



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Dato: 19.03.2015

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201405241-6

Ellen-Christine Koren, 23461512

610

HØRING AV KONSEPTVALGUTREDNINGEN FOR KRYSSING AV OSLOFJORDEN - OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE

Det vises til brev av 19.11.2014 fra Statens vegvesen Region øst om høring av konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden.

Oslo kommune avgir følgende uttalelse:

Konseptvalgutredningen (KVU) for kryssing av Oslofjorden er et todelt oppdrag som utreder:

- Konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
- Bro for rv. 23 som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen med et nytt løp med to felt

Behovsanalyse

I KVUen er det prosjektutløsende behov formulert slik at behovet for en ny forbindelse er implisitt: «Å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og næringstransport». KVUen avgrensnes således til å drøfte valg av ny krysning, og i mindre grad om alternativet til ny krysning. I videre behandling av KVUen bør forbindelsen vurderes i et framtidig trafikksystem i Oslofjordregionen, særlig opp mot planene for utbedring av IC-nettet og transportkapasiteten i Oslo-navet.

Mål

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunns mål:

«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.»

I KVU-dokumentet vises det til at med miljøvennlig menes det i denne sammenheng først og fremst løsninger som legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser. Dessuten er det viktige behov knyttet til nærmiljø (rekreasjonsområder, reduksjon av luftforurensing og støy) og bevaring av verdifulle arealer (natur- og kulturminnevern, jordvern). Med effektivt menes et robust og trafikksikkert transporttilbud som reduserer Oslofjorden som barriere for gods- og persontrafikk.

KVUen konkluderer med å planlegge videre med utgangspunkt i et konsept for fast forbindelse mellom Horten og Moss. Dette konseptet har dårlig måloppnåelse knyttet til miljø. Oslo kommune stiller derfor spørsmål om hvorvidt anbefalingene følger opp samfunnsmålet som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Målkonflikten mellom klimamål og effektmål for transport kommer opp i mange større veiprosjekter. Statens vegvesen påpeker også selv at det er betydelig målkonflikt mellom effektmålene for transport (reduisert reisetid, mindre forsinkelser og redusert risiko for stenging), effektmålet om utvikling av en større og integrert region og effektmålet om reduserte utslipp av klimagasser.

Krav

Det stilles to absolutte krav til konseptene:

- Alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledene på minimum 72 meter i et seilingsløp med bredde på 750 meter eller to løp med bredde 350 meter. Dette er nødvendig for at de største cruiseskipene skal kunne seile inn til Oslo.
- Konsepter skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

For Oslo kommune er det viktig at nye forbindelser over Oslofjorden ikke medfører begrensninger for sjøveis trafikk til Oslo Havn. Det er et mål for kommunen å overføre godstransport fra vei til bane og sjø. Det absolutte kravet om seilingshøyde tilfredsstilles kravene fra Oslo Havn KF, og det legges ikke begrensninger på trafikken til Oslo Havn. Styret i Oslo Havn KF har behandlet konseptvalgutredningen i møte 26.02.2015, og uttalelsen er vedlagt.

Videre sier KVUen at konseptene i tillegg skal vurderes ut fra følgende krav:

- Bruer over Oslofjorden bør tilfredsstille Kystverkets anbefalte seilingshøyder også utenfor hovedledene.
- Faste forbindelser bør ikke gi dårligere tilbud til syklistene enn i dagens transportsystem over Oslofjorden.

Det er et mål i Klimaforliket at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Oslo kommune stiller spørsmål om ikke tilbudet for alle disse transportmåtene burde vært tatt med som krav, og ikke bare syklistene. Vi har merket oss at alle gruppene er tatt med i den samfunnsøkonomiske analysen.

Alternativanalyse

Tidligere reisevaneundersøkelser for trafikken i Oslofjordtunnelen og på fergen Moss - Horten og transportanalyse av dagens situasjon indikerer at de to forbindelsene betjener ulike transportstrømmer i et nordlig og et sørlig marked. Dette var utgangspunktet for utvikling av konsepter i tre delområder:

- Et nordre med nye forbindelser til E18 med utgangspunkt i Oslofjordtunnelen/eventuelt ny bru for rv. 23
- Et midtre med fast forbindelse over sørenden av Hurumlandet
- Et søndre i korridoren Moss - Horten eller lengre sør

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen

Tunnelsikkerhetsforskriften krever at det gjøres tiltak for å øke sikkerheten i Oslofjordtunnelen, og at disse tiltakene skal være gjennomført innen 2019.

