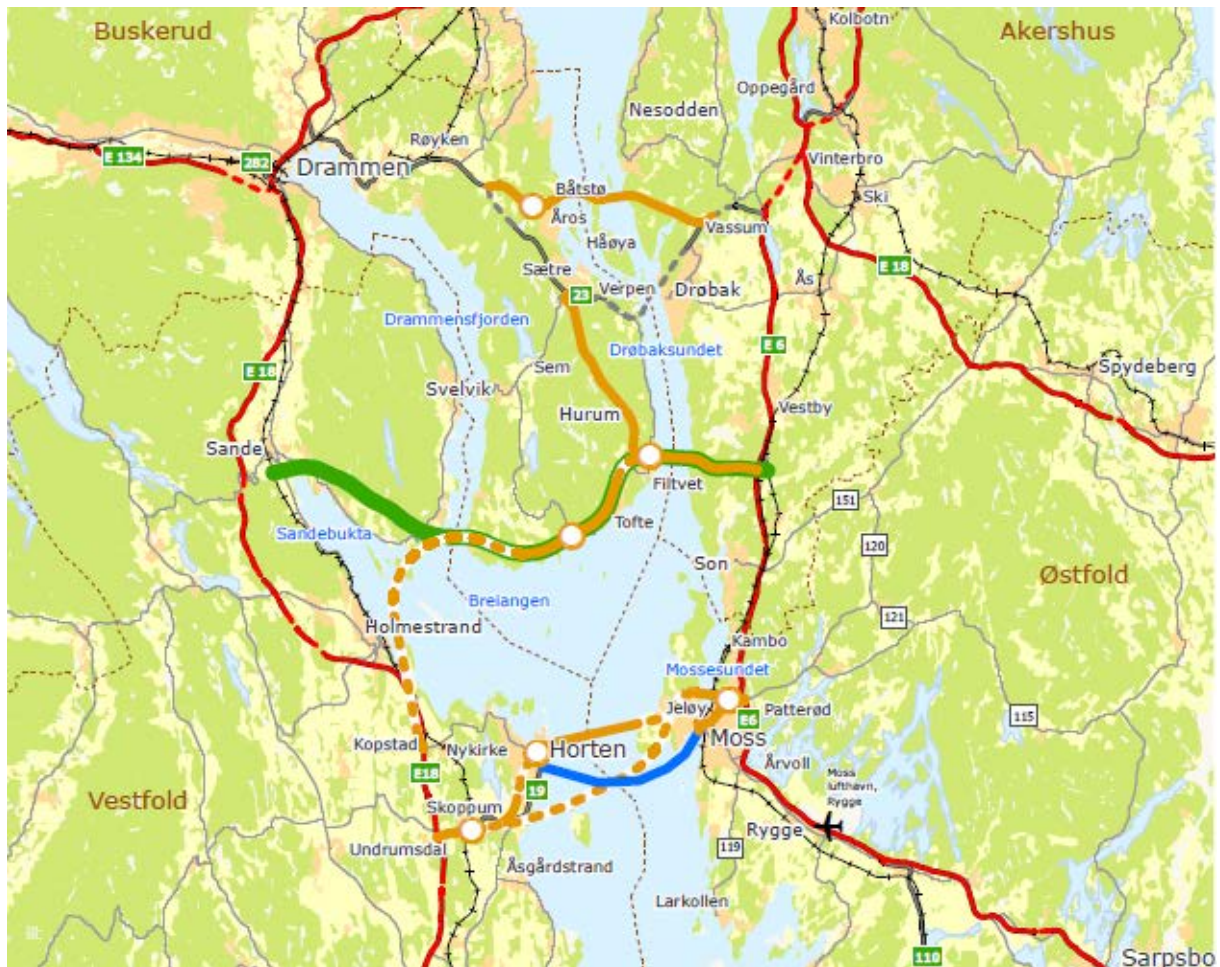


# *KVU for kryssing av Oslofjorden*

## Oppsummering høringsuttalelser



**Statens vegvesen Region øst**

*Juni 2015*

# Innhold

<b>1</b>	<b><i>Innledning</i></b>	<b>3</b>
<b>2.</b>		<b>4</b>
2.1	Oppsummering	4
2.2	Sammendrag av de enkelte uttalelsene	4
A	Statlige myndigheter	4
B	Fylkeskommuner	5
C	Kommuner	5
D	Organisasjoner, foreninger og næringsliv	7
E	Privatpersoner	15
<b>3</b>	<b><i>Uttalelser om nye kryssinger sør for rv. 23</i></b>	<b>16</b>
3.1	Oppsummering	16
3.2	Sammendrag av de enkelte uttalelsene	17
A	Statlige myndigheter	17
B	Fylkeskommuner	18
C	Kommuner	20
D	Organisasjoner, foreninger og næringsliv	24
E	Privatpersoner	33

# 1 Innledning

Foreliggende oppsummering er en gjennomgang av innkomne uttalelser etter høring av konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden. Oppsummeringen inneholder også transportetatens kommentarer til enkelte forhold som er påpekt i uttalelsene.

Konseptvalgutredningen lå ute til offentlig høring fra 19. november 2014 til 1. mars 2015. Enkelte fikk utsatt høringsfristen av hensyn til behandling i fylkesting, kommunestyre eller årsmøter.

Ved høringen kom det inn 138 høringsuttalelser. Av disse kommer fem uttalelser fra statlige organer, fem fra fylkeskommuner, 23 fra kommuner/regionråd og 61 fra ulike organisasjoner, foreninger og næringsliv. I tillegg uttalte 44 privatpersoner/husstander seg om saken.

Oppsummeringen er delt i to deler – den første med uttalelser om løsning for rv. 23 over Oslofjorden i dagens korridor og den andre med uttalelser om ny kryssing over Oslofjorden lenger sør. Noen høringsinstanser har uttalt seg om begge deler, og for disse er omtalen av innholdet i uttalelsen delt i to.

I hver av de to delene er uttalelsene redigert i følgende rekkefølge:

- A Statlige myndigheter
- B Fylkeskommuner
- C Kommuner
- D Organisasjoner, foreninger og næringsliv
- E Privatpersoner

Høringsuttalelsene i kategori A – D ovenfor er fortløpende offentliggjort på prosjektsidene på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). Denne oppsummeringen legges også ut på prosjektsidene.

## 2. Uttalelser om løsning for rv. 23

### 2.1 Oppsummering

Nesten alle som uttaler seg om løsning for rv. 23, støtter bygging av nytt tunnellop. Akershus fylkeskommune og kommunene Svelvik, Nesodden og Asker går inn for løsning med bru for rv. 23. Også næringslivet, med unntak av Norges Lastebileier-forbund, går inn for bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen.

De som støtter utvidelse av Oslofjordtunnelen, påpeker at det er best å forbedre nåværende infrastruktur framfor å bygge en helt ny trasé. Brua og den nye traséen i Frogn og Røyken vil ødelegge viktige natur- og friluftslivsområder. Mange av uttalelsene hevder at de ikke-prissatte virkningene av bruløsningen er altfor dårlig utredet sammenlignet med i konsekvensutredningen i vedtatt reguleringsplan for byggetrinn 2 i Oslofjordtunnelen. De fleste mener at naturinngrep, støy og andre negative virkninger er for lite vektlagt og stiller seg derfor uforstående til konklusjonen i den samfunnsøkonomiske analysen.

Flere uttrykker tvil til anslag for kostnader for bygging av bru. Det påpekes blant annet at det er lagt vekt på at brua kan gi mulighet for å gå og sykle over Oslofjorden uten at kostnadene for gang- og sykkelveg er tatt med i kostnadsanslaget.

Mange uttrykker at det haster med utbedring av dagens Oslofjordforbindelse og legger i sin uttalelse vekt på at en toløps tunnel kan stå ferdig flere år tidligere enn ei bru og til en vesentlig lavere kostnad. Mange påpeker at hele strekningen fra E6 til E18 må ses i sammenheng og bygges ut som fire felts motorveg raskest mulig.

### 2.2 Sammendrag av de enkelte uttalelsene

*Transportetatens kommentarer til høringsuttalelsene er satt i kursiv. Mange synspunkter gjentas av flere. Poenger som gjentas i mange uttalelser er forsøkt samlet opp i den innledende oppsummeringen i kapitlene 2 og 3. Ett og samme synspunkt kommenteres bare én gang, som regel under den første uttalelsen som tar opp det aktuelle forholdet.*

#### A Statlige myndigheter

##### A.1 Miljødirektoratet

Miljødirektoratet viser til at de miljøfaglige forholdene blir omtalt i egne uttalelser fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold. Miljødirektoratet ser ikke behov for ytterlige merknader til KVUen.

##### A.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Mener KVUen har konkludert feil når den setter konfliktpotensialet som lite for ikke-prissatte konsekvenser for bro for rv.23 og mener nytt tunnellop er den beste løsningen. Fylkesmannen kan vanskelig se at alternativet med fjordkryssing på bro kan gjennomføres uten store negative konsekvenser for natur- og friluftsområdene i den delen av Oslofjorden.

##### A.4 Fylkesmannen i Buskerud

Fylkesmannen mener en ny parallell tunnel vil bedre dagens situasjon vesentlig, og anbefaler derfor denne løsningen framfor en kryssing på bro. Kryssing av Oslofjorden på bro nord for dagens rv. 23

Oslofjordtunnelen gi betydelige negative konsekvenser på landskapsbildet over Oslofjorden, og for landarealene i Røyken kommune. Fylkesmannen mener videre at foreliggende KVU er for grovmasket til at man nå konkret kan uttale seg om hvilke arealbeslag som vil gå med til dette prosjektet i Røyken kommune.

## B Fylkeskommuner

### B.1 Buskerud fylkeskommune

Fylkesutvalget anbefaler at det pågående planarbeidet for bygging av nytt løp for rv. 23 i Oslofjordtunnelen videreføres og realiseres raskest mulig. Hele strekningen fra E6 i øst til E18 i vest må sees i sammenheng, og hele strekningen må ferdigstilles for å oppnå et forutsigbart, effektivt transportsystem som knytter bolig- og arbeidsmarkedet på hver side av Oslofjorden tettere sammen.

### B.5 Akershus fylkeskommune

Ut fra konklusjonen om at rv. 23 i bru over Oslofjorden på lang sikt har høyere samfunnsnytte enn et nytt tunnellop støtter fylkesutvalget at det jobbes videre med en slik løsning. Dersom brualternativet skal utredes videre, må natur-, miljø-, friluft- og kulturminneinteresser utredes tilfredsstillende. Enten det bygges nytt tunnellop eller bru forutsettes det at rv. 23 utbedres og får en bedre tilkobling til E18 på vestsiden.

## C Kommuner

### C.2 Hurum kommune

Hurum kommune anbefaler tunnellopsløsning (løp 2) for utvikling av rv. 23 Oslofjordforbindelsen. De anbefaler bruk av statlig regulering for å sikre fremdrift i utbygging av rv. 23 fra E18 til E6. Kommunen mener at en bro over Håøya Nord til Båtstø ikke er å anbefale. Kommunen ber videre om at samferdselsmyndighetene i Akershus og Buskerud starter opp arbeid med en KVU for ny Røyken/Slemmestad vei.

### C.3 Røyken kommune

Kommunestyret anbefaler at det pågående planarbeidet for bygging av nytt løp for rv. 23 i Oslofjordtunnelen videreføres og realiseres raskest mulig. Hele strekningen fra E6 i øst til E18 i vest må sees i sammenheng, med fire-felts vei på hele strekningen. Kommunestyret ber videre om at samferdselsmyndighetene i Akershus og Buskerud starter opp arbeid med en KVU for ny Røyken/Slemmestad vei.

### C.9 Svelvik kommune

Anbefaling om ny rv. 23 og bru støttes. Det anbefales å gå videre med utredning og planlegging av denne konseptløsningen uavhengig av arbeidet med fast forbindelse i korridoren Moss – Horten.

### C.10 Oslo kommune, Småbåtutvalget

Småbåtutvalget støtter ikke anbefaling om bro for rv.23 og ber om at forslaget skrinlegges på grunn av rekreasjon/friluftsliv. Det pekes på at Håøya og områdene i Frogn og generelt langs fjorden er svært viktige friluftsområder for en stor befolkning, og at områdene brukes flittig.

### C.11 Spikkestadutvalget (Røyken og Asker kommuner)

Som en videreføring av KVU-arbeidet, etterlyser Spikkestadutvalget en helhetlig trafikk- og samfunnsanalyse for hovedvegssystemet på begge sider av Oslofjorden. Analyseområdet må omfatte

rv. 23 med tilkobling til E6 og E18, samt fv. 165 Slemmestadveien og fv. 167 Røykenveien. Hensyn til nærmiljø, friluftsliv, regional utvikling, samt behov for gods- og næringstransport må inngå i utredningen.

### **C.13 Nesodden kommune**

Går inn for bru som framtidig løsning for rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Det forutsettes at den nye traséen bygges med gang- og sykkelveg, og at det samtidig etableres ny adkomstvei til Nesodden.

