (utdrag fra rapporten):

«Konseptvalgutredningen ser nærmere på hvordan Oslofjorden kan reduseres som barriere for transport, spesielt for nærings- og godstransport. Videre analyserer utredningen hvordan et bedre transportsystem kan bidra til utvikling av et felles arbeids- og boligmarked over Oslofjorden. I tillegg vurderer utredningen bru som alternativ til utvidelse av rv. 23 Oslofjordtunnelen.

Det bor om lag 2 millioner mennesker i området rundt Oslofjorden, og ifølge SSB forventes det stor befolkningsvekst de nærmeste tiårene. Langs Oslofjorden er det store arealinteresser knyttet til kulturminner, landskap, friluftsliv, naturmiljø og jordbruk, og store områder er vernet mot inngrep.

I dag er det mulig å krysse Oslofjorden med ferje mellom Moss og Horten eller gjennom Oslofjordtunnelen mellom Frogn og Hurum. Reisevaneundersøkelser og transportanalyse av dagens situasjon viser at rv. 23 Oslofjordforbindelsen og ferja Moss-Horten i hovedsak betjener ulike transportstrømmer i et nordlig og sørlig marked. På denne bakgrunn ble det utviklet konsepter i et nordlig, midtre og søndre delområde.

Etter siling ble det utredet fire konsepter; K1 Forbedret ferjetilbud, K2 Hurumforbindelsen med veg og jernbane, K3 Bru Moss – Horten og K4 Tunnel Moss-Horten.

I transportanalysen ser en fast forbindelse over Oslofjorden i hovedsak ut til å ha to virkninger for transportstrømmene. For det første skjer det en endring for en del relativt korte, lokale reiser som tidligere hadde start og mål på en og samme side av fjorden og som nå velger å krysse fjorden. For disse reisene øker andel bilreiser på bekostning av kollektivtransport, sykkel og gåing. For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsida til E6 på østsida av Oslofjorden.

**En fast forbindelse Moss - Horten bør utredes videre**

Det anbefales videre utredning og planlegging av en fast vegforbindelse i korridoren Moss-Horten fordi en slik løsning gir størst reduksjon i reisetid og reisekostnader og bidrar mest til regionforstørring. Horten og Jeløya peker seg ut som landingspunkter for bru eller tunnel. Dette skyldes høy trafikanntytte som redusert reisetid og forhold knyttet til grunnforhold, teknologi, kostnader og muligheter for å begrense arealkonflikter.

Det forutsettes at ei bru bygges uten varige inngrep i landskapet i de store verneområdene. K3 Bru Moss - Horten gir best muligheter for kollektivtransport og sykling og for å knytte byområdene tettere sammen. Basert på de analyserte alternativene for bru og tunnel framstår konsept K4 Tunnel Moss – Horten som best når det gjelder prissatte virkninger fordi byggekostnadene antas å være vesentlig lavere enn for bru. Det er så stor usikkerhet knyttet til kostnader, tekniske løsninger og risiko og sårbarhet at valg mellom bru og tunnel krever videre utredning.

Det er store konflikter mellom transportmålene og klimamålet i valg mellom konsepter for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. I videre planlegging vil det være viktig å vurdere hvordan samordnet areal- og transportplanlegging kan begrense uønskede virkninger i form av økte utslipp av klimagasser og mer biltrafikk i byene.

#### **K1 forbedret ferjetilbud bør utvikles på kort sikt**

På kort sikt anbefales det at K1 Forbedret ferjetilbud utvikles med utgangspunkt i rammene for ny ferjekonsesjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

#### **Rv. 23 Oslofjordforbindelsen – bru vil gi størst nytte på lang sikt**

Anbefalingen om videre utredning av faste forbindelser mellom Moss og Horten betyr at rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsatt skal gå i en korridor ved Drøbak.

En utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og har samme kapasitet som en løsning med bru.

Valg mellom bru eller tunnel må gjøres ut fra en helhetlig avveining av netto nytte, måloppnåelse og mulighet for finansiering. På lang sikt vurderes alternativet med bru som vesentlig bedre i den samfunnsøkonomiske analysen. Brualternativet er også noe bedre når det gjelder måloppnåelse. For å kunne oppnå denne mernytten av ei bru kreves imidlertid en mye større statlig investering i løpet av de neste 10 – 15 årene enn det en tunnel vil kreve

#### **Per i dag er det ikke marked for jernbanekryssing over Oslofjorden**

Per i dag er det vanskelig å se at en investering på det aktuelle nivået (40 - 50 milliarder kroner) kan forsvares. På lengre sikt kan det likevel være aktuelt å vurdere en Oslofjordkryssing over Hurum i det videre arbeidet med å utvikle jernbanen, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.

