



Statens vegvesen

Referat

Dato: 11.04.2013

Tid: 10:00-14:00

Referent: Grupper: Njål Nore, Cecilie Gunnufsen,
Nina A. Knutsen. Plenum: Ingeborg
Olsvik

Saksbehandler/innvalgsnr:

-

Vår dato: 11.04.2013

Vår referanse: Ingeborg Olsvik

KVU kryssing av Oslofjorden - møte i ekstern referansegruppe

Møte nr: 3

Sted: Statens vegvesen Region øst, Bjørvika-prosjektet (rigg)

Møteleder: Anders Jordbakke

Til stede: Niklas Cederby, Hans Erik Fosby, Arve Høiberg, Olav Ingebjørn Moe, Erik Andersen, Njål Nore, Erling Gunnufsen, Roar Rabbevåg, Geir Henning Hollup, Otto Galleberg, Gudmund Wasmuth Notøy, Svein V. Thorgersen, Trond Wangen, Monica Vee Bratlie, Thore Vestby, Ulf Kareliusson, Randi Margrethe Tornås, Børre Jacobsen, Kristin Heinrich, Line Lillebøe Osfoss, Øyvind Johnsen, Erik Rynning, Vilrid Femoen, Kjetil Johannesen, Dankert Freilem

Fra prosjektgruppa: Marit Synnes Lindseth, Cecilie Gunnufsen, Anders Jordbakke, Ove Solheim, Tonje Holm, Elisabeth Herstad (Rambøll), Øyvind Nilsen (Rambøll), Ingeborg Olsvik

Forfall:

Kopi til: Styringsgruppa, Prosjektgruppa (øvrige)

1. Referat fra forrige møte

- OFV etterlyste utvidet deltakelse i ekstern referansegruppe med begrunnelse at dette er et prosjekt med nasjonale virkninger. Som oppfølging har prosjektet invitert Vestlandsrådet og fylkeskommunene i Aust-Agder og Vest-Agder til å delta i referansegruppa. Vest-Agder fylkeskommune har meldt seg på som deltaker i referansegruppa og har fått

invitasjon og papirer til møtet.

- Seilingshøyde: Det pågår diskusjoner med Kystverket om krav til seilingshøyde for bruer.

Anders Jordbakke var møteleder og innledet med å si at det som legges fram i dag ikke må tolkes som etatenes anbefalinger, men er prosjektets foreløpige idéer og vurderinger. Etatene ønsker at disse møtene er et forum for høyt-tenking.

2. Orientering om status i prosjektet

Vi skal vurdere konsepter med bru for rv. 23

Samferdselsdepartementet har utvidet mandatet med utredning av eventuell bru som erstatning for rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Som konsekvens av dette skal KVVU-rapporten leveres sommeren 2014 og ikke i løpet av 2013.

Når det gjelder å utrede eventuell bru som erstatning for rv. 23 Oslofjordforbindelsen, har vi to innfallsvinkler for identifisering av konsepter:

- Konsepter som betjener samme marked som Oslofjordtunnelen
- Konsepter som betjener et større marked enn dagens Oslofjordtunnel, dvs deler av det sørlige markedet som i hovedsak reiser med ferja

Muligheter for kryssing med jernbane vil være ett element i utforming og vurdering av konsepter med bru for rv. 23 ved Drøbak.

De konseptene som bare betjener det nordlige markedet, får ikke særlig konsekvenser for trafikken lenger syd.

Konsepter med jernbane er foreløpig ikke med i transportanalysen

Jernbaneverket jobber med overordnede vurderinger av konsepter med kryssing for veg og jernbane. Dette er mer komplisert enn utforming av rene vegkonsepter, blant annet fordi det må lages skisse til togtilbud som er samordnet med rutetilbudet på det øvrige nettet. Effektiv bruk av en jernbanekryssing er i større grad enn for veg avhengig av investeringer i det øvrige nettet.

Vegkonsepter i tre hovedkorridorer

Pr i dag har prosjektet utformet sju konsepter med faste forbindelser for veg (kryssing med tunnel eller bru) lokalisert i tre hovedkorridorer:

- en nordre korridor som i all hovedsak betjener de trafikkstrømmene som i dag bruker Oslofjordtunnelen
- en midtre korridor som «tar» trafikk både fra tunnelen og ferja Moss – Horten
- en søndre korridor som primært brukes av de strømmene som i dag velger ferja

I tillegg ser det ut til at nye faste forbindelser betyr at noen bilreiser til og fra Oslo endrer rute fra E18 via Drammen og istedenfor kjører E6 på østsida av fjorden.