#### Etatenes kommentar:

*Statens vegvesen har vurdert alternative løsninger for ny atkomst til Nesodden. Dette arbeidet har vist at en løsning mellom rv. 23 ved Bråtan til Tusse ved fv. 156 passer best for flertallet av bilreisene. Fylkeskommunen har bedt Statens vegvesen arbeide videre med denne løsningen i samarbeid med Frogn og Nesodden. Ei ny bru som framtidig løsning for rv. 23 Oslofjordforbindelsen kan på sikt føre til endret bosetting- og reisemønster på Nesodden, men en ny veg mellom Bråtan og Tusse vurderes uansett som den mest attraktive traséen for de fleste reiser til/fra Nesodden.*

### **C.15 Asker kommune**

Anbefaler at kryssing av Oslofjorden løses med bru som ivaretar alle trafikantgrupper, også syklende og gående. På lengre sikt må det også inkluderes en jernbanekryssing over fjorden.

Konseptvalgutredningen har ikke utredet konsekvensene av framtidig rv. 23 for Asker, fv.165 Slemmestadveien og fv. 167 Røykenveien på en tilfredsstillende måte. Kommunen etterlyser en helhetlig trafikk- og samfunnsanalyse for hovedveisystemet på begge sider av fjorden. Hensynet til nærmiljø, friluftsliv, regional utvikling, samt behov for gods- og næringstransport må inngå i dette arbeidet. Videre vurdering av trafikantbetaling må inkludere tilliggende veisystem inkl. fv.165 Slemmestadveien og fv. 167 Røykenveien.

### **C.16 Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel**

Oslo kommune som forvalter nordre del av Håøya, bemerker 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. 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.

### **C.19 Vestby kommune**

Rv. 23 Oslofjordtunnelen utvidet med et nytt løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og ha samme kapasitet som løsning med bru. Dette vil gi minst inngrep i landskapet i Oslofjorden som har store nasjonale verneområder.

### **C.20 Drammen kommune**

Drammen kommune anbefaler at det pågående planarbeid for bygging av nytt løp for rv.23 i Oslofjordtunnelen videreføres og realiseres raskest mulig. Bygging av 4-felts løsning mellom Hurumlandet og Frogn vil bidra til å styrke rv. 23 som transport- og utviklingskorridor mellom Drammen og Østfold/Sverige. Hele strekningen fra E6 i øst til E18 i vest sees i sammenheng.

Drammen kommune understreker at en ny tunnel skal ha helt andre sikkerhetskrav enn nåværende tunnel, hjemlet i EUs tunnel-direktiv.

## C.22 Frogn kommune

Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og rv. 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru. Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og økt forutsigbarhet for trafikantene. Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Frogn kommune anbefaler ikke videre utredning av en bruforbinding som erstatning for tunnel under Oslofjorden. Den skisserte bruløsningen innebærer store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier, som vurderes å ha høyere samfunnsmessig nytte enn beregnet trafikantnytte i brualternativet.

### Etatenes kommentarer:

*Når det gjelder tidspunkt for åpning av Oslofjordtunnel med to løp, har Statens vegvesen uttalt at det kan være mulig å åpne det nye løpet i 2021. Samtidig stenges det gamle løpet i ca. ett år for rehabilitering slik at tunnel med to løp kan være i drift fra 2022. Ved rehabilitering av dagens løp kan dette være rømningstunnel hvis det nye løpet må evakueres.*

## D Organisasjoner, foreninger og næringsliv

### D.2 Frogn SV

Frogn SV ønsker nytt tunnellop for rv. 23 framfor bru. Miljø er ikke tillagt vekt ettersom man har valgt å ikke prissette tap av viktige rekreasjonsområder. En bruløsning vil medføre at store deler av Frognmarka og Drøbaksundet ødelegges som naturområde. Det er ikke tatt hensyn til positive helsevirkninger av tilgang til gode rekreasjonsområder i nærheten av bosteder. De viser videre til at KVUen bekrefter at tunnellop er tryggere enn bruløsning, uten at dette blir vektlagt i KVUens konklusjon. Det er ikke tatt hensyn til trafikantnyttene av at en 2-løpstunnel kan stå ferdig flere år før ei bru. Det er regnet trafikantnytte av gang- og sykkelveg til tross for at kostnadene til dette ikke er lagt inn i kostnadsberegningen. Videre er kostnadene ved bruløsning «slanket» ved at man bruker den billigste brua på vestsiden.

### Etatenes kommentar:

*I KVUen vurderes konseptene med to ulike tilnærminger – ut fra effekt mål med tilhørende indikatorer (grad av måloppnåelse) og i den samfunnsøkonomiske analysen. Med tanke på måloppnåelse vurderes bru og tunnel som omtrent like når det gjelder trafiksikkerhet. Bru vurderes som noe bedre når det gjelder konsekvenser ved uønskede hendelser, spesielt risiko for og konsekvenser ved bilbrann.*

*I KVU-rapporten slås det fast at både bru og tunnel med to løp oppfyller krav til trafiksikkerhet og kapasitetsbehov. En løsning med toløps tunnel gir i beregning av prissette virkninger noe større nedgang i ulykkeskostnader. Dette skyldes at løsning med bru har tofelts veg med risiko for møteulykker på tidligere riksveg fra Verpen til Krokodden. Beregning av prissette virkninger tar imidlertid ikke hensyn til økt ulykkesrisiko ved toveis trafikk i ett tunnellop.*

*Det er riktig at kostnader til bygging av gang- og sykkelveg ikke er tatt med ved beregning av prissatte virkninger. Men beregning av trafikantnytte i verktøyet EFFEKT tar likevel med nytte for syklister. Rent metodisk er dette ikke konsistent, men 2 millioner kroner i nytte for syklister utgjør bare 2 promille av beregnet netto nytte for løsning med bru.*

## **D.6 Logistikkforeningen Østfold**

Logistikkforeningen Østfold støtter hovedkonklusjonene i KVUen og ber primært om en umiddelbar videre utredning av fast forbindelse Moss-Horten. Sekundært mener de at rv. 23 bør bygges ut med en nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen. De fraråder bru, blant annet på grunn av framdrift og kostnader.

Etatenes kommentar: *For å tilfredsstillere tunnelsikkerhetsforskriften må det på mellomlang sikt gjøres tiltak for rv. 23 over Oslofjorden. Spørsmålet om en eventuell ny fast forbindelse sør for Hurum kan vurderes relativt uavhengig av løsning for rv. 23. Dette skyldes at dagens kryssinger med tunnel og ferje betjener to relativt adskilte markeder slik at kvaliteten i transporttilbudet i nord i liten grad påvirker trafikken Moss - Horten og omvendt.*

## **D.7 NHO Logistikk og transport**

NHO Transport og Logistikk ønsker nytt tunnellop for rv. 23 slik at tunnelen kan tilfredsstillere nye internasjonale krav til tunnelsikkerhet.

## **D.8 E134 Haukelivegen AS**

De ønsker løp nr. 2 i Oslofjordtunnelen, og at dette bør bygges så snart som mulig. Videre bør rv. 23 snarest mulig bygges ut med full firefelts-standard på hele strekningen mellom E18 og E6 og oppgraderes til europaveg gjennom forlenging av E134. De påpeker den økonomiske usikkerheten i investeringene. Det krever en faglig begrunnelse for å ikke bruke kostnadsdata som er basert på reguleringsplanen for ekstra tunnellop (nøyaktighet +/- 10 pst). Videre burde det vært lagt til grunn en mer realistisk framdrift for brualternativet. Forskjellen i samfunnsnyttene kunne blitt mindre, dersom man hadde tatt hensyn til at tunnel kan stå ferdig vesentlig tidligere enn bru.

Etatenes kommentar:

*Formuleringen om nøyaktighet i kostnadsanslagene i første avsnitt på s. 57 er misvisende. Kostnadstallene for utbygging av strekningen Vassum – Verpen med utvidelse av Oslofjordtunnelen er hentet fra anslaget i forbindelse med reguleringsplanen og har større nøyaktighet enn kostnadene for bru.*

*Selv om det i KVUen er lagt stor vekt på å utarbeide et godt skisseprosjekt for rv. 23 på bru, er reguleringsplan for bygging av nytt tunnellop ved siden av eksisterende tunnel et mer modent prosjekt. Kostnadene for løsning med bru er vurdert etter Statens vegvesens anslagsmetode. For å synliggjøre usikkerheten er investeringskostnaden oppgitt som et relativt stort intervall (fra P15 til P85). Beregning av samfunnsøkonomi for bru er basert på forventet investeringskostnad (P50).*

*Når det gjelder hvordan ulikt tidspunkt for åpning av utvidet tunnel og bru slår ut i prissatt nytte, viser vi til kommentar under D.33 nedenfor.*

## **D.9 Søndre Langåra Vel**

De mener et nytt tunnellop i Oslofjorden fremstår som den beste løsningen. Bru for rv. 23 vil gi store negative følger for naturmiljø, nærmiljø og friluftsområder på Håøya og områdene rundt. Det er en tydelig svakhet ved KVUen at de ikke-prissatte verdiene er underkommunisert i totalvurderingen.



### **D.10 Røyken næringsråd**

Røyken næringsråd ønsker nytt tunnellop for rv. 23. Man er avhengig av å få etablert en trygg og stabil kryssing av rv. 23 Oslofjordtunnelen for å få vekst og utvikling i Røyken. Det må ikke brukes ressurser på bru-løsninger som ikke lar seg realisere like raskt. Næringsrådet forutsetter at en effektiv planlegging og bygging av hele stekningen fra E6 i øst til E18 i vest prioriteres høyt.

### **D.11 Syklistenes Landsforening**

Ferje er det foretrukne alternativet for syklende. Ved nedleggelse av ferjesamband må det være et absolutt krav at tilbudet må være like godt eller bedre enn tidligere. Bru gir bedre tilbud til syklende enn tunnel. De gir sin støtte til alternativene med bru ved kryssing av Oslofjorden. Dette gjelder både ved en utvidelse av rv. 23 over Drøbaksundet og fast vegforbindelse over Oslofjorden. De påpeker at dersom tilbudet til syklende skal ivaretas av bussforbindelse, må denne ha god kapasitet til å ta med sykler, ha minst like hyppig frekvens som nedlagt ferje og samme eller lavere pris.

### **D.12 Norges Lastebileier-forbund (NLF)**

Norges Lastebileier-forbund mener det må velges en bruløsning for oppgradering av rv. 23. En bruløsning må ses som en del av ring 4 rundt Oslo, for å avlaste gjennomgangstrafikken gjennom Oslo. NLF mener at det på kort sikt og snarest mulig må forseres å forbedre resterende deler av rv. 23 mot E18 Lier/Drammen, slik at standarden knyttet til trafiksikkerhet, kurvatur, stigning, framkommelighet og hastighet blir moderne og framtidsrettet.

### **D.13 Hurum næringsråd**

Hurum næringsråd ønsker et tunnellop 2 for rv. 23. Etter næringsrådets oppfatning vil tunnellop 2 være det alternativet som lar seg gjennomføre innenfor et akseptabelt tidsperspektiv. Næringsrådet anmoder om at det startes et planarbeid for firefelts veg på rv. 23 fra tunnelåpningene i Hurum i retning mot Røyken. I forbindelse med bygging av tunnellop 2 må det sikres nødvendig støyskjerming

### **D.14 Embla Båtstø kvinnelag**

Embla ønsker nytt 2-løp på rv. 23 Oslofjordtunnelen. De er sterkt imot bygging av en eventuell rv. 23-bru over indre Oslofjord med anløp i Båtstø. En bro midt i lokalsamfunnet vil forringe livskvaliteten for beboerne vesentlig. De peker i den sammenheng spesielt på støy og luftforurensing, men også den visuelle forurensingen som viktige faktorer. I tillegg vil rekreasjonsmuligheten i nærområdet forringes kraftig. Embla stiller seg bak høringssvaret fra Alliansen: «Nei til bro over Indre Oslofjord – høringssvar KVU kryssing av Oslofjorden».

### **D.15 Drøbak kajakklubb**

Drøbak kajakklubb ønsker nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen, og viser til at dette vil løse dagens problemer med manglende framkommelighet og bedre sikkerheten. KVUens anbefaling om ny bru for rv. 23 over Drøbaksundet legger til rette for økt trafikk og dermed økte klimagassutslipp.

Kajakklubben reagerer på at trafikantnyttene er beregnet uten bompenger, og dette er svært urealistisk gitt dagens politiske og økonomiske situasjon. Videre er ikke nytteverdien av at et nytt løp kan stå ferdig syv år før en bru beregnet. Kajakklubben trekker videre fram at en bruforbindelse vil gi støy og ødeleggelser i viktige rekreasjonsområder. De økonomiske beregningene for bru er meget usikre, og inkluderer ikke ekstrakostnader, for eksempel knyttet til hengebru eller til gang- og sykkelveger. Verdien av fem minutters spart reisetid og trafikkøkning tillagt for stor vekt sammenlignet med alle de andre konsekvensene.