#### **Fylkesrådmannens vurdering**

Fergesambandet Moss – Horten er i dag landets mest trafikkerte fergeforbindelse. Denne KVVU-en gir en bred vurdering av mulighetsrommet for fremtidig kryssing av Oslofjorden i et nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv. Formålet med KVVU-en er å utrede ulike konsepter med utgangspunkt i prosjektutløsende behov og samfunns mål.

Mulighetene for kryssing av Oslofjorden er vurdert i mange alternativer. Moss - Horten peker seg ut som det mest interessante alternativet for en fast forbindelse på lang sikt fordi en slik løsning gir størst reduksjon i reisetid og reisekostnader, binder byene tettere sammen og bidrar mest til regionforstørring. Det er imidlertid så stor usikkerhet knyttet til kostnader, tekniske løsninger og risiko og sårbarhet at valg mellom bru og tunnel krever videre utredning. En bruløsning synes imidlertid å være mer i konflikt med landskaps- og byområder i Moss enn en tunnelloøsning. I tillegg foreslås at rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsatt skal gå i en korridor ved Drøbak og at Oslofjordtunnelen erstattes av enten en utvidet tunnel med to løp eller en ny bru litt lenger nord for Drøbaksundet.

Jernbane anbefales ikke da en slik investering ikke kan forsvares i dag. Det er imidlertid pekt på at en mulig kryssing over Hurum kan være interessant på lengre sikt dersom dette sees i sammenheng med fremtidig utvikling av jernbane, terminal og havn i Osloregionen. Konseptet åpner for banetilknypning til Tofte og et mulig terminalområde/havn der.

Oslofjorden utgjør i dag en barriere for antall korte reiser over fjorden. Analysene viser at en fast forbindelse mellom Moss og Horten vil gi en tidsbesparelse på 35-40 min og en betydelig økning i reiser pr. døgn. Samtidig viser beregningene for netto ringvirkninger at mernytten er beskjeden. Det er grunn til å tro at dette antagelig er undervurdert da ikke alle ringvirkningseffekter er beregnet for næringsutvikling og bolig- og arbeidsmarkedet (regionforstørring).

Transittrafikken utgjør i dag en belastning for Mossesamfunnet, noe som vil øke i tiden fremover bl.a. som følge av et forbedret fergetilbud og økt trafikk. Det haster med å få lagt om rv. 19 gjennom Moss.

Beregningene viser at valg av konsept for kryssing av fjorden har liten betydning for de lange transportene. For Østfold er det viktig at den faste forbindelsen over Oslofjorden kobles effektivt til E6, Fv 120 og E18. Transportruten E 134 til Vestlandet er også viktig for næringslivets transporter og denne ruten må også sees i sammenheng med Oslofjordkryssingene.

For Moss blir det en utfordring den belastning trafikken vil utgjøre i bynære områder som kryssene ved Jeløya og Tykkemyr og bruforbindelsen over Mossesundet.

Ikke-prissatte virkninger av de ulike konseptene er vurdert i en egen rapport som underlag for KVVU-en, herunder kulturmiljø og landskapsbilde. På østsiden av Oslofjorden ligger to store kulturmiljøer og landskapsvernområder: Søndre Jeløy og Værne kloster-området. I Riksantikvarens prøveprosjekt Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse (høring 2014) er begge disse områdene foreslått blant ni slike landskap i fylket, og dette nasjonale hensynet bør vektlegges. Av de to landskapene er det kun lystgårdslandskapet på Søndre Jeløy som berøres av en ny bru (K3 Moss-Horten). Det er valgt å legge konseptet over Jeløya i tunnel med hensyn til det særegne landskapet. Det bør være et krav at det kulturhistoriske landskapet på Søndre Jeløy ikke berøres fysisk av veianlegget eller annen infrastruktur knyttet til dette. Av hensyn til landskapsopplevelsene både på Søndre Jeløy og ved Mossesundet må det i den videre prosjekteringen legges stor vekt på bruas og tunnelpåslagenes estetikk. Fylkeskonservatoren påpeker at det på toppen av Røysåsen, like ved det østre brufestet i Mossesundet, ligger et par markante gravrøyser. Stedet er et viktig utsiktspunkt med utsyn over fjorden og byen. Konseptet med tunnel under fjorden (K4 Moss-Horten) vil gå under den sentrale delen av det kulturhistoriske landskapet på Søndre Jeløy og vil således ikke berøre dette i dagen. Det må legges som en forutsetning at sprengningsarbeider i grunnen gjøres på en slik måte at bygningene på de vernede lystgårdene ikke ødelegges. De to konseptene, slik de er beskrevet, berører ingen av de kulturhistoriske bygningsmiljøene i Moss sentrum.

