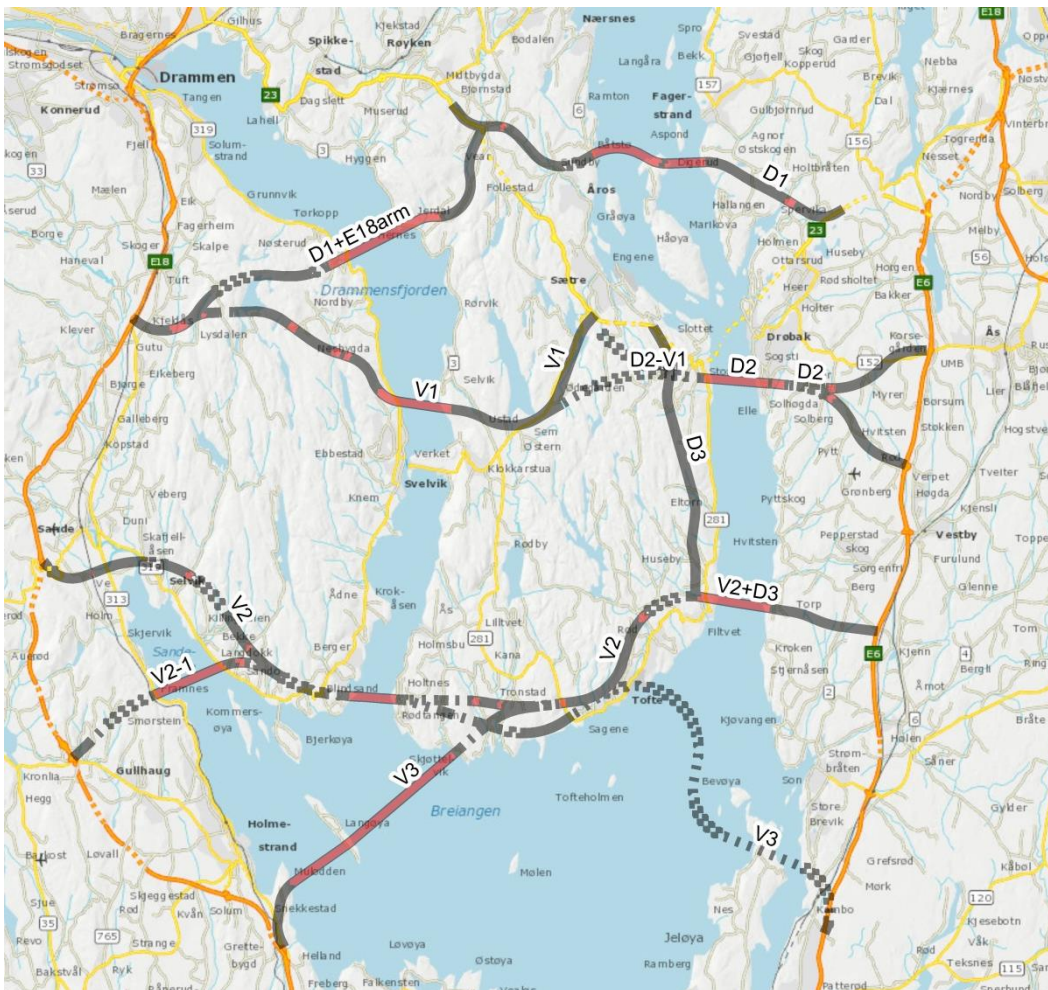


MØTE I EKSTERN REFERANSEGRUPPE ONSDAG 16. OKTOBER 2013 – INNSPILL FRA GRUPPEARBEID

Vi har i stor grad referert synspunkter fra gruppearbeidene slik de kom til uttrykk. Vi har bare i begrenset grad sortert innspillene og har heller ikke luket ut gjentak av synspunkter. På denne måten mener vi materialet gir god oversikt over både mangfold og sammenfall av synspunkter i referansegruppa.

Konsepter i nordre og midtre korridor (fra sørsippen av Hurumlandet og nordover)



Metode - om konseptene – avgrensning av KVU-området

Man har kommet fram til interessante konsept. Analysen er på overordnet nivå, men likevel grundig nok i forhold til informasjonsbehovet.

Konseptene må vurderes i et livssyklusperspektiv med tanke på kostnader til investering, drift og vedlikehold og reinvestering.