### **D.16 Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV)**

OFV ønsker et nytt tunnellop for rv. 23 fordi det vil sikre økt pålitelighet og økt trafiksikkerhet

sammenlignet med nåsituasjonen langt raskere og til lavere kostnad enn en ny bru. Fast forbindelse Moss-Horten er en forutsetning for OFV når de anbefaler nytt løp i Oslofjordtunnelen.

### **D.17 Alliansen for bevaring av kystlandskapet mellom Hvitsten og Son**

I Alliansen inngår velforeninger både i Hvitsten og på Pepperstad, Naturvernforbundet i Vestby og Forum for natur og friluftsliv i Vestby. De mener det må satses på prosjekter som kan forbedre nåværende infrastruktur, herunder forbedret ferjetilbud Moss-Horten og et nytt andre løp i Oslofjordtunnelen. Med nytt tunnellop antar de at mange av problemene knyttet til sikkerhet og regularitet i dagens tunnel vil være løst.

### **D.18 Aspon Vel**

Aspon Vel er motstandere av en ny bruforbindelse på rv. 23, og mener det heller bør arbeides videre med nytt løp 2. Statens vegvesen har undervurdert konfliktpotensial for nærmiljø og friluftsliv. De ber Statens vegvesen forklare hvorfor de ikke-prissatte konsekvensene blir vektet så lavt. De mener det faglige grunnlaget for vegvesenets vurderinger i KVUen ikke er godt nok som beslutningsunderlag for den videre prosessen.

### **D.19 Drammen Næringslivsforening og Lier Næringsråd**

Drammen Næringslivsforening og Lier Næringsråd anbefaler at planene for og bygging av Oslofjordtunnelens andre løp gis prioritet, og det må være et mål om ferdigstillelse i 2022. De viser til den betydning rv. 23 med kryssing av Oslofjorden har for trafikkavviklingen i regionen. Trafikkøkningen på rv. 23 kombinert med problemene i tunnelen understreker betydningen av å øke kapasiteten raskest mulig. Ressursene må først og fremst settes inn for å øke kapasiteten i etablerte vegstrekninger. For næringslivets utfordringer er det ikke løsningsorientert å bruke ressurser på mulige bruløsninger.

### **D.22 LO**

K1 og nytt tunnellop for rv.23 er viktig. Det må utvikles en effektiv fjordkryssing med gode tilførselsveier hvor næringslivets fraktbehov settes i fokus. Dette må komme på plass så raskt som mulig. I første omgang må ferjesambandet mellom Moss – Horten videreutvikles med flere og nye ferjer og rv. 19 må legges i tunnel gjennom Moss. Videre vil det være helt avgjørende at man fortsetter arbeidet for utvidelse av Oslofjordtunnelen. Med disse to grepene vil man ha en nordlig og sørlig fjordkryssing med god kapasitet og som kan gjennomføres på relativ kort tid.

### **D.25 Båtstø båtforening**

Båtstø Båtforening støtter nytt tunnellop for rv.23. De mener området som strekker seg fra Nærnes i nord til Drøbak i sør representerer Oslofjordens viktigste rekreasjonsområde, og at en bro vil rasere området og ødelegge naturoplevelsen. De påpeker også at INON-områdene (inngrepsfrie områder) på Søndre Håøya vil bli markant svekket ved en bro. Båtforeningen støtter Alliansen Nei til bro i Indre Oslofjord som blant annet mener at utredningen er svakt fundert hva gjelder å differensiere nyttebegrepet, og at utredningen av ikke-prissatte konsekvenser er mangelfull.

### **D.26 Alliansen Nei til bro over Indre Oslofjord**

Alliansen er en overbygning for privatpersoner, naturvernforbund, båtforeninger, kystvernforeninger og friluftsföreninger. Bro over nordre Håøya vil rasere Oslofjordens viktigste rekreasjonsområde, mens argumentene for bro glimrer med sitt fravær, utover 4-5 minutter kortere kjøretid. KVU'en differensierer for dårlig mellom ulike elementer i prissatt nytte. KVU'en er mangelfull i sin utredning (og vektning) av de ikke prissatte konsekvensene.

En toløpstunnel under Oslofjorden vil gi en moderne, trygg og fremtidsrettet øst-vest kommunikasjon, både med tanke på sikkerhet og trafikkavvikling. Tunnel er statistisk sett sikrere enn bro.

En utvidet tunnel vil, selv uten å trekke inn de ikke prissatte konsekvensene, være mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn bro. En bro vil koste (minst) 19 milliarder, og kreve statlige bevilgninger på minst 15 milliarder (etter fradrag av bompenger) sammenlignet med 1 milliard i statlige bevilgninger for nytt tunnellop. En tunnel med to løp kan stå klar allerede i 2022. Med innsigelsesmuligheter, finansiering og politisk uenighet vil en bro tidligst stå ferdig i 2033-2040. Oslo kommune ønsker en avlastningsløsning, og vil neppe akseptere bro med usikkert tidspunkt for realisering. Næringslivet i berørte kommuner anbefaler tunnel.

Etatenes kommentar:

*Transportanalysen tyder ikke på at en toløps tunnel i særlig grad vil påvirke trafikantenes veivalg og avlaste vegnettet gjennom Oslo. I transportmodellen forutsettes imidlertid normal trafikkavvikling på hele vegnettet. Modellen tar derfor ikke hensyn til eventuell økt trafikk i en utvidet Oslofjordtunnel fordi trafikantene oppfatter denne som en mer forutsigbar rute enn i dag.*

## **D.27 Røyken fjord og miljø**

Røyken fjord og miljø mener at det bør utføres en beregning av samfunnsnytte av bro for rv.23 over Håøya og nytt løp i Oslofjordtunnelen med bompenger. Røyken fjord og miljø mener at dersom det tas hensyn til bompenger i beregningen av prissatte konsekvenser, vil tunnel være mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn bro på rv. 23. Slik Vegvesenets KVU nå foreligger som beslutningsgrunnlag kan politikere velge en svært dyr bro ut fra bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet samtidig som de etterpå velger å delfinansiere den med bompenger som gir negativ samfunnsnytte for bro.

## **D.28 Frogmarkas venner**

Frogmarkas venner er mot bro for rv. 23. Broen med tilførselsveger vil ødelegge naturen på begge sider av fjorden og fjordrommet i indre Oslofjord for all fremtid. Frogmarkas Venner gir sin tilslutning til høringsuttalelsen fra alliansen «Nei til bro i indre Oslofjord».

Frogmarkas venner påpeker at KVU for kryssing av Oslofjorden ikke er samordnet med forslag til Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, blant annet når det gjelder overordnet grøntstruktur. Videre mener de at KVU-metodikken for de ikke-prissatte konsekvensene har store mangler og ikke gir et seriøst grunnlag for prioriteringer. De mener konfliktpotensialet er undervurdert.

Frogmarkas venner mener at en toløps tunnel vil bli en sikker og god forbindelse til en forutsigbar pris. De poengterer også at utredningen baserer sin anbefaling på en utbygging av veinettet på tvers av Oslofjorden uten bompengefinansiering. Det faktum at en slik modell medfører økt og unødvendig bilkjøring, mener de i det videre arbeidet må diskuteres opp mot samfunnets krav til kutt i de samlede klimagassutslippene i Norge.

Etatenes kommentarer:

*I en konseptvalgutredning utredes som beskrevet i rapportens kap. 10.2, de ikke-prissatte virkningene på en forenklet måte med fokus på nasjonale og regionale arealverdier ved bruk av eksisterende databaser. Dette er gjort både for konseptene i sør og for vurdering av en løsning med bru for rv. 23 i nord. Arealer med nasjonal og regional verdi er dessuten kartlagt i møter med fylkesmenn, fylkeskommuner og berørte kommuner.*

*Mange av høringsuttalelsene påpeker at denne framgangsmåten gir for dårlig grunnlag for å velge mellom utvidelse av eksisterende tunnel eller bygging av bru. Svært mange viser til arealverdier i området som ikke har kommet fram i konseptvalgutredningen, men som vil fanges opp i en mer detaljert konsekvensutredning i neste planfase. Mange av høringspartene mener prosjektets anbefaling om bru i nord vil endre seg ved en mer detaljert utredning av de ikke-prissatte virkningene.*

*Valget i nord er mindre konseptuelt og mer detaljerte føringer for videre planlegging og beslutning enn valg mellom konsepter for en ny kryssing i sør. Ei eventuell bru for rv. 23 må ligge i en trasé over nordspissen av Håøya. Videre haster det med en ny løsning for rv. 23 over Oslofjorden på grunn av tidsfristen i tunnelsikkerhetsforskriften. En beslutning om løsning for rv. 23 gir derfor mindre fleksibilitet for vurdering av og valg mellom ulike alternativer i videre prosess enn det som er normalt for en konseptvalgutredning. Denne situasjonen kan tale for at konseptvalgutredningens analyse av en løsning med bru burde gått mer detaljert til verks i behandling av ikke-prissatte virkninger.*

*Både i konseptvalgutredningen og i reguleringsplan for nytt tunnellop bygger transportanalyse og samfunnsøkonomiske beregninger på en situasjon uten bompenger. Den metodiske begrunnelsen for dette er omtalt i kommentar til uttalelse D.20 i kap. 3.2.*

### **D.29 Digerud grendestue**

Digerud grendestue ønsker ikke bro for rv. 23 og synes det er underlig at de som lokal interesseorganisasjon ikke har blitt involvert i utredningsarbeidet. De mener utredningen har tatt for lett på utredning av bru sammenlignet med tunnel og at ikke-prissatte konsekvenser av bru er mangelfullt utredet og undervurdert.

### **D.32 ASKO**

ASKO mener det er behov for fjordkryssing både i korridoren Moss-Horten og rv. 23. ASKO mener rv. 23 med tunnellop nr. 2 må realiseres innen 2019/2021 ut fra stor prosessrisiko ved andre valg.

### **D.33 Virke**

Virke mener det riktig å vurdere aktuelle løsninger for kryssing av Oslofjorden henholdsvis ved Drøbak-Hurum og mellom Horten og Moss uavhengig av hverandre. Virke mener det må bygges et tunnellop nr. to i Oslofjordtunnelen slik det i utgangspunktet er planlagt. Virke stiller 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 i dag som en ikke-akseptabel og uheldig trafikkbegrensende faktor. Det er ikke en situasjon som kan aksepteres for en lengre periode, fram til en kontroversiell broløsning kan stå ferdig.

De samfunnsøkonomiske beregningene i strid med gjeldende metodikk, og må gjennomføres på nytt. Beregningene tar ikke hensyn til at Oslofjordtunnelen med to løp kan stå ferdig mange år før en broløsning.

#### Etatenes kommentarer:

*På s. 62 i rapporten er det påpekt at beregning av prissatte virkninger ikke tar hensyn til forskjellig tidspunkt for åpning, men det betyr ikke en undervurdering av samfunnsøkonomien i utvidelse av Oslofjordtunnelen. Snarere tvert imot. For et prosjekt med negativ netto nytte slik vi har beregnet for tunnellop nr to i Oslofjordtunnelen, vil utsatt oppstart styrke konseptet i sammenligning med alternativer med positiv netto nytte.*

### **D.34 Naturvernforbundet**

Naturvernforbundet aksepterer et ekstra tunnellop for rv. 23. Nytt tunnellop parallelt med eksisterende tunnel vil antakelig være uproblematisk med tanke på naturverdier og friluftsliv. Ny bru derimot, som er innom nordenden av Håøya, vil ha store, negative konsekvenser.

### **D.38 Naturvernforbundet Horten**

Naturvernforbundet i Horten uttaler at et nytt tunnellop kan aksepteres dersom det er nødvendig.

### **D.39 Høvikvollen Vel**

Vellet støtter uttalelsen fra Demmekilen vel, se uttalelse D.41. De er sterkt imot bru over indre Oslofjord og støtter utvidelse av Oslofjordtunnelen med et ekstra tunnellop.

### **D.40 Demmekilen vel**

Demmekilen vel er sterkt imot bygging av rv. 23 på bru og støtter utvidelse av tunnelen med et nytt løp. Motstanden begrunnes blant annet med naturødeleggelser, manglende samsvar med naturmangfoldloven og økte CO<sub>2</sub>-utslipp. De mener brukostnadene er undervurdert, at det blir flere ulykker med bro, at brua er lite egnet for sykling, og at tidsaspektet taler mot bro. Trafikken på brua er overvurdert fordi den vil bli kraftig redusert med bompenger.

### **D.41 Røyken og Åros jeger og fiskerforening**

Foreningen fraråder på det sterkeste en bruløsning og anbefaler at nytt tunnellop for rv.23 prioriteres raskt. Ei bru vil ødelegge naturreservat og naturmangfold, føre til unødvendig mye støy og luftforurensing og ødelegge viktige områder for rekreasjon og friluftsliv. De mener verneinteressene er utilstrekkelig vurdert og vektlagt. De mener også på at den visuelle effekten av brua på fjordrommet vil bli ekstrem. Nytt av ei bru vil være marginal i forhold til ulempen for miljø, mennesker og dyreliv. De ikke-prissatte konsekvensene er mangelfullt utredet og vektet alt for lavt.

