

Møte i ekstern referansegruppe 18. oktober 2012 – innspill fra gruppearbeidet (Vedlegg til referat)

Gruppe Næringslivet (NHO, OFV og Lastebileierne):

Gruppen konsentrerte seg om spørsmål 1 og var blant annet opptatt av premissene i forhold til utbygging av løp to i Oslofjordtunnelen. Det etterlyses en helhetlig vurdering av denne utbyggingen og KVU-prosjektet.

Gruppen vurderte konseptene ut fra to scenarier; forutsatt utbygging av et andre tunnellop i Oslofjordtunnelen og uten utbygging av et andre tunnellop.

Konseptene bør vurderes i et lengre perspektiv enn til 2040. I kostnadsvurderingen må livsløpskostnader (investering og drift/vedlikehold), og ikke bare investeringskostnader, legges til grunn.

Scenario 1 – forutsatt utbygging av nytt andre tunnellop i Oslofjordtunnelen

All trafikk som kan kjøres utenom Oslo, bør kjøres utenom Oslo. Dette gir både tidsmessige og økonomiske gevinster. Det må tenkes terminaler utenfor Oslo.

Kravet til «just in time» leveranser blir sterkere og sterkere, og marginene i transportbransjen er lave. Flexibiliteten for å tåle avvik er små. Ventetid på ferja er en stor ulempe for godstransporten. Ferjetilbudet i dag er ikke godt nok og er preget av at ferjeselskapet ikke har konkurranse.

Det var noe delte meninger i gruppa om et bedre ferjetilbud kan være et godt alternativ (og mest realistisk), eller om en fast forbindelse er eneste holdbare løsning. Det viktigste er at tilbudet er robust, og at næringslivet unngår ventetid.

En løsning med utbedret ferjetilbud forutsetter at ferja har overkapasitet, dvs. at det ikke er (minimalt med) ventetid og ingen oversitting. Ferjeforbindelsen må ligge i Horten-Moss-området eller lenger sør.

Ved fast forbindelse er bru ansett som mer robust enn tunnel, blant annet med tanke på åpningstid ved vedlikehold. Bru er derfor prioritert. Brualternativene bør være ved eller sør for Horten-Moss.

Jernbanealternativ kan ikke ekskluderes. Jernbaneforbindelse kan skape vekst i sør. Jernbane er også mer fremtidsrettet. Jernbane og veg bør ferdigstilles samtidig for å utløse samfunnsøkonomisk nytte samtidig.

Kan det lempes på krav til seilingshøyde? Bør cruiseskip som skal til Oslo være førende for bruhøyden? Selv om containerskipene også blir større – kan ikke disse stoppe lenger ute i fjorden? Hva med samfunnsøkonomisk nytte av ny fast forbindelse kontra "fri innseiling"?

Scenario 2 – nytt løp i Oslofjordtunnelen vurderes i sammenheng med KVUen.

Forutsatt at nytt tunnellop ikke bygges, ønsker gruppa bru over Oslofjorden.

Det er viktigst med ny vegforbindelse. Det ideelle vil være både veg- og togforbindelse.

Gruppe myndigheter på vestsiden av fjorden:

Spørsmål 1: Framtidens næringstransport skal overføres til bane og havn. Næringslivet peker på at denne kryssingen er avgjørende. Viktig å tenke regionalt og se ut over Vestfolds interesser. Konsepter med kryssing nær Oslofjordtunnelen vil ha liten effekt.

Jernbane er svært interessant. En forutsetning for en fast kryssing i syd er at det blir både veg og jernbane i samme korridor. Det er mulig å kjøre 4 tog pr time i tillegg til gods. Det jobbes politisk med godsterminal på Kopstad.

Med tanke på regional utvikling vil en nordlig løsning også være god.

Skrålinje fra Oslofjordtunnelen til E18 må utredes – en utnyttelse av investeringen som gjøres i Oslofjordtunnelen.

Spørsmål 2: Alle konseptene gir regionale virkninger. Konseptene i sør må ha med jernbane. Konseptene i nord utvider «Oslo tettsted», mens konseptene i sør gir en regionforstørring i et større regionalt perspektiv. Det er viktig å ha et regionalt og nasjonalt perspektiv og ikke tenke for lokalt.