Positivt at man ikke har konseptene som berører Håøya sør og viktige, sjønære friluftsområder i Buskerud. Ser likevel konflikter knyttet til konsept D1.

En tverrforbindelse over Hurumlandet bør gå lengst mulig sør. Jo lenger sør jo bedre i forhold til oppnådd samfunnsnytte. D3 beste alternativ, D1 og D2 oppfattes som dårligere alternativ.

Et konsept som kombinerer V2-D3-V3 kan avlaste Oslo og innebærer at ferjesambandet kan legges ned. Konseptet er også bra i forhold til regional godstrategi. V3-brua over Sandebukta bør ikke siles ut pga. kostnadsnivå.

Svelvikferja kan bli overflødig, dette må med i vurderingene. Det betyr reduserte kostnader og lavere utslipp til luft.

V3 utløser ingen effekter nordover, og betjener bare den søndre delen.

Viktig å huske kopling mellom E6 og E18 på østsiden.

Det må tas hensyn til at dette er del av et nasjonalt transportsystem. Konseptene som velges videre må kunne løse nasjonale utfordringer, ikke bare lokale og regionale. Det ønskes et større kart slik at nasjonale transportter fanges opp, bl.a. transport til/fra E134, E16 og rv. 7.

På sikt blir det vanskelig å få økende biltrafikk via vestkorridoren og forbi Oslo. Dersom europaveger ikke skal gå gjennom sentrum, må man se på andre løsninger. Forbindelsen må ikke bare bidra til å knytte regionene på øst og vestsiden sammen – blikket må løftes.

De positive virkningene/effektene som ikke fanges opp av beregning med transportmodell må kartlegges. Konsepter må ikke siles ut før man har slik kunnskap.

Det må ikke siles bort konsepter med store arealkonflikter fordi man antar at disse konseptene ikke vil bli akseptert.

Vurdering av beredskap må med.

Viktig å avklare transportstrømmene.

Regionforstørring

Det må satses på en "8-tallsveg" i Oslo-området (og ikke en ring 4) som vil kunne skape positive effekter i forhold til bl.a. regionforstørring.

Avlaste Oslo

Avlastning av vegsystemet inn mot Oslo er veldig viktig. Kryssing sør på Hurumlandet innebærer at trafikk kan loses på ny veg i stedet for gjennom Oslo. En slik kryssing gir også en god forbindelse mot sør og nord.

Gods

Næringslivets transportbehov er viktig. Prosjektet må vurdere virkninger for godstransporten.

Det må etableres godsterminaler på øst- og vestsiden for komme ut av trafikkproblemene i Oslo.

De lange godsstrømmene er viktig i vurderingene. Mye godstransport fra Vestlandet til kontinentet går via sambandet Moss - Horten.

Ferje

Det er utfordringer i forhold til areal for ferjeleie i Moss i dag. Dagens ferjeleie har ikke tilstrekkelig kapasitet til å ta i mot økt trafikk (det er ikke plass til tre ferjeleier). Økt trafikk medfører at dagens ferjeleie må flyttes.

Ferjekonseptene må også ses i et langt perspektiv.

Jernbane

Jernbanen ønskes med videre. Større sjanse for å få med jernbanen ved kryssing sør på Hurumlandet.

Teknologi

Vegnettet må være robust og pålitelig (tunneler kan være sårbare).

Det må satses på ny teknologi – må ikke være "feige" i forhold til teknologiutfordringer og kostnadsnivå.

Må vurdere alternativer med rørbru eller senketunnel der det er konfliktfylt med bru. Kan bidra til at gode, men konfliktfylte konsept blir tatt med videre.

Arealkonflikter

Vurderingene som er gjort av arealkonflikter er bra og på et riktig nivå. Det er fornuftige konsept man står igjen med.

D2 oppfattes som problematisk i forhold til arealkonflikter i Drøbak.

Det er lagt mye vekt på arealkonflikter for sørlige konsept. Det er også konflikter i forhold til de nordlige konseptene når det gjelder f.eks. verneområder og drikkevannskilder, og utfordringer knyttet til områder med kvikk-leire.