### **D.42 FAU Frydenlund skole**

Skolen ligger nær den utpekte traseen for bruløsning. FAU er mot broforslaget over Håøya, særlig med tanke på at skolen kan bli eksponert for støy og luftforurensing fra biltrafikken. De er også urolige for eventuelle ulykker knyttet til transport av farlig gods.

### **D.43 SABIMA - Samarbeidsrådet for biologisk mangfold**

Virkninger for naturmiljø er for dårlig utredet, og det er mange verdifulle naturområder som ikke framkommer i utredningen. En bruforbindelse over Håøya er helt uakseptabel. Et nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen kan aksepteres hvis det er trafikalt behov for det.

### **D.44 Blåhella vei og vannlag (Båtstø)**

De støtter ikke bru, og ber på det sterkeste at den planlagte tunnelutvidelsen gjennomføres som planlagt. Det berørte området har kulturhistorisk betydning for Norge og har unike naturverdier som vil bli ødelagt ved bygging av ei bru. Bru er uaktuelt ut fra økonomiske hensyn, natur- og miljøverdier, hensynet til naboer/reduerte eiendomsverdier, båtforeninger og friluftsliv.

### **D.46 Båtstø og Høvik vel**

Sterkt imot at det bygges en bro over Oslofjorden fra Frogn, via Håøya, til området mellom Båtstø og Åros/Blåhella. En slik bro vil være til vesentlig forringelse for innbyggerne i området.

De peker på ulemper som støyplager, visuell forurensing, ulemper for friluftsliv på kyststien, badeplasser, viktige turområder og nærhet til Frydenlund skole. Vellet går sterkt inn for bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen.

### **D.47 Kongelig Norsk Båtforbund**

Forbundet representerer en stor brukergruppe. De peker på at alle former for broløsninger vil være til sjenanse for båtbrukerne. Når det gjelder forbindelsen rv. 23, støtter de bygging av parallelt tunnellop. De er svært negative til en bro som de mener vil beslaglegge områder og påvirke landskapet på en svært negativ måte.

#### **D.48 Blåhella Kystlag**

Foreningens formål er å ivareta kystkulturen. De har et museum i et naust og holder åpent om sommeren. De stiller seg svært negativt til forslaget om en bro over fjorden. En slik løsning vil medføre store naturødeleggelser og redusere livskvaliteten til beboere. De peker også på støy, forurensing, visuelle ødeleggelser og mener dette vil føre til enorm forringelse av Oslofjorden som rekreasjonsområde for en million mennesker. Foreningen ønsker bygging av nytt tunnel-løp for rv 23.

#### **D.51 Aksjon Bedre Vei**

Utredningen er et godt grunnlag for kommende beslutninger om hvordan Oslofjorden kan krysses. Bru over Håøya er en bedre løsning enn utvidelse med nytt tunnellop. Det begrunnes med mindre stigning, kortere strekning og større driftssikkerhet. Aksjonen fraråder løsningen med nytt tunnellop.

Aksjon Bedre Vei understreker viktigheten av at den nordlige kryssingen av Oslofjorden sees i sammenheng med en løsning for trafikken fra E18 østfra og over til rv. 23, slik at det oppnås en effektiv forbindelse videre til Grenland, Telemark og Vestlandet. En betydelig del av gjennomgangstrafikken kan dermed ledes utenom Oslo.

#### **D.52 Vestby Miljøpartiet De Grønne**

Anbefalt trasé vil ødelegge opplevelsen av viktige friluftsområder og ha nærføring til statlig sikrede naturområder. Nytt tunnellop er viktig for å bevare verdiene på Håøya og i Frogmarka.

#### **D.54 Norsk forening mot støy**

Foreningen peker på nasjonale mål for støy, risiko ved luftforurensing og støy og understreker viktigheten av stilleområder. Det stilles spørsmål til støyvurderinger for bru over Håøya. Foreningen ønsker nytt tunnellop for rv.23. Det vil gi mindre støy og gode vilkår for rekreasjon og friluftsliv.

#### **D.55 NHO**

NHO går inn for nytt tunnellop for rv.23 istedenfor bro. De argumenterer med at dette er rimeligere, og at en tunnel vil kunne realiseres tidligere enn en eventuell bro.

#### **D.56 NAF**

NAF støtter anbefalingen om bru for rv.23, men er samtidig bekymret for sikkerheten i eksisterende tunnel inntil ei bru er realisert.

#### **D.58 Akershus SV**

Akershus SV anbefaler å utvide Oslofjordtunnelen, rv.23, med et nytt «redningsløp» og å skrinlegge planene om å erstatte Oslofjordtunnelen med bru.

#### **D.59 Forum for natur og friluftsliv Buskerud**

En bro over nordenden av Håøya vil ha store negative konsekvenser for naturmiljøet og friluftslivet. Oslofjorden er et av Norges viktigste friluftsområder, og en bro vil være svært ødeleggende både som naturinngrep, og med den støyen den vil representere. Rapporten gir et feil bilde av konfliktnivået. FNT Buskerud mener det må gjøres langt bedre kartlegginger av natur- og friluftslivsinteressene før det tas nye beslutninger.

#### **D.61 Oslofjordens friluftsråd (OF)**

OF sier nei til videre utredning av bro over nordre Håøya fordi dette vil være svært negativt for naturvern- og friluftslivsinteressene og støtter en løsning med nytt tunnellop.

Nordre Håøya har regionalt viktige friluftsjnteresser og store naturverdier, blant annet flere viktige naturtyper og rødlistearter og er et kommunalt friområde, eid og forvaltet av Oslo kommune. Sistnevnte er ikke synliggjort i utredningen. Bru er skissert på/nær ved flere verneområder blant annet Sundbyholmene, Gråøya og Høvikskjæra. Vestfjorden er ett av Indre Oslofjords viktigste og mest attraktive båtutfartsområder med en lite nedbygd strandsone med mye benyttede kyststier ved Digerud og Båttstø. Støy vil forstyrre naturopplevelser og friluftsliv. OF har sammen med kommune og fylkesmann kartlagt regionalt viktige friområder ved Digerud som bør sikres. Området og disse kvalitetene er ikke synliggjort i utredningen.

## E Privatpersoner

Til sammen 44 privatpersoner/husstander har uttalt seg om KVU-rapporten. De fleste uttalelsene dreier seg om løsning for rv. 23 over Oslofjorden. Det er bare to av uttalelsene som støtter bygging av bru over nordre del av Håøya. Resten mener Oslofjordtunnelen må utvides fordi dette gir vesentlig mindre konflikt med ulike arealinteresser, kan gjennomføres raskere og er billigere. Om lag halvparten av uttalelsene fra privatpersoner er støtte til uttalelsen fra Digerud grendestue, uten å si noe om bakgrunnen for støtten.

## 3 Uttalelser om nye kryssinger sør for rv. 23

### 3.1 Oppsummering

Mange av uttalelsene slutter seg til anbefalingen om på kort sikt å utvikle et forbedret ferjetilbud og utbygging av rv. 19 i tråd med KVU for transportsystemet i Moss og Rygge. Mange mener et bedre samband med mer miljøvennlige ferjer, helst elektriske, er den beste løsningen også på lang sikt.

Mange er opptatt at valg av løsning for en ny kryssing må ses i sammenheng med prioriteringene av øst/vest-forbindelser, ny terminalstruktur for gods og InterCity-satsingen.

De fleste ønsker tilbud med jernbane på en ny fast forbindelse. Noen, blant annet kommunene på Hurumlandet, mener Hurumforbindelsen bør utredes videre fordi dette konseptet gir mulighet for bane og kan tilrettelegge store arealer til framtidig utvikling av boliger og næring.

Anbefalingen om videre utredning av fast forbindelse mellom Moss og Horten støttes først og fremst av nasjonale og lokale næringslivsorganisasjoner, men også av Fylkesmannen i Vestfold, Vestfold fylkeskommune og noen av kommunene i Vestfold. Noen kommuner påpeker at en eventuell videre utredning må være et ekstraordinært prosjekt, og ikke gå på bekostning av andre viktige samferdselsprosjekter i Vestfold. Kommunene Moss og Horten går begge mot de skisserte konseptene for en ny fast forbindelse.

Generelt er det stor bekymring for arealkonflikter på begge sider av fjorden og for miljøbelastning av økt biltrafikk. Flere mener at ikke-prissatte konsekvenser tillegges for liten vekt i KVUen. Foreslått ilandføring av ei bru via kunstige øyer vurderes av mange som uforenlig med verneinteressene på hver side av fjorden. Mange uttrykker motstand mot bru over Mossesundet på grunn av naturinngrep på Jeløya og i Mosseskogen, støy og lav seilingshøyde.

Mange påpeker at økt trafikk i den samfunnsøkonomiske analysen bidrar sterkt til nytten av en fast forbindelse, men at økt biltrafikk er i strid med det politiske målet om å begrense biltrafikken.

De fleste uttalelsene fremhever at videre utredning og planlegging (uavhengig av konseptvalg) må legge vekt på å ivareta hensyn til arealverdier, støy, luftforurensing, klimagassutslipp, rekreasjon og friluftsliv.



## 3.2 Sammendrag av de enkelte uttalelsene

*Transportetatens kommentarer til høringsuttalelsene er satt i kursiv. Mange synspunkter gjentas av flere. Poenger som gjentas i mange uttalelser er forsøkt samlet opp i den innledende oppsummeringen i kapitlene 2 og 3. Ett og samme synspunkt kommenteres bare én gang, som regel under den første uttalelsen som tar opp det aktuelle forholdet.*

### A Statlige myndigheter

#### A.1 Miljødirektoratet

Miljødirektoratet viser til at de miljøfaglige forholdene blir omtalt i egne uttalelser fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Buskerud, Vestfold og Østfold. Miljødirektoratet ser ikke behov for ytterlige merknader til KVUen.

#### A.2 Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen i Oslo og Akershus viser til at konsekvensene av endring i transportstrømmer kan ha vesentlige følger langt ut over de nærmeste områdene, både når det gjelder trafikkavvikling og lokale miljøproblemer. Fylkesmannen forventer at det i det videre arbeidet legges vekt på å utrede hva en endring i transportstrømmer som følge av ny fjordkryssing Moss-Horten vil føre til for Oslo og Akershus. Det etterspørres også hvordan en slik løsning vil påvirke det nasjonale målet om at all vekst i persontrafikken i storbyområdene skal tas med kollektiv, gange og sykkel.

#### Etatens kommentar:

*I rapportens kapittel 13.1 omtales hvordan en ny fast forbindelse kan påvirke trafikkavviklingen på vegnettet rundt Oslofjorden. En ny kryssing i sør vil flytte trafikk fra E18 i Vestkorridoren til E6 sør for Oslo. Som kartene på s 116 illustrerer vil dette gi noe reduserte forsinkelser på E18, mens avviklingen blir noe dårligere på E6. Køene blir imidlertid ikke borte på E18 vest for Oslo. Omfordeling av trafikk og kapasitet i viktige vegkryss må undersøkes grundigere ved eventuell videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden.*

#### A.3 Fylkesmannen i Østfold

Fylkesmannen i Østfold støtter ikke videre utredning av en fast forbindelse Moss Horten. Det er usikkert om den reelle samfunnsnyten er så stor at det forsvarer overstyring av viktige regionale og lokale interesser. En fast forbindelse er klart i strid med et viktig nasjonalt mål om reduksjon av klimagassutslipp. Konseptene vil dessuten være i strid med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Målet om regionforstørring er blitt til et trafikkavviklingsspørsmål. Særlig vil broløsning få en høyst diskutabel effekt for utviklingen av Mossregionen. Nyttevirkningene fremstår som usikre, mens ulemperne av trafikkbelastninger og naturinngrep er svært tydelige. Fylkesmannen peker på ulemper i form av naturinngrep i Jeløyområdet, Mossesundet, viktige skogsområder/friområder, sjøfuglreservater og i Søndre Jeløy naturvernområde. De mener løsningene for gang-sykkel er dårlige i alle konseptene og peker på behovet for tilrettelegging av sømløse overganger mellom transportmidlene.

Det pekes på at det trolig vil være behov for et ferjetilbud Moss-Horten uansett om det blir annen fast kryssing, blant annet for å dekke personpendlingen mellom byene og redusere bilbruk og lange

omkjøringsveier. De ønsker dette utredet for alle konsepter. Jernbane må utredes i et lengre tidsperspektiv enn 2030 med økt vekt på klimahensyn og kompakt utbyggingsmønster rundt Oslo. Når det gjelder samfunnssikkerhet, pekes det på at det er lite bærekraftig å satse på rene veiløsninger og at satsing på flere reisemidler gir større robusthet. De peker også på sårbarheten ved lange tunneler.

#### **A.4 Fylkesmannen i Buskerud**

Har ingen kommentar til anbefalingene fordi disse ikke berører Buskerud. Hvis derimot K2 skulle bli valgt vil dette ha en svært negativ konsekvens for landskapsbilde og landareal.