Hvor ønsker vi utvikling – i indre Oslofjord eller i ytre Oslofjord? Svaret på dette er avgjørende for plasseringen av kryssingen. De nordlige konseptene løser ikke de regionale utfordringene på samme måte som de i sør. En fast forbindelse over Ytre Oslofjord gir de ønsket utvikling av større bolig- og arbeidsmarkedsregioner.

Miljøaspektet er viktig. Kanskje vi bare bør satse på en fast forbindelse for jernbane. Antakelig er det et marked for tog på tvers av Oslofjorden, både for gods og persontrafikk.

En eventuell Indre ringbane bør koples til Drammen. Det planlegges for vekst på omkring 100 000 innbyggere både på vestsida og østsida av fjorden. Mange av utfordringene i nord løses med toløps Oslofjord og ny rv. 23 på vestsida opp til E18 ved Drammen.

En mer direkte trase fra Oslofjordtunnelen-Hurum – Svelvik – Holmestrand er vesentlig for regional utvikling. Bør kombinere veg og jernbane. Sammen med et forsterket ferjetilbud er dette et godt konsept.

Framtida vil se helt annerledes ut enn den situasjonen vi kjenner i dag. Det er en utfordring å kople transportsystem og arealutvikling. En ny fast forbindelse er en genuin mulighet.

Spørsmål 3: Overføring av gods fra veg til gods eller bane er avhengig av at alternativene til bil kan konkurrere på tid og pris. Næringslivet vil alltid optimalisere sin adferd mot best mulig forhold mellom nytte og kostnader.

Spørsmål 4: Vi må bruke eksisterende registreringer av arealverdier. Nasjonale verneinteresser er viktigst og må veie tyngst- for eksempel våtmarksområder (Ramsarområder), nasjonalparker osv.

Spørsmål 5: – samfunnsmålets del om et miljøvennlig transportsystem. Konseptene bør være i tråd med nasjonale føringer om mest mulig gods på bane og sjø. Det er viktig at hele transportkjeden er

miljøvennlig.

Vurdere muligheter for separering av gods- og persontrafikk – både på ferje og veg. I utlandet er høyre felt forbeholdt trailere.

Knutepunktstrategier er viktig.

Gruppe myndigheter på østsida av Oslofjorden:

Spørsmål 1 og 2:

Det var noe uenighet om dette er et viktig nasjonalt prosjekt (transport mellom landsdelene), eller om en fast forbindelse først og fremst må anses som et prosjekt for Oslofjordregionen.

Hvordan kan denne regionen utvikle seg? For mange arbeidsplasser ligger i Oslo og etablering av arbeidsplasser andre steder vil kunne dempe trafikkpresset mot Oslo. Er det mulig å utvikle et transportsystem som avlaste Oslo? Tenke "ringer" som kan løfte regionen: "Hurum-ringen", "Moss/Horten-ringen" eller ringsystemer for jernbanen.

Alnabru/gods: er det mulig å avlaste Oslo for distribuering av gods? En fast forbindelse vil kunne gi større muligheter for næringsutvikling og utvikling av næringsklynger. Må ikke bare tenke persontransport. Terminaldiskusjonen er avklart i øst der man vil satse på Vestby.

Hva er nytten av å ha en jernbaneforbindelse over fjorden for person/gods? Bør ha en egen vurdering av denne nytten. Ser mer poenget med en veikryssing, særlig når det ikke ser ut til å bli et fellesprosjekt vei/jernbane.

Det pågår utredninger om økt jernbanekapasitet i Oslo-navet. Er ikke nok kapasitet til utvidelse av person- og godstrafikk per i dag. Mulig med en ny godsforbindelse over fjorden som kan avlaste navet? Jernbanen var viktig for å få politisk enighet om utredningen av en fjordkryssing. Viktig å få belyst eventuell nytte for jernbanen.

Ferje løser ikke problemene. Krever i tilfellet stor investering til flytting av ferjeterminaler mm.

For godsløsning på jernbane er midtre korridor mest aktuell med tanke på å trekke godset lengst mulig sør på IC-nettet (kapasitet). For persontransport vil nordre korridor være mest interessant mtp. befolkningsutvikling. Vegløsning er ikke så interessant her. Gir ikke ønsket regionutvikling ift. arbeidspendling øst/vest.