KVUen og rv.23

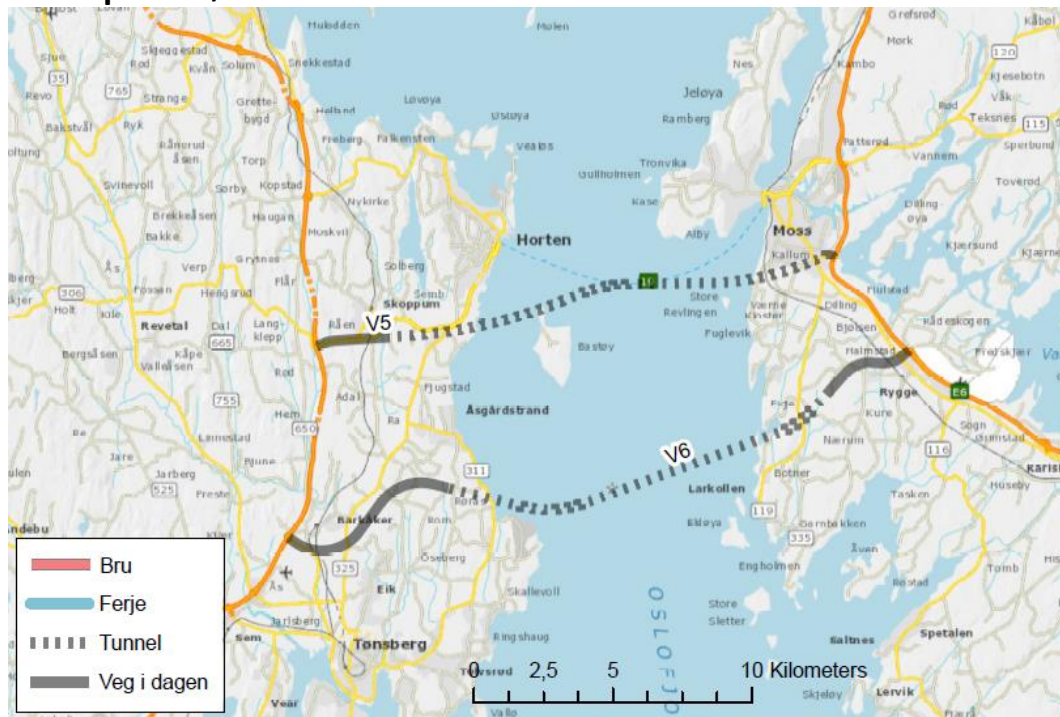
D2 og D3 kan løse problematikk på rv. 23. Bru kan bygges ganske raskt, deretter videre utbygging mot E18 i Vestfold.