Utenfor Jeløya ligger Guldholmen naturreservat, med stor betydning for hekkende sjøfugler. Likeledes utgjør Oslofjorden en svært viktig trekkroute høst- og vår særlig for ti-tusener av



vanntilknyttede fugler, men også for rovfugler, spurvefugler mm som bruker Oslofjorden som ledelinje under trekket. Det er derfor viktig at natur- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til nasjonalt viktige landskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.

På kort sikt anbefales at et forbedret fergetilbud utvikles med utgangspunkt i rammene for ny fergekonsesjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge. Fylkesrådmannen har merket seg at selv uten fergetrafikken er det påpekt behov for den foreslåtte utbyggingen av rv. 19 for effektiv avvikling av lokaltrafikken. KVVU-en for transportsystemet i Moss og Rygge er godkjent av Samferdselsdepartementet og oversendt Vegdirektoratet til videre utvikling og planlegging. Av hensyn til byplanleggingen i Moss, effektiv utbygging av transportsystemet (nytt dobbeltspor, jernbanestasjon og veg/havn) er det nå viktig at planleggingen og utbyggingen av rv. 19 kommer i gang raskt og koordineres i forhold til jernbaneutbyggingen.

Det er etablert en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mossregionen mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Moss kommune, Rygge kommune og Østfold fylkeskommune som vil arbeide videre med bypakka for Moss/Rygge.

Fylkesrådmannen foreslår at fylkeskommunen gir sin tilslutning til at de anbefalte konseptene legges til grunn for det videre utredningsarbeidet, og at Hurumalternativet ikke skrinlegges på nåværende tidspunkt, men vurderes videre i NTP-prosessen. Dette fordi det er viktig å ta hensyn til klima og miljø og få mer av godset over fra veg til sjø og bane, og fordi dette også bør sees i sammenheng med godsutredningen og KVVU-en for terminalstruktur i Oslofjorden og utbyggingen av jernbanen for øvrig. Særlig bør potensialet for godstogforbindelser vurderes.

Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen. Kravet til seilingshøyder på 72 m i Oslofjorden og forslaget om 32 m i Mossesundet bør vurderes på nytt, da kravet til seilingshøyde i Oslofjorden ikke må være til hinder for en jernbaneløsning over fjorden og hensynet til seilingshøyde i Mossesundet for lokalt næringsliv.

### **Fylkesrådmannens forslag til innstilling**

1. Østfold fylkeskommune støtter anbefalingen om å utrede en fast forbindelse i korridoren Moss – Horten videre. Valg av trasé og utforming av bruer/tunneler behandles i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen. Den faste forbindelsen må være effektivt koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E 134).
2. Det er viktig at natur- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til nasjonalt viktige landskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.
3. For bruene bør kravet til seilingshøyder på 72 m i Oslofjorden og forslaget om 32 m i Mossesundet vurderes på nytt.
4. Østfold fylkeskommune forutsetter at utbygging av rv. 19 bygges ut som anbefalt i KVVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge og at planleggingen og utbyggingen

kommer i gang raskt og koordineres i forhold til jernbane- og sentrumsutbyggingen i Moss.

5. Østfold fylkeskommune støtter forslaget om at rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsatt skal gå i en korridor ved Drøbak og at Oslofjordtunnelen erstattes av enten en utvidet tunnel med to løp eller en ny bru litt lenger nord for Drøbaksundet.
6. Det er viktig å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. En jernbaneforbindelse over fjorden bør derfor vurderes videre i NTP-prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVVU-en for terminalstruktur i Oslofjorden.

Sarpsborg, 15. januar 2015

Atle Haga  
fylkesrådmann

Håkon Johnsen  
fylkesdirektør