Spørsmål 3:

- Jernbanen + gods skal med (inkludert godsterminaler)
- Befolkningsveksten må være en forutsetning for alle konseptene
- Mest mulig gods på bane
- Samfunnssikkerhet: sikkerhetsmessig viktig med ny løsning

Spørsmål 4:

Bør tenke vei- og jernbaneløsninger hver for seg. Et konsept kan være jernbaneløsning “nord” + veiløsning “midt”/”sør”. Lettere å tilpasse en veiløsning i landskapet enn jernbane. Tunnel mest aktuelt sør for Moss.

Spennende løsning over Tofte (sør på Hurum-landet) fordi denne forbindelsen kan fange opp begge markedene på dagens Oslofjordforbindelse og ferja Horten-Moss. Lettere å få til pga. færre naturkonflikter. Er det mulig å krysse over mot Holmestrand via Langøyene? Mindre sårbart landskap her enn lenger sør, men nordlig kryssing gir ikke reisetidsgevinst for majoriteten av trafikken. Kan være mest robust med tanke på samordning vei/jernbane. Ny sentralhavn for Oslofjorden på Tofte med veg/jernbaneforbindelse til begge sider?

Konflikt og kostnad øker drastisk sør for Moss pga. nasjonalt vernet dyrket mark og landskap. En ny forbindelse må legges i tunnel. Hensynet til flyplassene taler for en ytre forbindelse. En forbindelse for å knytte arbeidsmarkedene i Østfold og Vestfold bedre sammen bør ikke komme nord for Horten – Moss.

Urealistisk med bru via Jeløya – må være tunnelløsning. Ikke ønskelig å trekke ferjetraffikk/tungtraffikk gjennom sentrum i byene.

Oppsummering arealkonflikter:

- Kun byområdene må unngås. Selv om hovedmålet med tiltaket ikke er å avlaste Horten og Moss for biltraffikk, er dette en fin bieffekt. Det er unaturlig å gå med bru til byene.
- Verneområder av nasjonal verdi og sammenhengende større verneområder bør ikke stykkes opp/berøres. Jordvern vektlegges sterkere enn før.
- Regionale og sentrale aktører må samhandle om beste løsning.
- Må se dette i stor nok sammenheng – f.eks. kan spare Oslomarka mot utbygging ved å flytte bosetting ut.
- Tunnel er mindre konfliktfylt på land, mens bru kan være et fint landemerke over fjorden.

Spørsmål 5:

- Øke kapasiteten for persontog gjennom Oslo – økt kollektivandel
- Jernbanering over Hurum vil være positiv for persontransporten

Spørsmål 6:

- Hurum alternativ over Tofte (inkl. ev ny storhavn på Tofte)
- “H”-løsningen som er skissert for jernbane ved Horten-Moss kan flyttes til sør på Hurum med løsning både for vei og jernbane

Gruppe «Andre»

Spørsmål 1:

Hvilke transportstrømmer skal betjenes; Hva er transportbehovet øst – vest? Hvor skal godset? Er det potensial for gods til/fra Vestlandet? Hvor går godstrafikken i dag, og hvilke gevinster kan vi oppnå? Om Hurum er godt nok eller andre muligheter er bedre avhenger av transportstrømmene. Nord er interessant

for gods nordfra, og fra Drammen. Det er dessuten viktig å se på ulike typer gods – f.eks. industrigods vs. stykkgoods. Det er mange ulike type transport – vanskelig å si at «dette er næringslivets behov». At strekningen er fri for hindre er viktig for næringskonseptet – avstander mindre viktig så lenge man kan kjøre rett over. Særlig for langtransport er det mindre viktig hvor kryssingen kommer så lenge den er forutsigbar.

Jernbane i nord kan knyttes mot godsterminal i Drammen. Vegløsning er noe mer fleksibel. Men, det er ikke optimalt med en vegløsning over Hurum da denne kommer for tett på den eksisterende. En slik løsning kan imidlertid gi mer forutsigbarhet. Kryssingen bør imidlertid ikke være lenger nord enn Horten – Moss (må sees i forhold til lokalisering av godsterminaler, f.eks. en mulig løsning på Vestby).