#### **A.5 Fylkesmannen i Vestfold**

Støtter konklusjonen om at en fast vegforbindelse over Oslofjorden bør legges til området Moss – Horten og har merket seg at teknisk/økonomiske forhold gjør det uaktuelt å kople jernbane til dette konseptet.

Fylkesmannen savner samfunnssikkerhet som selvstendig behov for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. Ut fra hensyn til samfunnssikkerhet og nærhet til bysentrene i Moss og Horten framstår bru med kortere ilandføringstunneler som bedre enn en lang undersjøisk tunnel. Fylkesmannen støtter at Statens vegvesen har satt som krav at konseptene skal unngå varige inngrep i nasjonale verneområder.

## **B Fylkeskommuner**

### **B.1 Buskerud fylkeskommune**

Fylkesutvalget ønsker et alternativt konsept hvor videre plan- og analysearbeid for ny kryssing av Oslofjorden konsentreres om alternativet med veg og jernbane over Hurums sydspiss, og videre mot Sande/tilkobling til Vestfoldbanen og E18 syd.

### **B.2 Østfold fylkeskommune**

Fylkestinget forutsetter at planlegging og utbygging av rv. 19 i Moss i tråd med anbefalingene i KVU for hovedvegssystemet for Moss og Rygge kommer i gang raskt og støtter anbefalingen om videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. I videre utredning/planlegging må det legges vekt på å begrense arealinngrep og klimagassutslipp.

Rådmannen påpeker at mernytten (netto ringvirkninger) av en fast forbindelse vurderes som beskjedent, men at det er grunn til å tro at denne er undervurdert da ikke alle effekter av regionforstørring er beregnet.

#### Etatenes kommentarer:

*Det finnes ingen etablert metode for å beregne eventuell samfunnsøkonomisk mernytte i tillegg til prissatt nytte beregnet i EFFEKT. I KVUen er mernytten beregnet av TØI med en generell likevektsmodell som tar hensyn til at reduserte avstandskostnader kan bidra til økt verdiskaping gjennom økt konkurranse i ulike markeder. Beregnet mernytte for K3 Bru Moss - Horten er relativt lav sammenlignet med resultater fra tilsvarende analyser med andre verktøy i andre prosjekter. Rapporten påpeker at det er forhold i Oslofjordområdet som kan tilsi at dette er et rimelig resultat, og at mye av samfunnsnyttene fanges opp ved beregning i EFFEKT.*

*Vi har også analysert potensial for økt pendling over Oslofjorden.*

### **B.3 Vestfold fylkeskommune**

Støtter videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Forbindelsen må være koblet til E6 og fv. 120 i Østfold, E18 i Vestfold og videre til Vestlandet (E134) for å ivareta næringslivets behov for effektiv transport av personer og gods. Ifølge brevet fra fylkeskommunen ble vedtaket fattet med 21 mot 18 stemmer. Mindretallets forslag som gjengis i brevet, går mot videre utredning basert på K3 og K4 fordi en ren vegkryssing ikke er bærekraftig.

Kritisk til at Intercity ikke er hensyntatt i rapporten. Det er dessuten vanskelig å sammenligne de ulike alternativene med ulik trafikkmengde når noen forutsetter bomavgift og andre ikke.

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 vurderes videre i NTP-prosessen og sees i sammenheng med godsutredningen og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden.

Det er viktig at natur-, landbruks- og kulturminnemyndighetene tas med tidlig i den videre planleggingen.

#### Etatenes kommentarer:

*Referansekonseptet (nullalternativet) skal kun inneholde dagens transportsystem supplert med prosjekter som er påbegynt eller som har fått bevilgning av Stortinget. Utbygging av InterCity-triangelen er av den grunn ikke med i referansekonseptet. Fordi realisering av InterCity kan tenkes å påvirke nytten av prosjektet, ble det likevel gjort en transportanalyse der vi forutsatte ferdig utbygging av InterCity dobbeltspor Oslo-Tønsberg og Oslo-Fredrikstad. Beregningene viste at et forbedret togtilbud på begge sider av fjorden i liten grad påvirker den fjordkryssende trafikken i K3 Bru Moss-Horten. Et bedre togtilbud gir stort sett flere reiser til og fra Oslo.*

*Spørsmålet om beregning av trafikk og samfunnsøkonomi uten eller med bompenger er kommentert i forbindelse med uttalelse D.21 nedenfor.*

### **B.4 Telemark fylkeskommune**

Telemark fylkeskommune støtter anbefalingen om et bedre ferjetilbud Horten-Moss på kort sikt. Jernbaneforbindelse må inngå i en eventuell framtidig forbindelse over Oslofjorden.

### **B.5 Akershus fylkeskommune**

Akershus fylkeskommune støtter anbefalingen om på kort sikt å forbedre ferjetilbudet Moss - Horten, og at det igangsettes arbeid med tanke på utbygging av rv. 19 gjennom Moss. Det er viktig at samfunnsnyttene av en jernbaneforbindelse over fjorden, vurdert i et nasjonalt og langsiktig perspektiv og med særlig vekt på godstransportens behov, blir et sentralt punkt i videre utredning. Hurumalternativet bør være med videre, og arbeidet bør sees i sammenheng med føringene som gis gjennom det pågående arbeidet med en nasjonal godsutredning og KVU for ny godsterminalstruktur i Oslofjordområdet.

#### Etatenes kommentarer:

*Basert på den kunnskap vi har i dag mener etatene det er en robust konklusjon at det i overskuelig framtid ikke er markedsgrunnlag for å investere i en jernbanekryssing over Oslofjorden. Videre er gevinsten ved ei felles bru for veg og jernbane over Oslofjorden relativt beskjeden sammenlignet med investeringskostnadene for jernbane i Hurumforbindelsen. Vurderingene er basert på markedet for*

*persontransport som må antas å utgjøre brorparten av nytten av en jernbaneforbindelse over Oslofjorden.*

## C Kommuner

### C.1 Rygge kommune

Rygge kommune støtter anbefalingen om å forkaste alternativ for fast forbindelse via Rygge kommune. Videre støtter kommunen anbefalingen om på kort sikt å prioritere K1 Bedre ferjetilbud, og at riksveg 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge. Rygge kommune støtter ikke anbefalingen om videre utredning av fast forbindelse mellom Moss og Horten. KVUen viser til klare målkonflikter der ny fast forbindelse Moss - Horten vil være i strid med en av hovedmålene om et miljøvennlig transportsystem. En broforbindelse vurderes å ha begrenset betydning for antall arbeidsplasser i Mosseregionen. I tillegg vil en ny fast forbindelse kunne medføre stor trafikkbelastning og miljøulemper lokalt.

### C.2 Hurum kommune

Hurum kommune understreker det akutte behovet for at staten konkluderer og iverksetter bygging av ny fjordkryssing fra Hurumlandet til Akershus. Dagens veiløsning er vesentlig til hinder for utviklingen i bo- og arbeidsmarkedet i Oslo-området. Hurum kommune mener en brukryssing over Oslofjorden på søndre del av Hurum er det beste alternativet. Dette er en fremtidsrettet løsning som vil gi størst miljøgevinst fordi det åpner for utbygging av jernbane og for myke trafikanters bruk av fjordkryssingen. Samtidig vil denne plasseringen utløse store områder til fremtidig utbygging av arealer for bolig og næring i Osloregionen. Hurum kommune ønsker en videre utredning av dette konseptet, og i tillegg en utredning om ringjernbane fra Oslo til Hurum og over fjorden til Ås.

### C.3 Røyken kommune

Kommunestyret ønsker videre utredning av et alternativt konsept hvor plan- og analysearbeidet for ny kryssing konsentreres om alternativet med veg og jernbane over Hurumhalvøya (Hurums sydspiss), fra Østfoldbanen og E6 i øst og videre mot tilkobling til Vestfoldbanen og E18 i vest. I tillegg ønskes utredet et konsept med vei og jernbane nord/syd på Hurumhalvøya fra Asker med tilkobling til tverrgående fjordkryssing, samt kobling til fremtidig godshavn for østlandsområdet på Hurums sydspiss. Kommunestyret ber videre om at samferdselsmyndighetene i Akershus og Buskerud starter opp arbeid med en KVU for ny Røyken /Slemmestad vei.

### C.4 Horten kommune

Horten kommune støtter en videre utredning av K1 (ferge) som en langsiktig løsning for kryssing av Oslofjorden i korridoren Horten-Moss. Horten kommune støtter ikke videre utredning av K3 (Bru Moss – Horten) og K4 (tunnel Moss-Horten) slik de foreligger. Fremtidige utredninger med tunnelalternativ forutsetter jernbaneløsning.

Horten kommune anser videre utredning som et generasjonsprosjekt (30-60 år). I videre utredning stiller kommunen krav om at klima og miljøhensyn skal være førende. Videre forutsetter kommunen en jernbaneforbindelse over fjorden som en del av en eventuell broforbindelse. De negative virkningene på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og i Hortenskogen må unngås. Videre må natur- og kulturminnemyndigheter tas med i den videre planleggingen. De påpeker også at videre analyse av regionale virkninger må synliggjøre det fulle potensialet for regionforstørring ved ny kryssing.

Horten kommuner påpeker at en eventuell videre utredning skal gå som et ekstraordinært prosjekt, og ikke gå på bekostning av andre viktige samferdselsprosjekter i Vestfold. K2 Hurumforbindelsen med kombinasjon jernbane og veg bør utredes videre.

### **C.5 Hof kommune**

Hof kommune støtter anbefalingen om videre utredning av K3 og K4, men påpeker at jernbane må utredes videre og ses i sammenheng med utbygging av IC-nettet, KVU godsterminaler og den nasjonale godsutredningen. Videre planlegging av bruløsning må vektlegge ytterligere begrensning av negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og i Hortenskogen. Ved en eventuell undersjøisk tunnel må det utredes tunnelforbindelser til Moss og Horten sentrum. En fast forbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så langt det er mulig og det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, tilknyttet de framtidige IC-stasjonene i Moss og Horten. Viktig å få med det fulle potensialet for regionforstørring i videre planlegging. Støtter anbefaling om at ferjekapasiteten (K1) økes på kort sikt.

### **C.6 Moss kommune**

Moss kommune støtter ikke anbefalingen om videre utredning av fast forbindelse Moss-Horten grunnet sterk konflikt med natur- og kulturverdier, landskap, friluftsliv, folkehelse og byutvikling. Løsningen med K1 Forbedret ferjetilbud Moss-Horten støttes, rv.19 må legges i tunnel, og arbeidet må komme i gang raskt og koordineres med jernbaneutbyggingen. Jernbane må legges til grunn i videre utredning av en fast forbindelse og ses i sammenheng med nasjonal godsutredning og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden. Moss kommune mener derfor at Hurum sør alternativet må med i den videre utredning.

### **C.7 Lardal kommune**

Lardal kommune støtter vedtak i Vestfold fylkeskommune som anbefaler videre utredning av en fast forbindelse i korridoren Moss-Horten, både bru- og tunnelløsning, samt forbedret ferjetilbud på kort sikt. I videre planlegging av en bruløsning må det legges vekt på ytterligere å begrense negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og i Hortenskogen. For en eventuell bruløsning må det velges løsninger som ikke påvirker dette området negativt. Uavhengig av endelig trasevalg for en eventuell tunnel må det utredes tunnelforbindelser også til Horten og Moss sentrum. En fast forbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så langt det er mulig. Det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss. Behov for og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen, den nasjonale godsutredningen og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden. Potensialet for regionforstørring må vektlegges i videre utredning.

### **C.8 Oslo havn KF**

Oslo havnestyre er tilfreds med at deres krav til farleden, dvs seilingsbredde og -høyde er ivarettatt for eventuelle bruløsninger. Dersom det vedtas en ny fast tverrforbindelse, bør dette gi grunnlag for vurdering av ny havnestruktur i Oslofjorden. Havnestyret ser også positivt på at trafikken til/fra og gjennom Oslo reduseres noe som følge av ny fast forbindelse.

### **C.9 Svelvik kommune**

Anbefalingen om utbygging av en fast forbindelse i korridoren Moss-Horten støttes. Det anbefales å gå videre med utredning og planlegging av både en bru- og tunnelløsning. Behov for og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen, den nasjonale godsutredningen og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden.

### **C.12 Re kommune**

Re kommunestyre støtter anbefalingene om en fast forbindelse Moss-Horten og anbefaler videre utredning av bro og tunnel. Det må legges vekt på å begrense negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og Hortenskogen. Videre utredninger må ha som forutsetning at løsningen ikke skal gi økte klimautslipp. De ønsker også utredet tunnelforbindelser med tilkoping til Horten og Moss sentrum. På kort sikt støtter de en forbedret ferjeløsning. Kommunestyret er opptatt av at det legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom byene og knyttet til IC-stasjonene. Jernbane bør vurderes nærmere, knyttet til IC-utbygging, nasjonal godsutredning og KVU for terminalstrukturer. Analysen av regionale virkninger må vise det fulle potensialet for regionforstørring.