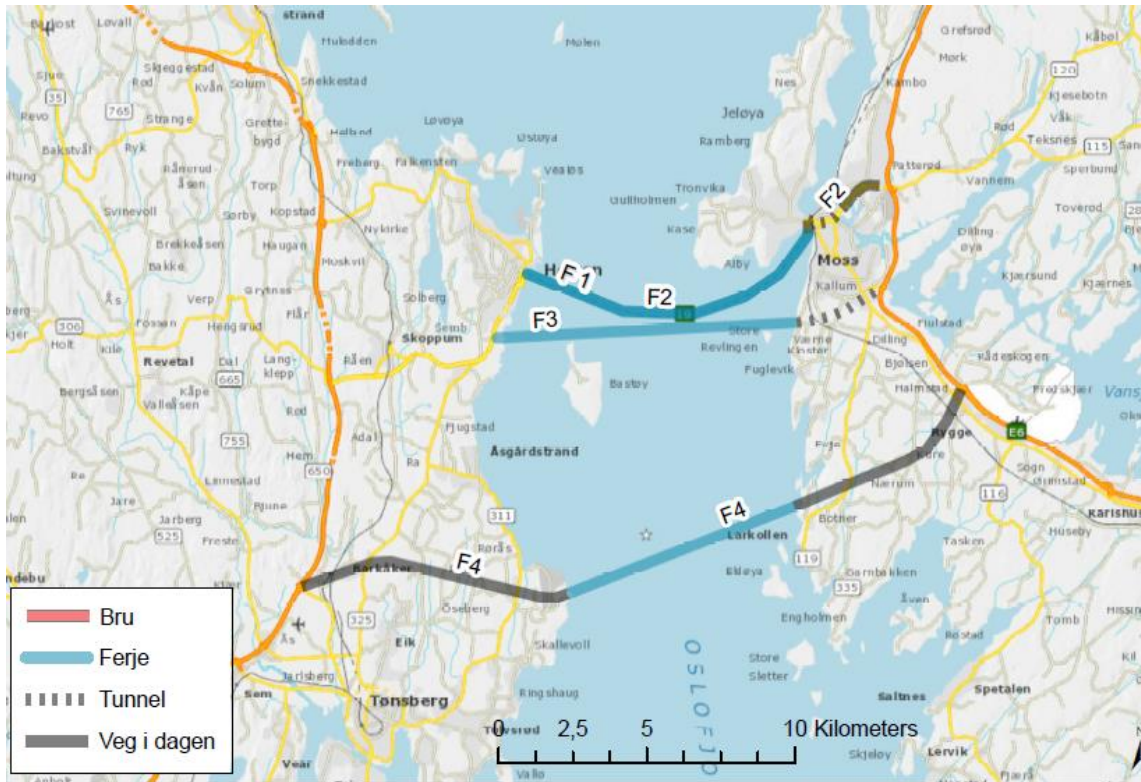
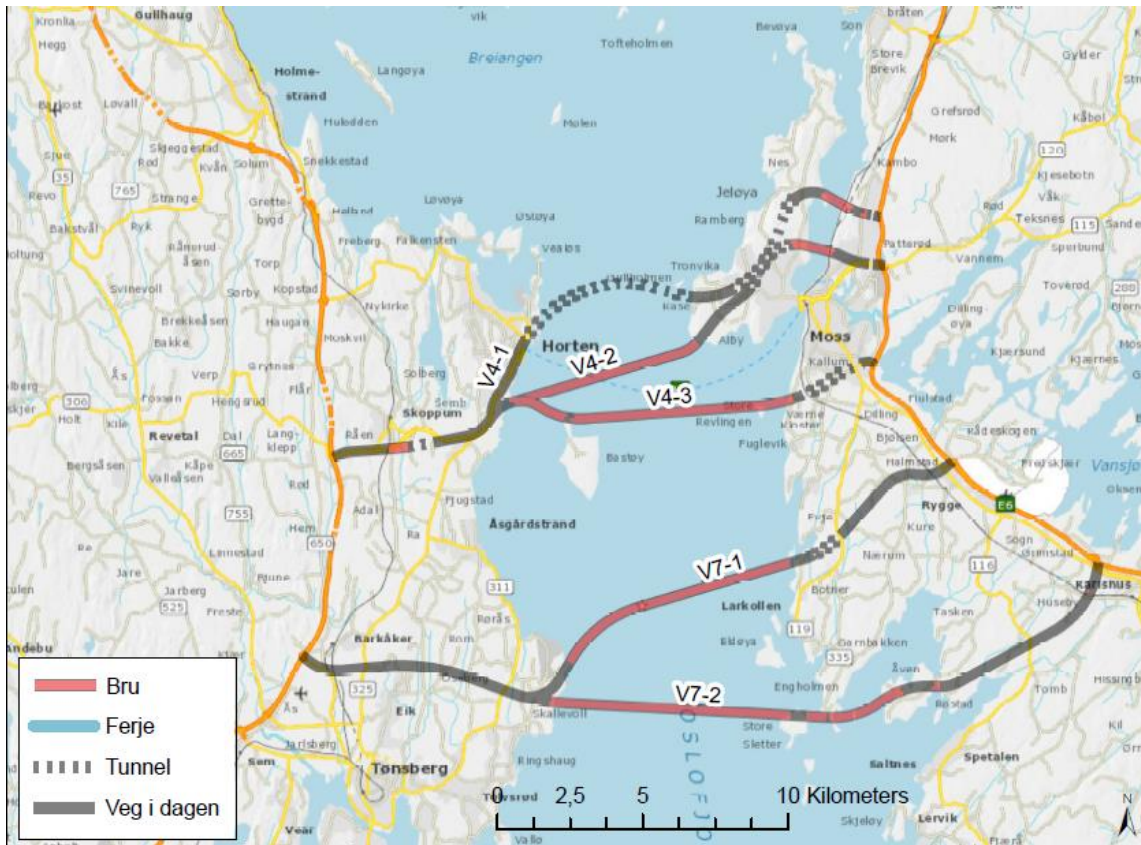
Det er viktig med fortsatt fokus på løsninger for rv. 23 i Røyken og Lier. Planarbeidet her må ikke stoppe opp.

Måloppnåelse/målkonflikter

Målkonflikt mellom målsetting i NTP om at trafikkvekst i storbyområder skal tas kollektivt og ny generert biltrafikk på kryssingen.

Konsepter i søndre korridor





Metode - om konseptene – avgrensning av KVU-området

Vi må ha større geografisk fokus, kartutsnittet er for lite, vi må ha med Sørlandet, Vestlandet, nordover og nedover til Sverige, Danmark.