Statens vegvesen startet våren 2012 planlegging av nytt løp i Oslofjordtunnelen. I februar 2013 besluttet Samferdselsdepartementet at KVU for kryssing av Oslofjorden skulle utrede bru som alternativ løsning for rv. 23 over Oslofjorden.

Bro over Oslofjorden framstår i KVUen som et bedre alternativ enn å bygge nytt løp i tunnelen fordi en broløsning ser ut til å ha god samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I tillegg har broalternativet like god eller bedre måloppnåelse for alle målene for utvidelse av Oslofjordtunnelen, og det kan legges til rette for gange og sykling. Forskjellen i ikke-prissatte virkninger må eventuelt tillegges svært stor vekt hvis tunnelen skal rangeres som like god eller bedre enn bru i den samfunnsøkonomiske analysen.

Statens vegvesen viser til at før det tas en endelig beslutning om bru eller tunnel, må rammene for videre trafikk i Oslofjordtunnelen avklares med EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Oslo kommune som forvalter av nordre del av Håøya vil bemerke at Håøya utgjør en stor ressurs med sentral beliggenhet for befolkningen i Indre Oslofjord for utøvelse av fjordrelatert friluftsliv. Øya har store kvaliteter for friluftslivet, med industrielle kulturminner, eldre kulturminner og rik og variert natur som danner grunnlag for bruk og tilrettelegging. Oslo kommune ved Bymiljøetaten samarbeider med Oslofjordens friluftsråd og Frogn kommune om en forvaltningsplan for Håøya som bl.a. vil legge føringer for en revitalisering av Håøya. Konsekvenser av en ny bru for Håøya både med tanke på redusert naturopplevelse/ landskapsopplevelse og tilgjengelighet, samt direkte natur- og terrenginngrep på øya må synliggjøres.

Konsepter for ny kryssing av Oslofjorden

Etter siling av konseptene ble antallet konsepter redusert til tre veikonsepter, en jernbanekryssing (Vestby–Sande) og et konsept med bedre fergetilbud i dagens fergesamband.

- Konsept 1 - Forbedret fergetilbud
- Konsept 2 - Hurumforbindelse med vei og jernbane
- Konsept 3 - Bru Moss – Horten
- Konsept 4 - Tunnel Moss-Horten

KVUen konkluderer med at det er vanskelig å forsvare en jernbaneinvestering på det aktuelle nivået. 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.

På kort sikt anbefales det at et forbedret fergetilbud mellom Moss og Horten utvikles med utgangspunkt i rammene for ny fergekonsesjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVU for hovedveisystemet i Moss og Rygge. Oslo kommune slutter seg til denne anbefalingen.

Trafikale virkninger

Transportanalysen som er gjennomført viser at en fast forbindelse over Oslofjorden i hovedsak har to virkninger. Det ene som skjer er en endring for en del relativt korte, lokale reiser som tidligere hadde start og mål på en og samme side av fjorden, men som nå velger å krysse fjorden. For disse reisene øker andel bilreiser på bekostning av sykkel og gange. For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsiden til E6 på østsiden av fjorden.

Transportanalysen viser at nye faste forbindelsene over Oslofjorden kan få mellom 35 000 og 47 000 kjøretøy per døgn. Transportanalysen viser videre at det er størst forskjell mellom

veikonseptene for de korte reisene, mens det er mindre endringer for de lange reisene. For reiser med lange kjøretøy er det små forskjeller mellom veikonseptene.

Analysen viser at nye faste forbindelsene i liten grad påvirker trafikkbildet i Oslo og har marginale konsekvenser for trafikken til Oslo.

Samfunnsøkonomisk analyse

I den samfunnsøkonomiske analysen kommer konseptene med fast forbindelse Moss-Horten best ut.