### **C.14 Andebu kommune**

Støtter ikke videre utredning av K3 og K4, men går inn for videre utredning av K1. Framtidige utredninger må vurdere jernbane og hensyn til klima og miljø må være førende for videre utredning. Hvis prosjektet utredes videre, må dette ikke gå på bekostning av andre viktige samferdselsprosjekt i Vestfold.

### **C.16 Oslo kommune, byrådsavdeling for miljø og samferdsel**

Konseptvalgutredningen drøfter bare lokalisering av en ny kryssing, og ser i mindre grad på alternativer til bygging av ny fjordkryssing. Forbindelsen må vurderes i et framtidig trafikksystem i Oslofjordregionen, særlig opp mot planene for utbedring av IC-nettet og transportkapasiteten i Oslo-navet. Oslo kommune påpeker at det anbefales videre utredning av konsepter med dårlig måloppnåelse knyttet til miljø og stiller spørsmål om hvorvidt anbefalingene følger opp samfunnsmålet som er fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Det burde vært stilt krav om tilrettelegging for kollektivtransport, gange og sykkel, ikke bare at ny kryssing skal gi like godt tilbud til syklistene som i dagens transportsystem.

Selv med bompengefinansiering vil en fjordkryssing også kreve svært høye statlige bevilgninger. Investeringen må derfor sees i sammenheng med andre større investeringer og muligheter for en mer bærekraftig byutvikling i regionen.

Ifølge høringsutkast til regional plan for Oslo og Akershus er det politisk enighet om utvikling av en «stjerneby» langs dagens infrastruktur. Tilrettelegging for en «ringby» på tvers av Oslofjorden er dermed ikke i tråd med planene framover. 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.

### **C.17 Tønsberg kommune**

Støtter anbefaling om en fast forbindelse Moss – Horten som til forskjell fra de fleste store samferdselsprosjekter har stor samfunnsøkonomisk nytteverdi. I videre planlegging av en bruløsning må det legges vekt på å ytterligere begrense negative virkninger for Karljohansvern og Hortenskogen. Uavhengig av trasé for undersjøisk tunnel må det utredes tunnelforbindelser også til Horten og Moss sentrum.

Støtter også anbefaling om bedre ferjetilbud på kort sikt, men dette medfører lokale ulemper og løsning med fast forbindelse må derfor komme raskt. Det må legges til rette for attraktive kollektivløsninger Moss - Horten tilknyttet IC-stasjonene for å begrense utslipp av klimagasser.

Jernbaneforbindelse må vurderes nærmere og sees i sammenheng med IC-utbyggingen, samfunnsanalyse av godstransport og KVU for godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet. Analysen av regionale virkninger må synliggjøre det fulle potensialet for regionforstørring.

Etatenes kommentar:

*Konsept K4 med undersjøisk tunnel som lander på Jeløya og fortsetter på bru over Mossesundet, utnytter en grunnere sadel midtfjords, unngår forkastningssonen som går langs kysten av Moss og Rygge og legger seg nord for de tykke løsmassene i raet. Løsningen muliggjør dermed lokalkryss ved Tykkemyr i Moss som er vesentlig for trafikkavvikling, kopling til rv.19 mot Moss sentrum og for regionforstørring. Vedtatt KVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge legger til grunn at rv.19 skal legges i tunnel mellom Moss sentrum og Tykkemyr. En tunnelforbindelse mellom K4 og Horten sentrum er ikke utredet.*

### **C.18 Sandefjord kommune**

Kommunen slutter seg til uttalelse utarbeidet i fellesskap av kommunene Horten, Tønsberg og Sandefjord og Vestfold fylkeskommune, jf blant annet C.17 over.

### **C.19 Vestby kommune**

K1 med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud bør utredes videre. Det bør ikke bygges bru verken Moss – Horten eller Vestby – Hurum.

### **C.20 Drammen kommune**

Bru- og tunnelloøsninger ved Moss og Horten synes ikke å ha tilstrekkelige trafikale eller utviklingsmessige effekter som rettferdiggjør de høye kostnadene og store inngrepene.

### **C.21 Larvik kommune**

Larvik kommune støtter ikke videre utredning av konseptene for bru og tunnel (K3 og K4) slik alternativene nå foreligger fordi konseptene legger til rette for økt biltrafikk og vil gi varige skader på verneverdige områder og svært verdifulle landbruksarealer på begge sider av fjorden. Klima- og miljøhensyn må være førende for videre utredning i tråd med det opprinnelige mandatet.

### **C.23 Indre Østfold Regionråd**

Indre Østfold Regionråd støtter videre utredning av en fast forbindelse over Oslofjorden. Den faste forbindelsen må være effektivt koblet til E6, fv. 120 og E18 igjennom Indre Østfold og Vestfold på en slik måte at næringslivets behov for effektiv transport av gods og personell tillegges vekt ved plassering og samkjøring mellom vei, bane, sjø og fly. Uavhengig av en ny fjordforbindelse må utbygging av rv. 19 bygges raskt, og som anbefalt i KVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge.

Av klimahensyn bør jernbane inngå i den langsiktige løsningen for kryssing av Oslofjorden. Det er viktig å få mer av godstransporten 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 KVU-en for terminalstruktur i Oslofjorden. Natur- og kulturminnemyndighetene må tas med tidlig i den videre planleggingen, slik at hensynet til nasjonalt viktige landskap, kulturmiljøer og biologisk mangfold blir godt ivaretatt.

## D Organisasjoner, foreninger og næringsliv

### D.1 Natur og Ungdom

Natur og Ungdom krever at planene om en ny fast forbindelse over Oslofjorden forkastes. For å hindre et massivt oppsving i CO<sub>2</sub>-utslippet i regionen, vil en elektrisk ferjeforbindelse være det klart beste. Elektrisk ferjeforbindelse begrenser trafikkveksten samtidig som den er utslippsfri. Natur og Ungdom viser videre til at en bru eller tunnel ikke er noen god løsning for gående og syklende, og at disse vil få et dårligere tilbud enn i dag. Videre fremhever de at anbefalingen dessverre ikke inneholder en fullverdig forklaring på hvordan en eventuell ilandføring av broen vil se ut, og at ilandføring og tunnelmunning vil ramme landskapsvernområder på Jeløya.

### D.3 Jernbaneforum Sør

De samfunnsøkonomiske analysene i KVUen burde inneholdt alternativ hvor hele det framtidige InterCity-området inkludert sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen ble tatt med. Dette ville gitt et riktigere bilde av fjordkryssingens potensial. De peker også på behovet for å samordne de forskjellige transportformene i gode knutepunkt tilpasset framtidig fast forbindelse over fjorden.

InterCity utbyggingen til Skien og Halden vil stå ferdig innen 2030, og dette gir et mye større jernbanenett og befolkningsgrunnlag for en kombinert veg- og jernbanebru i korridoren Moss-Horten. En jernbanekryssing Moss-Horten vil åpne for mer effektiv godstransport til/fra Sverige via Vestfold, Agder og Stavanger uten å belaste Alnabu. Dette kan bidra til at mer gods flyttes fra veg til bane. Videre kan en jernbanekryssing muliggjøre en indre InterCity-ring mellom Oslo-Horten-Moss-Oslo.

#### Etatenes kommentarer:

*Håndtering av framtidig utbygging av IC-nettet er kommentert under B.3 over.*

### D.4 Moss industri- og næringsforening (MIN)

MIN støtter hovedkonklusjonen om videre utredning av fast forbindelse i Moss-Horten korridoren, og ber om at arbeidet igangsettes snarest. En fjordkryssing Moss-Horten vil gi størst nytte for trafikantene og bidra mest til ønsket regionforstørrelse. Et viktig moment er også at denne løsningen effektivt avlaste E18 gjennom Oslo. De ønsker både veg- og jernbanekryssing. Dersom ikke jernbane kan være med, vil tunnel være et godt alternativ for å begrense virkningene på følsomme naturområder. De peker på at en bro over Mossesundet vil forringe utviklingsmulighetene for nøkkelbedrifter som blir liggende innenfor broen dramatisk. En lengre tunnel uten bru over Mossesundet synes å være et godt kompromiss. På kort sikt støtter MIN at rv. 19 legges i tunnel slik at ferjetrafikken fjernes. Det må også bli større ferjer og hyppigere avganger.

### D.5 TenkGrønnBane2025

TenkGrønnBane2025 er kritiske både til kostnadsoverslagene og løsningene for jernbane, særlig når det gjelder kryssing av fjorden over Hurumlandet. En langsiktig plan for nye kryssinger av Oslofjorden må ha et videre perspektiv enn det som foreligger i KVUen. Det må også tenkes internasjonalt. Det er et absolutt krav at ny kryssing også omfatter jernbane, og helst også havn. Det området som peker seg ut som det mest naturlige, er kryssing over Hurumlandet, både med en kombinert veg- og jernbanebro, og havn ved Tofte. Det bør gjennomføres en ny KVU for Oslojordkryssingen, og med et betydelig videre mandat enn det som var for den som nå foreligger.



## **D.6 Logistikkforeningen Østfold**

Logistikkforeningen støtter hovedkonklusjonene i KVUen og ber primært om en umiddelbar videre utredning av fast forbindelse i Moss-Horten-korridoren. Sekundært mener de at rv. 23 bør bygges ut med et nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen.

Logistikkforeningen mener ferjefri rv. 19 er en naturlig forlengelse av øst-vest-forbindelsen E134 og rv. 40 Kongsberg/Horten. De anmoder om at det legges opp til motorvegstandard på ny kryssing. De ser ikke behov for seilingshøyde på 72 meter, men vurderer det som nyttig å legge seg på en høyde som tillater en baneløsning. Logistikkforeningen peker på behovet for risikospredning og omkjøringsmuligheter i et sammenhengende motorvegnett. På generelt grunnlag er de mer positive til bro enn tunnel, men vil avvente videre utredning før de tar stilling til trasé og løsningsforslag.

## **D.7 NHO Logistikk og transport**

NHO Transport og Logistikk støtter anbefalingen om fast Horten-Moss-forbindelse. De antar en slik forbindelse vil åpne for mer effektiv godsdistribusjon på Østlandet. Det bør beregnes hvilke bedriftsøkonomiske og samfunnsmessige effekter som kan oppnås ved en endret terminalstruktur for havner, godsterminaler og jernbane sett i sammenheng med en ny, fast Oslofjordforbindelse. De peker på at et nav-satelittsystem for godsterminaler (Alnabru og terminal på øst- og vestsiden) kombinert med ny forbindelse Horten-Moss kan gi muligheter for mindre transportarbeid, mer miljøvennlig transport og overføring av gods fra veg til sjø og bane. Ny fast bruforbindelse over Hurumlandet frarådes. For godstransporten er NHO Logistikk og Transport i tvil om nytten av jernbaneforbindelse over fjorden hvis det blir etablert terminalpunkter på begge sider av fjorden.

### Etatens kommentarer:

*Utforming av konsepter og analyse av virkninger av disse i KVU for kryssing av Oslofjorden bygger på dagens struktur for jernbaneterminaler og havner. Terminalstrukturen i Oslofjordområdet utredes i den brede samfunnsanalysen for godstransport og i en egen konseptvalgutredning.*

## **D.11 Syklistenes landsforening**

Ferge er det foretrukne alternativ for syklende ved fjordkryssinger. Ferge gir i de fleste tilfelle den korteste og raskeste forbindelsen. Ved nedlegging av fergesamband er det et absolutt krav at det gis et tilbud som er like godt eller bedre. Bru gir et bedre tilbud til syklende enn tunnel. Syklistenes Landsforening gir sin støtte til alternativene med bru ved kryssing av Oslofjorden. Dette gjelder både ved en utvidelse av rv. 23 over Drøbaksundet og fast vegforbindelse over Oslofjorden som erstatning for fergesambandet Horten-Moss.

Hvis tilbudet til syklende skal ivaretas av bussforbindelse, må denne ha god kapasitet til å ta med sykler, ha minst like hyppig frekvens som nedlagt ferge, og samme eller lavere pris.

## **D.12 Norges Lastebileier-forbund**

NLF mener at det beste konseptet vil være å etablere fjordkryssing så langt syd som mulig, mellom Moss og Horten. Denne korridoren er best i forhold til regional utvikling og sammenknytning av byene på begge sider av fjorden og vil være best for distansetraffikken mellom Sørlandet/sørlige Østlandet og Sverige/kontinentet. NLF peker på at fjordkryssingen må utløses med bruforbindelse. På kort sikt og snarest mulig må ferjetilbudet Moss-Horten forbedres med hensyn til kapasitet, frekvens og driftsdøgn. Gjennomkjøringsvegene i begge byene må forbedres kraftig så snart som mulig.

## **D.13 Hurum næringsråd**

Hurum næringsråd mener bru over Oslofjorden på søndre del av Hurumlandet er et svært godt alternativ. De anmoder om at brukryssing i kombinasjon med jernbane kommer inn som et alternativ i videre utredning om en framtidig kryssing av Oslofjorden.