Utredningen må se på løsninger som gir de beste nasjonale effektene.

Vi må se på KVUen i forhold til de planene som allerede er lagt i fylkeskommunene etc.

Det er for tidlig å sile konsepter i denne fasen. Vi må se nærmere på konsepter som har veg og bane i samme trasé. Vi vet også for lite om de regionale virkningene og andre positive virkninger. Det er for tynt å sile bare ut fra arealkonflikter.

Vi må ha en nasjonal inngang til problemstillinger og siling, vi må ha et større perspektiv før vi siler enn de tre kriteriene dere har satt.

Det er ikke tilstrekkelig å beregne endringer som gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT), vi må fange opp variasjonene, både helg- og yrkesdøgntrafikken, gjensittingstiden på ferje.

Viktig at vi ikke tallfester kostnader, kan bli veldig feil ut fra hva som kan inngå i et konsept, når alle armene ut til E6 og E18 også er med. Det får være opp til politikerne å vurdere.

De viktigste konseptene ligger sør og i hvert fall ikke nordover. Særlig gjelder dette når man ser fremtidig godsterminaler som sannsynligvis kommer i Vestby syd og Horten (Kopstad).

Det ble også ytret at det var bra at veg og bane var løsrevet, så det ikke blir en tvangstrøye. Det blir enormt lange tunneler for eksempel hvis vi skal ha både veg og bane i samme tunnel.

Regionforstørring

Viktig med et konsept som i størst mulig grad bidrar til å utvide bo- og arbeidsmarkedet. Folk er ikke villige til å pendle mer enn 1 time eller til å flytte på seg. Velge et konsept som styrker konkurransekraften på begge sider av fjorden.

Gå i dialog med fylkeskommuner og fylkesmenn tidlig for å vise at det er andre interesser enn kulturminner og friluftsinnteresser som veier tyngre, positive ringvirkninger.

Forslagene som skal utredes må ivareta både person- og godstrafikk og hensynet til stekere tilknytning mellom regionene langs begge sider av fjorden.

Avlaste Oslo

Vi må ha det beste konseptet som avlaste Osloregionen. Se på en Ring 4, kryssing Moss-Horten eller lenger sør, koplingen mot E6 og E18, Hønefoss, Drammen, Tønsberg. Når det gjelder klimaperspektivet, er det også viktig at man velger den sydligste traseen, at man får kortest veg å kjøre og slipper å kjøre om Oslo.

Gods

Tenke gods ut fra nasjonal rute med import og eksport, ikke region. Hvilket konsept bidrar mest effektivt til å frakte gods. Se i større grad på havnestrukturen og den pågående godsanalysen.

Ferje

Ferje må med videre, kan være et godt miljøvennlig alternativ. Det er en selvfølge at man velger miljøvennlige ferjer. Det er mer miljøvennlig enn lange vogntog gjennom Oslofjordtunnelen.

Ferje må vurderes slik at vi ikke får samme kritikk som ferjefri E39, som ikke har vurdert dette grundig nok. Vi må ha med livsløpskostnader, gjensitting etc.

Ferjekonsept må ses opp mot KVV Moss og Rygge og hva som gjøres der. Vi må ikke blande sammen de to KVUene.

Ferje er uaktuelt, det er ikke forutsigbart, effektivt eller miljøvennlig.

Moss og Horten byer har ikke kapasitet til å ta i mot trafikken med flere ferjer etc.

Jernbane

Har Jernbaneverket endret strategi? Det er tidligere sagt at man skiller korridorene, at ytre korridor, Vestfoldbanen, skal ta persontrafikk, mens indre skal ta gods (via Notodden).

Viktig å få med bane og veg i samme konsept/trasè, selv om ikke jernbanen har trafikkbelegget i dag, må vi tenke langsiktig og 100 år frem i tid. Også på grunn av miljø/klima-aspektet.

Klima

Det er umulig å oppnå et miljøvennlig konsept hvis det bare er veg inkludert. Kommentar til denne: Det skjer mye med bilteknologien, biler som kjører i kolonne, sparer drivstoff, henger seg på vogntog (platooning, utviklet av Volvo), elektrifisering.

Teknologi

En rørbu kan brukes i flere traseer, ikke bare Moss- Horten, viktig her at man tar med dette konseptet videre, også med jernbane.