Investerings- og driftskostnadene for nye faste forbindelser over Oslofjorden er betydelige. Selv om det er lagt til grunn bompengefinansiering av prosjektene vil det også kreves svært høye statlige bevilgninger. Etter Oslo kommunes vurdering må denne investeringen sees i sammenheng med andre større investeringer og muligheter for en mer bærekraftig byutvikling i regionen.

Regionale virkninger

KVUen viser at med ny fjordkryssing er det sannsynlig at pendlingen over Oslofjorden vil øke betydelig. Hovedtrekkene er likevel at de regionale pendlingsmønstrene i Oslofjordområdet endres lite. I de fleste tettstedene er beregnet andel som pendler til Oslo tettsted like store eller større enn andelen som pendler til nærmeste store nabotettsted. Ny fjordkryssing gir kun marginale endringer i andelen som pendler til Oslo.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har sammen utarbeidet *Regionalplan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Planen er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 27.02.2015.

Hovedstadsområdet med Oslo og Akershus er i betydelig grad avhengig av utviklingen i sitt større omland. Den funksjonelle bolig- og arbeidsmarkedsregionen strekker seg ut over grensene for Oslo og Akershus. Regionen utvides etter hvert som veier og baner bygges ut og korter ned reisetidene (regionforstørring). Derfor er det nødvendig å se areal- og transportplanen i forhold til hva som skjer utenfor grensene til de to fylkene. Den regionale planen for Oslo og Akershus trekker opp linjene for utviklingen mot 2030. I tillegg drøftes to mulige utviklingsperspektiver, Stjernebyen og Ringbyen, for Osloregionen mot 2050 for å se om den regionale planen mot 2030 gir muligheter for forskjellige utviklingsperspektiver.

Stjernebyen er en videreføring av areal- og transportstrategien for Osloregionen som bygger på prinsippet om flerkjernet utvikling. Stjernebyen representerer en balansert vekst der flere byer og tettsteder kan få et tilstrekkelig befolkningsgrunnlag til å utvikle et variert arbeidsmarked med gode lokale tjeneste og servicetilbud, samt et godt lokalt kollektivtilbud. For å bli store nok til å utvikle varierte arbeidsmarkeder, må byene få en betydelig andel av veksten i Osloregionen. Pendlingsmønsteret vil fortsatt være Oslorettet, men det vil også være arbeidspendling mellom de øvrige byene i Osloregionen.

Ringby-perspektivet søker å utnytte en konsentrasjon av veksten til Oslo og indre del av Oslofjorden. Ringbyen forutsetter en sterk vei og kollektivforbindelse over fjorden og mellom byene på begge sider. En slik forbindelse vil kunne gi et tettere integrert bysystem i indre del av hovedstadsområdet. Dagens veiforbindelse mellom Drøbak og Hurum er ikke tilstrekkelig for en slik utvikling.

Alternativene vurderes opp mot hverandre, «men kan kombineres i en langsiktig utvikling». I utredningen advares det samtidig mot å forutsette like sterk vekst i regionen i perioden 2030-2050 som den som oppleves i dag. I så fall kan det være uhensiktsmessig med å planlegge for både en sterk byutvikling langs eksisterende infrastrukturer og en tilsvarende sterk utbygging i de nye områdene som blir tilgjengelige med ny infrastruktur.

Oslo kommune vil derfor trekke frem konklusjonen i høringsutkast til regional plan, noe som anses som en foreløpig fellesvurdering for både Oslo og Akershus:

«Mens Stjernebyen bygger på en regional struktur som det er politisk enighet om og som vil utnytte vedtatt infrastrukturbygging, forutsetter Ringbyen et avvik fra utviklingen til nå og planene fremover. Stjernebyen anses derfor som mest robust av de to perspektivene.»

Ut fra et regionalt perspektiv bør det derfor også stilles spørsmål ved behovet for en ny Oslofjordforbindelse, fremfor behov for andre større investeringer i kollektivtrafikk og jernbane, og muligheter for en mer bærekraftig byutvikling i regionen som helhet.

Med hilsen

Guri Melby
byråd

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg: Brev av 30.01.2015 fra Bymiljøetaten
Brev av 27.01.2015 fra Plan- og bygningsetaten
Brev av 27.02.2015 fra Oslo Havn KF

Kopi til: Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn KF