### **D.16 Opplysningsrådet for veitrafikken (OVF)**

OVF støtter behovet for en fast forbindelse Horten - Moss, og ser for seg en løsning med bru over fjorden og tunnel på begge sider av brua. OVF ber om fortgang i det videre planarbeidet. OVF mener målene er noe snevert definert, spesielt knyttet til trafiksikkerhet. OVF savner en ytterligere drøfting av hvordan en ny tverrforbindelse kan avlaste trafikken rundt Oslo, konsekvenser for tungtrafikkandelen på hver side av fjorden og betydning for en framtidig terminal/havnestructur. De etterlyser en bedre begrunnelse for seilingshøyden og stiller spørsmål om utviklingen innenfor miljøvennlige kjøretøy i tilstrekkelig grad er fanget opp i EFFEKT. De stiller også spørsmål om nytten av en forstørret arbeidsmarkedsregion er satt for lavt. De mener det må legges til rette for høyere hastighet og sømløs oppkopling til E18 og E6.

### **D.17 Alliansen for bevaring av kystlandskapet mellom Hvitsten og Son**

I Alliansen inngår velforeninger både i Hvitsten og på Pepperstad, Naturvernforbundet i Vestby og Forum for natur og friluftsliv i Vestby. De er tilfredse med at K2 er forkastet i KVUen. Fjordkryssing her er verken effektivt (målt i tid og penger) eller bærekraftig. Det er viktig å heller satse på å forbedre nåværende infrastruktur, herunder bedre ferjetilbud Moss-Horten og et nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen. Det må vurderes en (tilnærmet) samlokalisering av ny jernbanestasjon og ny ferjeterminal i Feste-området med rv. 19 i tunnel/kulvert til E6. Generelt synes de at de prissatte konsekvensene dominerer i KVUen framfor de ikke-prissatte konsekvensene.

### **D.20 Norsk ornitologisk forening avd Vestfold**

NOF Vestfold går mot bruforslaget Moss - Horten slik det foreligger på grunn av negative konsekvenser for fuglelivet. Sørenden av Borrevannet, Hortenskogen og gruntvannsområdene utenfor Hortenskogen trekkes frem som viktige fugleområder med mange rødlistearter. NOF Vestfold mener også det er viktig å utrede konsekvenser av en bru i Oslofjorden med tanke på trekkende sjøfugl.

### **D.21 Aksjon nei til fjordkryssing via Jeløya**

Aksjonen er en tverrpolitisk folkeaksjon som jobber mot fjordkryssing via Jeløy og Mosseskogen. Hovedkonklusjonen til aksjonsgruppa er todelt:

- De to anbefalte konseptene bru og tunnel Horten-Moss må legges døde og videre utredning av disse må opphøre. Konsekvensene både for natur, befolkning, en helhetlig byplanlegging, samt næringsliv er for store. En videre utredning av disse konseptene vil skape stor usikkerhet for befolkningen, for eiendomsprisene og for næringslivet.
- Konsept K1 Forbedret ferjetilbud må realiseres uansett. Dette vil, i kombinasjon med at rv. 19 legges i tunnel under Moss, løse byens umiddelbare trafikale problemer.

Aksjonen påpeker at den skisserte brua over Mossesundet ikke har tilstrekkelig seilingshøyde for de største skipene som i dag laster kabler fra Akers Solutions og vil begrense muligheter for etablering av industri som trenger sjøtransport. Videre vises det til at TØIs beregning av samfunnsøkonomisk mernytte tyder på at denne er beskjedent sammenlignet med beregning av ringvirkninger fra andre samferdselsprosjekter.

Nytten av en fast forbindelse overvurderes fordi beregningene er gjort uten å ta hensyn til effekten av finansiering med bompenger som betyr at de aller fleste lokale reisene forsvinner.

### Etatenes kommentarer:

*Vår analyse av ulike konsepter i en tidlig fase er foretatt uavhengig av finansieringsform, jf s 82 i rapporten. Prinsipielt sett mener vi dette riktig for sammenligning av alternative prosjekter med varierende finansiering. Hvis en fast forbindelse på et seinere tidspunkt skal vurderes realisert som et prosjekt med bompenger, stiller dette seg annerledes. Vi omtaler i rapporten potensial for finansiering med bompenger og hvordan finansiering med bompenger kan slå ut for trafikk og prissatte virkninger. I sistnevnte følsomhetsanalyse har vi i KVUen bare sett på vegkonseptene K2 Hurumforbindelsen og K4 Bru Moss - Horten som representerer ytterpunktene i beregnet netto nytte uten bompenger.*

## **D.22 LO**

K1 og nytt tunnellop for rv.23 er viktig. InterCity satsingen vil bidra til regionforstørring, og det er viktigere å forsere dette prosjektet enn en ny fast forbindelse. Det må så raskt som mulig utvikles en effektiv fjordkryssing med gode tilførselsveier hvor næringslivets transportbehov settes i fokus. I første omgang må ferjesambandet mellom Moss – Horten videreutvikles, med høyere frekvens og bedre regularitet. Rv. 19 må legges i tunnel gjennom Moss.

På lengre sikt mener LO man kan vurdere videre utredning av fast forbindelse mellom Moss – Horten. En slik utredning må hensynta både person- og godstransporter på veg og jernbane, og ses i sammenheng med prioriteringene av øst/vest-forbindelser, nye terminalstrukturer for gods og ikke minst InterCity-satsingen på Østlandet.

## **D.23 IN'BY AS**

IN'BY ønsker videre utredning av K2 med både bane og veg. Dette konseptet møter det samlede byutviklingsperspektivet i bygging av ny infrastruktur og åpner for en moderne, miljøvennlig byutvikling i Hurum, Røyken og Svelvik.

### Etatenes kommentar:

*Som påpekt i rapportens kap. 14.2 kan en fast forbindelse med jernbane sør på Hurumlandet på lang sikt legge til rette for tett utbygging av en stor arealreserve nær Oslo. Ut fra samfunns målet for konseptvalgutredningen med fokus på regionforstørring over Oslofjorden er det ikke lagt avgjørende vekt på denne muligheten ved vurdering av konseptene. I forslag til regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus satses det dessuten på konsentrert utbygging i IC-korridorene, ikke tilrettelegging for omfattende utbygging på Hurumlandet.*

## **D.24 Vestviken kollektivtrafikk (VKT)**

Vestviken Kollektivtrafikk (VKT) viser til fellesuttalelse fra Vestfold fylkeskommune, og understreker at det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss. I tillegg vil VKT peke på behovet for en grundigere vurdering av mulighetene for kollektivtrafikken i neste utredningsfase, med beskrivelse av Busstilbud med høy kvalitet - Busmetro mellom Horten og Moss og muligheter for ekspressbuss.

## **D.30 Telenor ASA (Jeløy Radio)**

Brokonseptet som er beskrevet mellom Moss og Horten vil kunne påvirke den eiendom og den virksomhet konsernet har på Jeløya (Jeløy Radio).

Telenor understreker at det bro-alternativet som er beskrevet i utredningen vil få svært negative konsekvenser med tanke på de verneinteresser som er knyttet til Jeløya Radio både med tanke på landskapsvernet og den lovpålagte verneplanen som Jeløy Radio er en del av. Slik bro-alternativet er

utformet, vil det også forringe Jeløy Radio som verktøy for konsernets utvikling og som reiselivsbedrift.

Telenor verdsetter at man gjennom en slik utredning har fokus på videreutvikling av regionen med tanke på samhandling med andre regioner på begge sider av fjorden. Det vil også være viktig for videre bruk og utvikling av virksomheten på Jeløy Radio. Telenor har samme tilnærming som Moss Industri- og Næringsforening (MIN), og støtter MINs hørings svar hvor det ønskes videre utredning av K4 i lang tunnel, uten bro over Mossesundet. På kort sikt støtter Telenor forbedret fergesamband og rv.19 i tunnel.

#### Kommentar:

*Konsept K4 med undersjøisk tunnel som lander på Jeløya og fortsetter på bru over Mossesundet, utnytter en grunnere sadel midtfjords, unngår forkastningssonen som går langs kysten av Moss og Rygge og legger seg nord for de tykke løsmassene i raet. Løsningen muliggjør dermed lokalkryss ved Tykkemyr som er vesentlig for trafikkavvikling, kopling til rv.19 mot Moss sentrum og for regionforstørring. Det vurderes ikke som teknisk mulig å føre en undersjøisk tunnel med gitte stigningskrav direkte til Tigerplassen/Tykkemyr eller E6/Patterød.*

### **D.31 LUKS (Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter)**

Leverandørenes utviklings- og kompetansesenter støtter ASKO sin uttalelse.

### **D.32 ASKO**

ASKO mener det er behov for fjordkryssing både i korridoren Moss-Horten og rv.23. ASKO mener kapasiteten Moss-Horten må økes og stabiliseres snarest mulig ved at det settes inn flere og/eller større miljøvennlige ferjer. Likeledes må tilførselsveiene til fergeleiene utvides. ASKO mener videre at en landfast fjordkryssing mellom Moss-Horten må prioriteres og da helst med en bro, da dette vil gi muligheter for gang og sykkel, og ikke være til hinder for framtidig togløsning parallelt med vegtrase over fjorden.

### **D.33 Hovedorganisasjonen Virke**

Virke mener det riktig å vurdere aktuelle løsninger for kryssing av Oslofjorden henholdsvis ved Drøbak-Hurum og mellom Horten og Moss uavhengig av hverandre.

Virke støtter anbefalingen og poengterer at videre utredning av Moss - Horten må ta nødvendige hensyn til lokale forhold, men det må likevel ikke forsinke prosessen. Takstnivået for bompenger må ikke settes for høyt fordi det er et av de viktigste vei- og ferjeavløsningsprosjektene i Norge. En fast forbindelse må derfor prioriteres høyt og fases inn tidlig i NTP. Støtter at det ikke arbeides videre med jernbane på denne strekningen.

### **D.34 Naturvernforbundet**

Alle forslag til ny fast vegforbindelse må forkastes, da de vil medføre økte miljø- og trafikkbelastninger og ødeleggelse av naturverdier. Samtidig som den samfunnsøkonomiske nytten er diskutabel og dårlig dokumentert. De mener ferjetilbudet Moss-Horten bør forbedres gjennom hyppigere avganger, og at det bør settes inn elektriske ferjer eller ferjer med tilsvarende miljøstandarder. Trafikksituasjonen i Moss mener de bør løses gjennom de grep som anbefales i egen konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

Naturvernforbundet stiller spørsmålstegn ved det metodiske grunnlaget og reagerer på at det i analysen av de ikke-prissatte virkninger ikke er angitt konfliktpotensial over «middels». De mener det

er en svakhet ved utredningen at det primært er nasjonale og regionale data som er brukt til vurdering av arealkonflikter. De savner også en redegjørelse for hvordan de ikke-prissatte virkningene vektas i forhold til de prissatte virkningene. Naturvernforbundet mener videre at det er grunn til å spørre om alle de skisserte bru- og tunnelloesningene vil kunne stride med de statlige planretningslinjene for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

Når det gjelder samfunnsøkonomi, stiller Naturvernforbundet spørsmålsteget ved hvorvidt det er riktig at nyskapt trafikk teller positivt i de samfunnsøkonomiske analysene. Når det er et politisk mål å begrense biltrafikken, burde nettoresultatet av økt trafikk telle negativt i den samfunnsøkonomiske analysen. Men miljøkostnadene prises så lavt at de har lite å si i det totale bildet.

#### Etatenes kommentarer:

*Verdsetting av prissatte virkninger er fastsatt i Statens vegvesens beregningsverktøy EFFEKT.*

*Vurdering av ikke-prissatte virkninger tar utgangspunkt i metodikk for konsekvensutredning i Statens vegvesens håndbok V-712 og tilpasser denne til KVU-nivået. KVU er en vurdering i en tidlig fase og skal i hovedsak baseres på eksisterende kunnskap.*

*I en konseptvalgutredning med et stort antall konsepter i et stort geografisk område, må vurdering av arealkonflikter begrenses til arealer med nasjonal og regional interesse. Innenfor et valgt konsept vil det finnes flere alternativer for realisering av konseptet. Ulike alternativer skal utredes i eventuell planlegging etter plan- og bygningsloven. Dette arbeidet omfatter blant annet en konsekvensutredning som ser mer detaljert på arealverdiene i de aktuelle korridorene.*

### **D.35 Aksjon Nei til motorveg gjennom Mosseskogen**

Aksjon Nei til motorveg gjennom Mosseskogen sier nei til både K3 og K4, som innebærer bro over Mossesundet, grunnet konflikt med natur- og boområder. De støtter K1 Bedre ferjetilbud.

### **D.36 For Jernbane**

For Jernbane er positiv til et styrket ferjetilbud, og mener det blant annet bør gjøres vurdering av alternativt drivstoff og egne, mindre ferger bare for busser og lastebiler.

For Jernbane mener det vil være strategisk riktig at en videre planlegging av en oslofjordforbindelse tar med jernbanen på grunn av konsentrasjonen av befolkning langs Oslofjorden, befolkningsveksten og medfølgende trafikkvekst, samt klimautfordringen.