Regionale virkninger:

Et mer effektivt transportsystem over Oslofjorden antas å ha en del regionale virkninger, som for eksempel omfordeling av befolkning og arbeidsplasser og økt verdiskaping i Oslofjordregionen. Noe av dette kan være mernytte som ikke fanges opp av transportmodeller og etterfølgende beregning av samfunnsøkonomisk nytte.

Prosjektet trenger konsulenthjelp til vurdering av regionale virkninger og forbereder utlysning av et oppdrag som blant annet omfatter innhenting av internasjonale erfaringer med fjordkryssinger. Det er aktuelt med et seminar om regionale virkninger i løpet av høsten.

Teknologiske utfordringer:

En KVVU er en overordnet analyse før det eventuelt settes i gang planlegging etter plan- og bygningsloven. Vi må likevel skaffe oss tilstrekkelig trygghet for at bru eller tunnel lar seg bygge i de aktuelle korridorene.

Ove Solheim gjennomgikk noen resultater fra grunnundersøkelsene som er gjort. Mens Drøbakrenna er en typisk og ganske forutsigbar U-dal, er fjordbunnen lenger sør mer komplisert med store og tilsynelatende usystematiske variasjoner i dybde til fjell. Vi vet for lite om en del områder og må gjøre nærmere undersøkelser.

Stigningsforholdene for veg og jernbane legger føringer for bygging av bru og tunnel. Jernbanetunneler under Oslofjorden vil bli veldig lange og vurderes som lite aktuelle, i hvert fall ikke som et fellesprosjekt med veg. Prosjektet ser på ulike bruløsninger; hengebru, skråstagsbru og rørbru. Flytebru vurderes som mindre aktuelt på grunn av krav til seilingshøyde og fare for påkjørsel av store skip.

3. Resultater fra transportanalysen v/Elisabeth Herstad, Rambøll

Vi bruker regional transportmodell (RTM) for å sammenligne trafikale virkninger av konseptene i 2030 med en referansesituasjon med dagens muligheter for transport over Oslofjorden. Modellen er utviklet med basis i reisevaneundersøkelsen som gjennomføres hvert fjerde år. Vi legger inn arealbruk i tråd med SSB sine prognoser for vekst i befolkning og arbeidsplasser. Modellen er forenkling av virkeligheten, og resultatene fra beregningene må ikke oppfattes som en fasit.

Trafikken i vegkonseptene er beregnet for en situasjon uten bompenger. Finansiering med bompenger kan bety mye lavere trafikk i perioden med brukerfinansiering. Modellberegningene er gjort på døgnbasis og tar ikke hensyn til eventuelle perioder med kø.

Det ble presentert noen resultater for trafikk over fjorden og samlet biltrafikk (kjtkm) fra første runde med transportanalyse, jf vedlagt presentasjon. For å vurdere virkninger av konseptene er det aktuelt å ta ut og analysere andre resultater, for eksempel reisetider mellom byene, reiser mellom utvalgte soner, kapasitetsbelastning i vegnettet med mer.

Så langt har vi analysert fire ferjekonsepter og syv vegkonsepter.

Resultater av ferjekonseptene

Alle ferjekonseptene har økt frekvens med hyppigere avganger. I to av konseptene er

ferjeleiene flyttet, rett sør for de to byene eller lenger sør ved Slagen og Larkollen. Resultatene i modellen viser at ferjekonseptene gir noe økning i biltrafikken mellom Moss og Horten, men liten effekt for reiser i resten av Oslofjordregionen.

Vegkonsepter i den nordre korridoren

Disse konseptene gir ifølge modellen flere og lengre bilreiser, økt trafikk mellom Buskerud og Akershus og liten effekt lenger sør. Litt nedgang i trafikken på ferja. Det er relativt beskjeden overflytting av bilreiser fra E18 til E6 øst for Oslofjorden.

Midtre vegkonsept

Midtre konsept ser også ut til å gi lengre og flere bilreiser. Størst økning i trafikk mellom Buskerud og Akershus, men også økt trafikk mellom Vestfold og Østfold. Betydelig reduksjon i ferjetrafikken. Lite endring i trafikken sør for Tønsberg og Fredrikstad. Kryssingen i dette konseptet ser ut til å betjene det største geografiske området.

