

Vedlegg til referat fra referansegruppemøte 11. april 2013

Innspill fra gruppearbeid

Spørsmål til gruppene

Det ble innledningsvis presisert at spørsmålene måtte tolkes som forslag til temaer, og at gruppene sto fritt til å velge sine problemstillinger.

Om transportanalyse

1. Fungerer transportmodellen som en "black box" med liten verdi for dere? Hva kan vi gjøre for å gjøre resultatene mer relevante?
2. Er det "rare"/uforståelige resultater?
3. Hva oppfatter dere som de viktigste trafikale virkningene for vurdering av konseptene?
4. Hvilke konklusjoner kan vi trekke av de presenterte resultatene?

Om arealinteresser

1. Virker den skisserte framgangsmåten fornuftig?
2. Hvilke typer arealinteresser bør vurderes i KVU-fasen med tanke på lokale og regionale verdier?
3. Andre innspill?

Gruppe: Næringslivet

Transportanalyse

Pkt. 1 og 3

Gruppen besvarte spørsmål 1 og 3 samlet.

Gruppen var i utgangspunktet noe kritiske til transportanalysen/modellen. Hovedsakelig gjaldt kritikken at det geografiske analyseområdet er for snevert, samt at virkningene for godstransport og avlastningseffekten for Oslo ikke er tatt med.

Gruppen var tydelig på at analyseområdet må utvides. Det må forventes at det gjennomføres analyse ut fra et nasjonalt perspektiv, ikke bare ut fra regionale behov.

- Analyseområdet må utvides til å være større enn bare Oslofjorden. Virkninger for hele landet og nærmeste naboland må også med i analysen.
- Kryssing av Oslofjorden er en nasjonal korridor, som må koples opp mot E18, E6, og Stockholm, Gøteborg og Danmark.

Gruppen mente videre at godsanalyse er viktig og må med. Virkninger av forbindelsen for næringsliv og godstransport må fram.

Videre må avlastningseffekten for Oslo tydeligere fram. Det må synliggjøres hvilket alternativ som gir størst avlastning for Oslo.

Gruppen mente også at analysene må ses i et lengre perspektiv – 2030 er for kort fram i tid.

Pkt. 2

Gruppen var opptatt av at usikkerheten og svakhetene ved modellen må komme tydelig fram.

- Det ble stilt spørsmål om det finnes andre transportmodeller som også kan benyttes (for å få en enda grundigere vurdering av virkninger).
- Det bør ses nærmere på erfaringer fra Danmark. Ikke bare de store forbindelsene, men også sjekke ut erfaringer fra faste forbindelser til mindre øyer i Danmark.
- Det bør også vurderes å sjekke ut erfaringer fra andre land som kan være naturlig å sammenligne seg med, f.eks. Skottland.
- Robustheten i konklusjonene for lange reiser oppfattes å være svak, fordi ikke flere landsdeler (kun Oslofjord-regionen) er tatt med i analysen.
- Livsløpskostnadene for hhv. bru og tunnel må med i vurderingen.
- Det må vurderes nøye å ta med flere prosjekt som er omtalt i NTP i Referanse, selv om disse ikke er vedtatt startet opp pr i dag.

Pkt 4.

Det er en mangel at analysene ikke sier noe om det nasjonale perspektivet og heller ikke noe om virkningene for godstransporten.

Høy kostnad bør ikke være et kriterium for å forkaste et alternativ. Forkasting begrunnet i kostnad må være en politisk beslutning.

Arealinteresser

Gruppen besvarte spørsmål 1-3 samlet.

Gruppen mente det er fornuftig å få "avklart så mye som mulig så tidlig som mulig".

Ikke bare de nasjonale konfliktene, men også de regionale/lokale konfliktene må synliggjøres.

Det vil bli arealkonflikter uansett, og man må være innstilt på at enkelte lokale/regionale verdier vil måtte ryke.

Diskusjonen om konfliktfylte forhold bør tas så tidlig som mulig. Dette kan bidra til å unngå innsigelsesak(er) senere. Det kan også bidra til at planarbeidet kan gjennomføres raskere.

Dette vil være et nasjonalt prosjekt. Det bør være en statlig plan.

De positive virkningene for framtidig vekst og velferd er underkommunisert, og må løftes tydelig fram. Disse virkningene må ikke "forsvinne" i et underkapittel i KVVU-rapporten.

Gruppe: Myndigheter i vest.

Transportanalyse

Transportmodeller har en verdi, men gir ufullstendige resultater. Er omfanget av lokale reiser for stort? Fjorden er en barriere - over 10 ganger flere som pendler Horten-Tønsberg enn Horten - Moss. Hva kan bli fremtidens bolig og arbeidsmarked med en fast forbindelse? Modellen beregner ikke endringer i arealbruksmønster som følge av endringer i transportsystemet.

Er V1 et svar på bestillingen vår? Konseptet må ses i sammenheng med en Ring 4, men må utvides med jernbane. Se nærmere på Oslo-avet og sammenkopling med Sørlandsbanen.

Er vi nok fremtidsrettet når det gjelder teknologi? Vi må ha mer om godstransport. Regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) i Vestfold er viktig.

I hvilken grad kan vi kombinere konseptene med hverandre?

Arealinteresser

Det er ok å samle inn data om arealinteresser på den måten som ble skissert. Prosjektet må ha kontakt med kommunene i det videre arbeidet. Regional plan for bærekraftig arealbruk (RPBA) må brukes.

Gruppe: Myndigheter i øst

Transportanalyse

Fått mye igjen for transportmodellberegningene, blant annet om avlastning av Oslo-avet. Det er forståelig når vi ser det, men godt å få ulike virkninger belyst vha modellen, for eksempel hvordan bompenger virker på trafikken. Se på noen andre konsepter også?

Vil lange tunneler med 7 prosent være lovlig i framtida?

Følsomhetsanalyser bør det jobbes videre med, for eksempel virkninger av å utvide Referanse 2030 med prosjekter som med stor sannsynlighet vil bli bygd i NTP-perioden 2014 - 2023.

Hvorfor viser modellen ikke mer avlastningseffekt i indre Østfold? Kanskje legge inn en tverrforbindelse og se på effekt?

RTM som brukes for å beregne reiser i 2030, bygger på dagens reisevaner (strengt tatt gårsdagens). Dette er en begrensning når vi analyserer konsepter som skal bidra til trendbrudd. Hvordan ville resultatene sett ut med helt andre reisevaner?

Ett av målene er et robust transportsystem med forutsigbare reisetider. Trenger vi én eller to forbindelser på tvers?

Etterlyser analyser som fanger opp endringer i godstransport og konsepter med jernbane. Vi trenger svar om tekniske muligheter for kryssing.

Konsepter med jernbane skal vurderes opp mot IC-strategien. Dette bør også belyses. Konseptvalgutredning for godsterminal ved Drammen (og kommende godsanalyse) må kobles inn. Hva med bare å bygge jernbane?

Hva som er trafikalt viktig: avlastningseffekten i navet i Oslo, næringslivets transportbehov på tvers av fjorden og tidsbesparelser på persontransport/godstransport.

Arealinteresser

Liten tue kan velte stort lass. Vi må passe på at vi ikke blir så opptatt av for eksempel ett naturreservat at det kan velte en korridor. Det er viktig å ikke sortere ut noe som seinere i prosessen kan vise seg å være et godt konsept - også for naturen.