### **D.37 Naturvernforbundet Østfold**

Naturvernforbundet i Østfold støtter ikke anbefalingen om utredning av K3 og K4 og ønsker K1 med rv. 19 i tunnel fra ferjeleiet til E6. Begrunnelsen er blant annet økte klimagassutslipp, store naturinngrep og arealkonflikter knyttet til nærmiljø og friluftsliv.

Naturvernforbundet mener at følgekostnader, både økonomisk og i form av arealforbruk av natur, er underkommunisert og bør tas bedre inn i avveiningene. De stiller seg kritisk til at økning i veitrafikk i den samfunnsøkonomiske analysen blir sett på som et gode. Økt biltrafikk gir større utslipp, større energibruk og større arealbehov. Naturvernforbundet mener også at målkonflikten mellom økt samferdsel over Oslofjorden og et skrikende behov for å ta klimautfordringen på alvor er underkommunisert i rapporten.

### **D.38 Naturvernforbundet Horten**

Naturvernforbundet i Horten støtter ikke anbefalingene fordi en fast fjordkryssing vil gi kraftig økning i biltrafikken med tilhørende negative miljøkonsekvenser. De peker på økte klimagassutslipp, og

store arealbehov/ -konflikter på begge sider av fjorden. De mener konsekvensene knyttet til arealbruk, kulturlandskap og kulturminner ikke er tilstrekkelig belyst i utredningen, og at konfliktpotensialet er undervurdert.

En fast vegforbindelse vil heller ikke bidra til å overføre gods fra veg til bane eller kjøll. Statlige samferdselsmidler bør prioriteres til kollektivtilbud og jernbane. Naturvernforbundet i Horten mener et forbedret ferjetilbud med strenge utslippskrav er en god løsning også på lang sikt. Jernbaneforbindelse over fjorden bør utredes som et langsiktig prosjekt, løsrevet fra veg. De påpeker at mange av de samme arealkonfliktene som KVUen peker på også vil gjelde for en slik utredning.

#### **D.43 SABIMA – Samarbeidsrådet for biologisk mangfold**

En fast forbindelse over Oslofjorden vil generere økt biltrafikk og er derfor i strid med viktige og tverrpolitisk omforente nasjonale mål om økt kollektivtrafikk og mer gods fra veg til bane. Vurdering av ikke-prissatte virkninger gir et helt feil bilde av konfliktene unntatt for ferjekonseptet. Det påpekes at det kun er sett på nasjonalt områdevern, ikke vurdert andre registre eller kilder. SABIMA peker ut Håøya og Rosnesområdet på Jeløya som spesielt viktige konfliktområder, men mener det er store konflikter knyttet til alle områdene som berøres av brukene over Oslofjorden og Mossesundet. En forsterket ferjeløsning inkludert tiltak i Moss vurderes som den klart beste løsningen.

#### **D.45 Aksjon nei til kryssing av fjorden fra Karljohansvern til Jeløy**

Aksjonsgruppa i Horten forkaster begge konseptene for fast forbindelse mellom Horten og Moss. De negative konsekvensene for natur, nærmiljø og friluftsområder, landskapsbilde, fredede områder mm er så store at konseptene er uakseptable.

De uttaler at alternativet med et utvidet ferjetilbud kombinert med rv. 23 gjennom smidige løsninger kan dekke behovet for lokal trafikkflyt mellom øst og vest. De mener det er god grunn til å utrede K1 videre, men mener en heller ikke bør utelukke utredning av Hurumforbindelsen som kan gi svaret på hvordan godstransport og jernbane kan løses. En blandingsløsning kan dekke både behovene for lokal transport øst-vest og behovet for regional/nasjonal gjennomgangstrafikk nord-vest/sør-øst, uten å bidra til å skape økt trafikk på vei.

#### **D.47 Kongelig Norsk Båtforbund**

Foreningen støtter videre utredning av bro Moss - Horten. De peker på utfordringene på land på hver side av fjorden, men antar at en broforbindelse vil være mest effektiv og sikre den beste samfunnsøkonomien.

#### **D.49 Landskapsvernets venner**

Dette er en interesseforening for vern og bevaring av naturfaglige og kulturhistoriske verdier i Søndre Jeløy Landskapsvernområde. De kan ikke se at det er faglig grunnlag for utredningens påstand om at en bro Moss-Horten med kunstig øy ved Gullholmen ikke vil gi varig inngrep i landskapsvernområdet. De oppgir følgende årsaker for sine standpunkt: brua på kloss hold er ikke forenlig med bevaring av landskapsvernområdet, naturopplevelsen vil bli varig forringet, konsekvensene for sjøfuglreservatet på Gullholmen er usikre og at ilandføring av gang-sykeltraseen fra brua vil gi varige inngrep i landskapsvernområdet. De peker også på at anleggsperioden vil være svært krevende og langvarig og at dette ikke er vurdert.

Foreningen mener derfor at brukonseptet bør forkastes. Også tunnelkonseptet er dårlig. Et forsterket ferjetilbud med miljøvennlige ferjer og omlegging av rv. 19 gjennom Moss samt nytt tunnellop i Oslofjordtunnelen fremstår som et fremtidsrettet alternativ som vil ta hensyn til de verneverdige områdene.

### **D.50 Arbeidsgruppa for ekstern kvalitetssikring av beregning av skipsrisiko for Bjørnesundbrua**

Gruppa har inngående teknisk kunnskap om beregning av risiko for skipsstøt og kommer med en del detaljerte kommentarer. De peker på en del forhold som er viktig å ta hensyn til i den videre planleggingen når eventuelt konsept er valgt.

### **D.52 Vestby Miljøpartiet De Grønne**

Partiet støtter ikke anbefalingene, og mener at miljøvennlig ferjedrift og bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen vil ivareta effektiv transport på en god måte. Det vil også bidra til å bremse veksten i klimagassutslipp fra transport og hindre nedbygging av verdifulle arealer. De anbefaler å satse mer på oppgradering og utbygging av jernbanenett rundt fjorden samt å bygge gode traseer for annen kollektivtransport og sykkel. Transportmodell viser at faste forbindelser fører til stor vekst i biltrafikken. MDG mener samfunnsmålets del om miljøvennlig transport ikke tilfredsstilles. Det pekes på ødeleggelse av nasjonalt viktige områder som Jeløya og Karljohansvern.

### **D.53 Fortidsminneforeningen Vestfold**

Fortidsminneforeningen støtter ikke anbefalingene om fast kryssing Horten-Moss. De mener at en vegtrase over Oslofjorden absolutt ikke bør legges i området fra Åsgårdstrand til og med Løvøya og Falkensten. Her finnes noen av de viktigste kulturminnene i Norge. De har nasjonal betydning og må bevares. Stor trafikk rett ved viktige landskapsvernområder, vil forandre verneområdene radikalt og bør ikke godtas. En Oslofjordforbindelse bør absolutt ikke legges slik at den berører Borre og Borrehaugene. De peker også på at Jeløya også er et viktig nasjonalt kulturminneområde.

### **D.55 NHO**

NHO støtter anbefalingene om videre utredning av fast forbindelse mellom Moss og Horten. Dette vil redusere transportbarrierene og transportkostnadene for næringslivet og bidra til regionforstørring. Et felles bolig- og arbeidsmarked vil skape bedre muligheter for vekst, verdiskaping og sysselsetting på begge sider av fjorden. NHO ber om at videre utredningsarbeid igangsettes raskt. Krav til seilingshøyde bør utredes på nytt for å oppnå mindre stigning på brua. Dette vil også kunne åpne for at en jernbaneløsning kan være mer aktuell. Det er behov for ytterligere utredninger før man ev velger bort jernbane.

Det pekes på at en fast forbindelse i sør vil gi mer robuste omkjøringsmuligheter ved langvarige driftsavvik.

### **D.56 NAF**

NAF støtter anbefalingen om videre utredning av fast forbindelse Moss-Horten. De ser ulempene knyttet til arealbeslag av verdifulle områder, men mener en velfungerende infrastruktur er av så stor betydning for verdiskapingen i samfunnet at man må utvikle denne i takt med samfunnsutviklingen. Dette er en korridor som må ses i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv, og den har betydning for utviklingen av hele Oslofjordregionen. Forbundet ber om at videre arbeid ses i sammenheng med annet planarbeid, spesielt terminal/godsutredningene og øst-vest-forbindelsen. De peker på behovet for robuste avlastningsveier. Det advares også mot bruk av lange tunnelløsninger. NAF ber om at hensynet til sikkerhet og en streng risikovurdering tas inn i det videre planarbeidet.

### **D.57 Trafikkaksjonen**

Trafikkaksjonen fraråder en fast forbindelse Moss-Horten. De argumenterer med støy, luftforurensing, klima, landskaps- og naturinngrep og altfor store kostnader. De peker på at en slik løsning strider mot politiske mål, for eksempel klimaforliket, overføring av gods fra veg til bane, reduksjon i antall støyplagede mm. Trafikkaksjonen ønsker en bedre ferjeforbindelse over fjorden, jernbane rundt fjorden og utbygging av havnene for å overføre mer gods på sjø.

### **D.58 Akershus SV**

Rapporten viser at det er store konflikter mellom transportmål og klimamål. Klimamål må vektes klart tyngre enn transportmål. Kun prosjekter som er en del av klimaløsningen er akseptable. Det er beklagelig at en ikke har vurdert helheten ved areal- og transportutfordringene rundt Oslofjorden, og at prosjektet ikke ses i sammenheng med utredning av andre store prosjekter.

Næringstransport kan ikke defineres slik det er gjort på s.34 i utredningen der arbeids- og tjenestereiser inkluderes i begrepet næringstransport. Arbeids- og tjenestereiser er reiser som i størst mulig grad bør gjøres med kollektivtransport. Denne samrøren av persontransport og reell næringstrafikk gjør det vanskelig både å analysere og stole på anbefalingene som er gitt.

Trafikkberegning uten bompenger gir høy trafikk og stor trafikantnytte. Det er helt urealistisk at nye vegforbindelser over Oslofjorden blir bomfrie. Bompengefinansiering vil redusere årsdøgntrafikken kraftig, jf. side 63, - og redusere trafikantnyttens tilsvarende.

Det kan ikke trekkes konklusjoner om gods på jernbane ut fra dagens terminalstruktur. Målet om å få mer gods bort fra veg og over på sjø og bane må legges til grunn. Kommende godsutredning for Oslofjordregionen må inngå i vurderingene før konklusjoner om jernbanestruktur trekkes.

Et forbedret ferjetilbud Moss – Horten bør dekke behovet i «sørkorridoren», ikke bare på kort sikt, men også på lang sikt. Det må arbeides aktivt med å få på plass el-ferger som et bidrag til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene. Akershus SV anbefaler å skrinlegge planer om bru eller tunnel som erstatning for ferjesambandet Moss – Horten.

### **D.59 Forum for natur og friluftsliv Buskerud**

Hurumlandet representerer en «lomme» med flott natur med flere spesielle naturtyper, mange rødlistede arter, verneområder, og en unik geologi. Vi mener at konfliktpotensialet her er «stort» når det gjelder nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, landskapsbilde og kulturmiljø, og ikke «lite til middels» som utredningen hevder.

### **D.60 Forum for natur og friluftsliv Østfold**

Mener at utgangspunktet for KVU for kryssing av Oslofjorden ikke er forenlig med målet om kraftig reduksjon i utslipp av klimagasser. Et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud mellom Moss og Horten, med utbygging av rv. 19 gjennom Moss er den beste løsningen – også på lang sikt. FNF Østfold anbefaler at idéen om en veibru over Oslofjorden legges bort.

### **D.61 Oslofjorden friluftsråd**

OF støtter videre utredning av K1 Bedre ferjetilbud selv om dette på lang sikt sannsynligvis betyr å flytte dagens fergeleie ut av Moss sentrum. Dette vurderes som lite konfliktfyllt ift natur- og friluftinteressene, selv om lokalt rekreasjonsområde berøres.

Foreningen går mot videre utredning av konseptene K2 Hurumforbindelsen og K3 med bru Moss - Horten som vil være svært negative for naturvern- og friluftinteressene. Konsept K4 med tunnel mellom Horten og Jeløya har få negative konsekvenser for naturvern- og friluftinteressene. En bru over Mossesundet er negativt for naturvern- og friluftinteressene, og videre utredning anbefales kun om en finner en annen kryssingsmåte her.



## E Privatpersoner

Vi har mottatt uttalelser til KVU-rapporten fra 44 privatpersoner/husstander. De fleste uttalelsene dreier seg om løsning for rv. 23 over Oslofjorden.

Det er vesentlig færre privatpersoner som har uttalt seg om ny fast forbindelse sør for Hurumlandet til erstatning for ferja. Ingen privatpersoner uttrykker støtte til de konseptene som anbefales utredet videre. Motstanderne er primært opptatt av naturinngrep og negative virkninger av stor trafikk i verne- og rekreasjonsområder. Det stilles krav om at en fast forbindelse må ha jernbane. Enkelte påpeker at klimavirkningene må utredes nærmere og bør veie tyngre i behandling av saken.