Vegkonsepter i den søndre korridoren

Disse konseptene gir ifølge modellen også flere og lengre bilreiser. Størst effekt på korte og lokale reiser. Det ser ut til at mange i Østfold og Vestfold velger nye reisemål på den andre siden av fjorden. Konseptene påvirker ikke reisemål for reiser i og mellom Akershus, Buskerud og Oslo.

Vegkonseptene i søndre korridor (V4 – V7) gir betydelig reisetidsbesparelse mellom Østfold og Vestfold. Lokale reiser utgjør en stor del av trafikken – V4 gir mest økning i trafikk – særlig lokaltrafikk. I en situasjon med bompenger på den faste forbindelsen er det primært lokaltrafikken over fjorden som blir borte.

Sammenlignet med Referanse ser alle vegkonseptene ut til å gi mer trafikkarbeid som er en god indikator for klimagassutslipp fra reiser over Oslofjorden. Dette skyldes blant annet lengre lokale reiser etter at mange endrer reisemål til den andre siden av Oslofjorden. Lengre reiser betyr lavere andel miljøvennlig transport.

Spørsmål og innspill etter presentasjon av transportanalysen

- Prosjektet må se utover fjordkryssinger i Danmark og ferjefri E39 når det gjelder teknologiske løsninger
- Virkninger for ferja Sandefjord-Strømstad må vurderes
- Viktig å synliggjøre virkninger for næringslivet, blant annet ved å knytte de to sidene av Oslofjorden nærmere sammen.
- Hva med teknologiske nyvinninger i bilparken som reduserer utslippene fra biltrafikken?
- Uheldig at Oslofjordtunnelen ligger inne i Referanse og i alle tiltakskonseptene. Oslofjordtunnelen tas bare ut i konsepter med bru for rv. 23 ved Drøbak.
- Utbygging av E18 Vestkorridoren ligger ikke inne i Referanse eller i noen av konseptene. Så lenge vi beregner trafikale virkninger over døgnet og uten køproblemer, er dette ikke noe problem. Men prosjektet bør se nærmere på rushtid og køforsinkelser.
- Vi må ha konsept med jernbane med godstog. Framtidig godstransport på bane, skal ikke nødvendigvis innom Oslo. Men fanger modellen opp dette?
- Livsløpskostnader, inkl drift og vedlikehold, må tas med i den samfunnsøkonomiske

vurderingen.

4. Foreløpig vurdering av arealinteresser v/Tonje Holm, Statens vegvesen

Arealinteresser (ikke pris-satte virkninger) vurderes som en del av den samfunnsøkonomiske analysen. Det er fem temaer som inngår i arealinteresser:

- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Kulturmiljø
- Naturmiljø
- Naturressurser – jord og skog

Vurderinger i KVUen baseres på data i eksisterende registre og fra tidligere planer og utredninger.

I første omgang kartlegger vi nasjonale verdier knyttet til arealer i de aktuelle korridorene. Spørsmålet er om vi ut fra potensielle arealkonflikter bør justere eller sile bort enkelte konsepter før videre analyse. I denne forbindelse har vi møter med fylkesmenn og fylkeskommunene. I neste runde vil vi også vurdere regionale og lokale interesser.

5. Gruppearbeid om arealinteresser og transport

Referansegruppa ble delt inn i tre grupper: næringslivet og myndigheter øst og myndigheter vest. Oppgavene for gruppearbeidene og innspillene er vedlagt.

6. Avslutning

Prosjektlederen takket for nok et nyttig møte med fruktbar høyttenking om prosjektets foreløpige idéer. Referansegruppa har også denne gangen bidratt med mange gode innspill som vi tar med oss i det videre arbeidet.

Han understreket betydningen av å ha en overordnet og helhetlig tilnærming i videre diskusjon av konsepter og mulige virkninger av dem. I en KVU bør vi diskutere korridorer og størrelsesorden av kostnader og virkninger – og ikke oppfatte streker på kartet som konkrete traséer eller legge vekt på relativt marginale forskjeller i kostnader eller trafikk tall.

Det kan være aktuelt med to møter til høsten. Ett av dem kan være et seminar om regionale virkninger.