Norge har lang erfaring fra offshoreindustrien til å være nyskapende, det har vi mulighet til her også.

Hvorfor må vi ha seilingshøyde på 70 meter i Oslofjorden når de kan klare seg med 55 meter i ferjefri E39 og i Østersjøen etc.? Det er bare tre skip i dag som trenger en seilingshøyde på 70 meter.

Arealkonflikter

Viktig med friluftsområder, og å verne disse sett opp mot livsstilssykdommer og folkehelse. Det er flere konsepter i søndre korridor som blir vanskelig opp mot nasjonale kulturminner, som også står på søknadsliste til UNESCOs verdensarvliste.

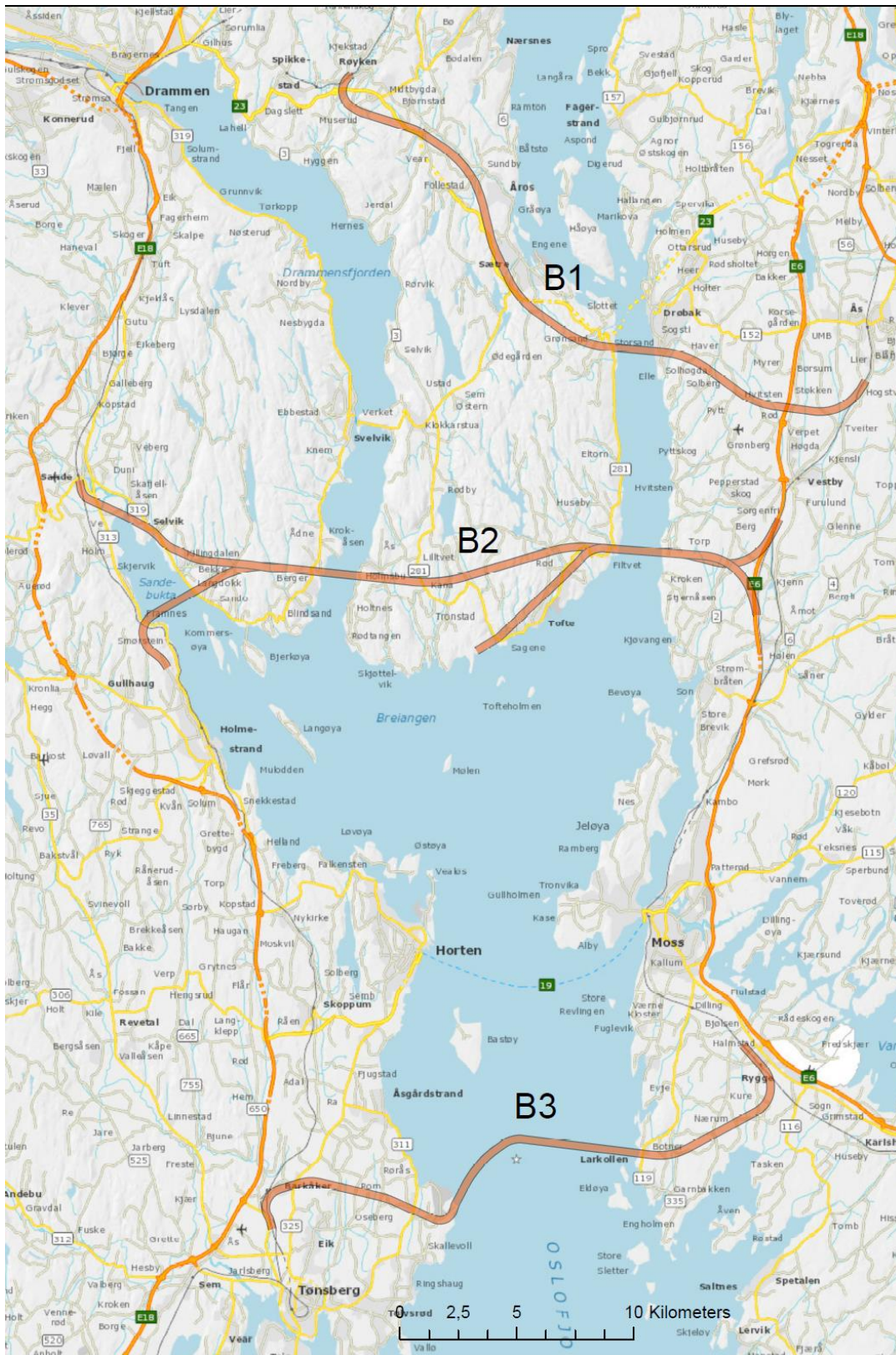
Må være mulig å finne løsninger/traseer der man kommer utenom de mest sårbare områdene, både ut fra naturvern, friluft og kulturminner.