Et mulig minus med tunnellsøsning er farlig gods – det må sjekkes ut nærmere (også sammenlignet med ferje).

Dersom man skal flytte gods over på jernbane er det behov for en god linje ned til Öxnered – kopling mot Göteborg.

Det kom frem at 90 % av godset fraktes under 10 mil – dette må vi vite mer om og bør vurderes i den videre utredningen.

Spørsmål 3 (og 5):

Det var viktig for gruppen å bruke erfaringene fra Oslofjordtunnelen til å si noe om pendlerstrømmer; Hvordan er pendlerstrømmene her? Hva vet vi om endringer i Røyken – Follo-området?

Det er interessant å knytte de store befolkningskonsentrasjonene sør for Horten og Moss sammen.

Når det gjelder trafikkvekst, er det få konflikter mellom nærings- og miljøinteresser. Når byene vokser og vi får mer trafikk vil privatbilene «koker opp» for næringslivet. Det er derfor viktig å finne gode løsninger internt i byene. Pr. i dag er de fleste byene i planområdet av en slik størrelse at det er få problemer med å bruke privatbil i sentrum av byene. Men, hva blir situasjonen i 2050?

Interessant med jernbaneløsning over fjorden mellom Horten – Moss (gods og person).

Er dette et miljøvennlig prosjekt om vi ikke får til jernbane? Vi er nødt til å tenke veg og bane. Må være jernbane for at det skal være miljøvennlig – og da bør den ligge i midt eller sør.

Oslo er for lite – folk må pendle? En jernbanering blir et supplement til Halden – Oslo, og en kan seg for seg tyngdepunkter i Tønsberg-Fredrikstad-Sarpsborg. Om en tenker seg en løsning lenger sør, kan dette trekke store befolkningskonsentrasjoner sammen, og kan legge til rette for kunnskapsbaserte arbeidsplasser også lengre syd.

Det er også mulig å se for seg «motstrøms» -pendling. Blant annet vil intercity-satsingen muliggjøre dette.

En trenger egentlig ikke sloss om innbyggerne – det kommer 400 000 mennesker til Oslo og Akershus.

Absolutte krav

- Sikkerhet må være et absolutt krav i den videre utredningen

- At det skal foreligge et fornuftig klimaregnskap må være et absolutt krav i den videre utredningen

Klimagassregnskap som omfatter bygging av anlegg, trafikkøkning m.m. må utarbeides. Det er en iboende konflikt mellom vekst (befolkning, økonomisk, trafikk...) og miljø.

Spørsmål 4:

Viktige arealverdier

- Karl Johansvern
- Naturreservater
- Dyrka mark
- Regionalt viktig fritidsområder = folkehelse
- Miljøstatus.no har mye god informasjon
- Landskapsvernområder
- Hva med overskuddsmasser?
- Korridorer: naturvernområder må være på en viss størrelse
- Oslofjordbyen et potensial? – begrense byvekst i Oslo
- Mye vekstpotensial i byene kun ved fortetting
- Legge ned Slagentangen en mulighet?

Spørsmål 5:

Skal det være lov å kun kjøre gods/næring og kollektiv, men ikke personbil på ny forbindelse?

Det bør være et krav at veg og jernbane skal være ferdig samtidig.

Er det mulig å dele gods og person på ferje? Ferjeløsning for gods i sør, samt egen personferge? Imidlertid er det en fare for byttemotstand blant passasjerene, samt at miljøvennligheten må vurderes nærmere.

Kan man vurdere å kun bygge jernbane? Det var enighet om at det er vanskelig å se for seg en slik løsning.

Man bør ikke ha bro midt i byen. Riksveger bør generelt føres utenom byer og tettsteder.

Viktig å ha et bevisst forhold både til lokalt utslipp og klimautslipp. Ferjetrafikken må også vurderes inn i dette.

Viktigste å formidle til prosjektgruppa:

- En løsning som ikke har svakheter => robusthet
- Forutsigbarhet – tunneler må stenges jevnlig. Ikke like robust løsning som bruer.
- Effektiv, miljøvennlig og langsiktig. Vi må se langt nok frem! Så langt det lar seg gjøre!
- Premisser: IC ++ påvirker
- Hvor lenge kan men leve med en effektiv ferje? Trenger vi denne faste forbindelsen? Regularitet på ferje.