KVVUen og rv.23

Vi kan nedklassifisere vegen, så slipper vi å bygge tunnellop nr. 2 som ingen vil ha og som kan forstyrre andre konsepter i KVVUen.

Jernbanekonsepser

Jernbanekryssingen er planlagt i bru i alle de tre jernbanekonseptene som er vist nedenfor:



Metode – om konseptene – avgrensning av KVU-området

Hvorfor er Moss-Horten ute som kombinert veg/bane-alternativ? Dette må begrunnes. Svar: Årsaken er at det ikke er egnede grunnforhold på en slik kryssing. Dette vurderes/avklares videre.

Det er viktig å få til en jernbaneløsning. Hvis vi ikke får til dette blir det ikke en miljøvennlig løsning.

Kostnadssituasjonen for felles bru og bane sjekkes med Øresundprosjektet

Det er bra at det er mange alternativer, sikrer at det viktigste er vurdert

En forbindelse med jernbane bør ligge lengst mulig sør

Jernbane over Hurum og det lengst i sør svarer ut samfunnsålet best for prosjektet. Dette er et langsiktig prosjekt. Nordre trase vil svare godt på utfordringene i Oslo. Søndre trase vil svare best på de prosjektutløsende behov

Vi må ha med konsepter som inneholder jernbane. Dette er viktig for konkurranseevne og bærekraftig regionforstørring. Trafikken på E6 sør for Moss er i ferd med å nå kapasitetsgrensa

Er det å se bare på tog et konsept? Er ikke det interessant i et langsiktig perspektiv?

Rekkefølge på utbyggingen av veg og bane er viktig for hvilken trafikk vi får på de ulike transportmidlene

Viktig å tenke langsiktig.

Samfunnssikkerhet – farlig gods gjennom Oslo? Kan det bli restriksjoner på det i fremtiden?

Akershus – det ble kommentert at de store nasjonale konfliktene er unngått i de viste konseptene for dette fylket – kanskje unntatt Drøbak.

Vi må planlegge med lang tidshorisont.

Kartet er for lite til å lage tilstrekkelige analyser for hva som skal hvor.

Strategisk utviklingsplan for bane og veg mangler i Norge. Nettverk er viktig spesielt for bane. NTP er ikke strategisk nok.

Det er viktig å velge robuste konsepter i forhold til en ukjent framtid

Regionforstørring

Søndre alternativer med kombinerte veg- og jernbanekonsepter gir et stort potensial for regional utvikling.

Det søndre jernbanekonseptet er interessant transportmessig for regional utvikling.

Avlaste Oslo

Avlastning av Oslo for gods og transitt er ikke med i effektmålet. Det burde vært med.

Transitt gjennom Oslo er viktig for å avlaste Osloavet og gjøre jernbanetransporten mer robust.

Avlastning Oslo og intermodale knutepunkt er viktig. Interregional plan for intermodalitet er igangsatt i Telemark/Vestfold ifølge Vestfold fylkeskommune

Dette gjør det mulig å binde sammen østsiden og vestsiden med en toglinje. Den søndre linja fører til regionsutvikling – interessant konsept i et slikt perspektiv. Jo lenger nord jernbanekryssingen

kommer, jo mer vil den fungere som en avlastning av Oslo. Dette gjelder ikke minst for Hurumkryssingen.

Det ønskes en vurdering av hva konseptene fører til for avlastingen av Osloregionen.

Veksten i persontransporten i Oslo-området med en regionforstørring må løses av jernbane.

De nordre konseptene svarer best på de problemene man har i Oslo

Hvordan skal Osloregionen vokse? De ulike sosiale perspektivene er viktige. Billigere boliger utenfor Oslo-området gjør at vi kan få et segregert utvalg av nye beboere i disse områdene.

Gods

Mer gods på jernbane er et nasjonalt mål. Dette må utredes grundig. Det gjøres planarbeid for godsterminaler på østsiden og vestsiden av fjorden og nord for Gardermoen, på Kopstad/Drammen og i Vestby. Aktuelt med gods på østre linje. I hvilken grad vil dette tas inn i KVUen?

Svar: Vil bli omtalt og skrevet inn i KVUen. Men det vil ikke bli tungt utredet. Gods og avlastning av Alnabru er viktig. Dette kommer i den store godsutredningen. Det vil bare bli pekt på muligheter i vår utredning.

Gods – forholder vi oss til det som ligger i Østlandspakka? Påkopling mellom østsiden og sørlandsbanen er viktig. Gods fra/til Stavanger/Kristiansand

Det er viktig å belyse kopling av havn/bane/veg for gods i knutepunkt

Godsterminaler må plasseres før en utreder konsekvenser av jernbanekryssing. Det er en viktig premiss.

Gods fra veg til sjø og bane er viktig. Å sikre en logistikk for dette inn i prosjektet er viktig. Dette vil imøtekommes mest med det sydlige konseptet.

Det midtre konseptet er best for gods

Viktig å få med hvilken avlastning dette prosjektet kan gi for Oslo på godstransportsiden – komme bort fra stjernetenkingen til en ringtenking.

Gods og korridoren mot Stockholm-Øst-Europa er også viktig. Og Gøteborg-København- kontinentet. Minst mulig bør innom Oslo. Må se alle utredningene i sammenheng.

KVU Oslofjorden bør gi premisser for godsutredningen. Hvilke føringer kan vårt prosjekt gi? Dette er det viktig å gripe nå.

I KVUen ønsker vi å vise muligheter for godstransport på jernbane – men den tunge utredningen vil komme i den nylig oppstartede godsanalysen

KVUen vil beskrive muligheter for mer effektiv godstransport.

Persontransport – gods og kopling til godsterminal er riktig tilnærming. Det er ønskelig med en tydeliggjøring av avlastningseffekter for godstog i forhold til Oslo-navet. Hvordan kan de ulike konseptene frigi kapasitet for godstransport i Oslo-området? Viktig å belyse hvilken effekt det har for persontransport på tvers av Oslofjorden. Hvordan kan denne linja bidra inn i godslogistikken?

Er noen av konseptene bedre enn de andre i forhold til godslogistikken. Denne KVUen må gi føringer for den brede godsanalysen.

Gods – savner omtale av planlagt godspunkt i Vestby

To betydelige godsstrømmer Stockholm-Karlstad-Norge og sørfra via Svinesund. Savner en utredning av hvilke konsepter som svarer best på disse strømmene. Hvordan går disse hvis de skal utenom Oslo? Dette bør det redegjøres for i denne utredningen.

Ferje

Forbedring av ferjeløsning er i hvert fall et kortsiktig konsept. Viktig at det blir mer forutsigbart for næringslivet på kort sikt.

Ferjetrafikken i Moss må løses. Endring av ferjeleie er viktig. Her er det viktig å se både på et kort og et langt tidsperspektiv

Klima

Det mest miljøvennlige alternativet er en ren baneløsning kombinert med ferje. Rene vegkonsepter er minst miljøvennlige og minst effektive.

Den norske tradisjonen med først å bygge veg og så jernbane er ikke klimavennlig. Vi må tenke annerledes.

Det er viktig å se hvilke konsepter som skaper nye reiser – ifht klima er dette uheldig.

Teknologi

Er rørbru eller tunnel utelukket for jernbane og hvorfor? Svar: Kravene til stivhet og kurvatur for ei rørbru er krevende. Med tunnel får vi veldig lange konstruksjoner på grunn av stigning. Dette må det redegjøres for i utredningen.

Planleggingen viser at der er mer utfordrende å bygge bane enn veg.

Rørbruer bør sjekkes ut og omtales i utredningen.

Savner flere tunneler – er rørtunnel for jernbane også mulig? Må utredes før den avskrives

Arealinteresser

Der viktige arealinteresser berøres må en vurdere hva en kan gjøre med avbøtende tiltak.

Klimamålene gjør at jernbane må være med – ikke bare veg.

Søndre konsepter er mer konfliktfulle enn de nordre i forhold til arealinteresser. Skal antall brukere være med i disse vurderingene? Mulige erstatningsarealer for beslaglagte arealer er viktig å vurdere.

Interessekonfliktene for arealinteressene er størst i sør. Det må ikke føre til at vi skrinlegger dem på for tidlig tidspunkt.

Måloppnåelse/Målkonflikter

Samlokalisering av veg og bane bør være et overordna mål.

KVUen skal løse nasjonale transportutfordringer – dermed oppstår det lokale utfordringer også. Disse er kanskje ikke sammenfallende.