



Statens vegvesen

Referat

Dato: 12.05.2014
Tid: 10:00-14:00
Referent: Eva Preede

KVU for kryssing av Oslofjorden - møte i ekstern referansegruppe

Møte nr: 6
Sted: Østensjøveien 34 (Statens vegvesen Region øst,)
Møteleder: Anders Jordbakke
Til stede: Fra referansegruppa: Se vedlagte adresseliste
Fra prosjektgruppa: Tor Nicolaysen, Cecilie Gunnufsen, Anders Jordbakke, Tonje Holm, Ingeborg Olsvik
Kopi til: Styringsgruppa, alle deltakerne i referansegruppa

	Ansvar / frist
<p>Velkommen Anders Jordbakke innledet med å oppsummere hovedtrekk i pågående arbeid:</p> <ul style="list-style-type: none">• Transportanalyse• Samfunnsøkonomi• Teknologi og kostnader• Regionale virkninger <p>Han pekte på at det er viktig med et godt faglig beslutningsgrunnlag med tilstrekkelig bredde som utgangspunkt for den politiske prosessen.</p> <p>Indikasjoner fra siste runde med transportanalyse Hovedtrekk:</p> <ul style="list-style-type: none">• Det ser ut til å kunne bli svært mange korte, lokale reiser mellom byområdene Horten og Moss. De fleste av disse lokale reisene vil antakelig bli borte i en periode med bompenger.	

- I analysene er det lagt inn et busstilbud med 15 minutters avganger mellom knutepunkter sentralt i Moss og Horten.
- Det ble stilt spørsmål ved det høye antallet korte reiser i resultatene fra transportmodellen. I utredningen må dette kvalitetssikres og diskuteres.

Hvordan kan ulike konsepter påvirke pendling over Oslofjorden

Øystein Engebretsen fra TØI la fram sine foreløpige konklusjoner.

Referansegruppa hadde følgende spørsmål og kommentarer:

- Hvordan vil jernbane påvirke resultatene? Analysen er gjort ut fra reisetid med bil, mens det er jernbane som er det viktigste transportmidlet til Oslo. Modellen tar ikke hensyn til at mange får godskrevet reisetid på toget som arbeidstid.
- Tar beregningene hensyn til forskjeller ut fra utdanning og yrke og reiser til og fra utdanningsinstitusjoner? TØI har ikke datagrunnlag for dette, bare data for antall arbeidsplasser og yrkesaktive fordelt på grunnkretser.
- Ville pendlingsstrømmene vært annerledes dersom en tok vekk kryssene tett på sentrum i Moss og Horten? Svaret er ja. Sentrumsnære kryss øker pendling og skaper flere reiser over Oslofjorden.
- Større funksjonelle regioner på tvers av ytre Oslofjord betyr også større markeder for varer og tjenester – og for spesialisert kompetanse. Dette kan styrke regionen i konkurransen med Oslo.
- Hurum kommune har liten vekst og utvikling sammenlignet med andre kommuner i de vurderte korridorene. Analysen av pendling tar utgangspunkt i trendframskriving av dagens arealbruk. Det er aktuelt å vurdere hvordan ulike konsepter kan påvirke lokalisering av nye boliger og arbeidsplasser på lang sikt, blant annet økt mulighet for utbygging på Hurum hvis Hurumforbindelsen bygges.
- I 2030 kan det tilbys et helt annet togtilbud med utbygde IC-strekninger på hver side av Oslofjorden. I en KVVU sammenlignes konseptene med en referansesituasjon med dagens transportsystem supplert med igangsatte prosjekter.
- Beregning av potensial for pendling er gjort i en situasjon uten bompenger.
- SSBs befolkningsprognose i 2030 tar ikke hensyn til ønsket om sterkere fortetting i bysentre og kollektivknutepunkt.

Mulige virkninger for konkurransen mellom flyplassene

I dette arbeidet er det kun sett på bygging av tunnel eller bru uten bompenger

- Østsiden av fjorden – for befolkningen her vil det bli en jevnere fordeling av reiser mellom Torp og Gardermoen fordi mange vil få kortere reisetid til Torp enn til OSL
- Vestsiden av fjorden – befolkningen i store områder vil få samme reisetid til Torp og Rygge.

Når det gjelder konkurransen mellom flyselskapene, tror TØI at aktørene vil spille flyplassene opp mot hverandre. En fast forbindelse vil uansett ha begrenset innvirkning på trafikkvolumet på Gardermoen.

Vurdering av muligheter for kryssing med jernbane

Sjur Helseth og Tor Nicolaysen fra Jernbaneverket orienterte:

- Det utarbeides en beskrivelse av potensialet for jernbane med økt fortetting i regionen
- Det utarbeides en beskrivelse av potensialet for jernbane med et intermodalt godsknutepunkt på Hurum
- Jernbane over Hurum antas å ha størst virkning for å redusere Oslofjorden som barriere for transport
- Det er svært usikkert om det rent teknologisk er mulig å bygge bru for jernbane Rygge-Slagen. Ei slik bru vil eventuelt bli lang og svært kostbar.
- Jernbanekryssing i Hurumforbindelsen kan åpne for byutvikling på Hurum.

Spørsmål og svar:

- Vurderes konsepter med senketunnel og flytebru for veg og bane? Slike løsninger er med i de teknologiske utredningene. Togenes vekt og hastighet begrenser imidlertid de teknologiske mulighetene.
- I KVVU for kryssing av Oslofjorden vurderes bru som alternativ til nytt løp i Oslofjordtunnelen. Jernbane vurderes ikke i denne sammenhengen.
- Kan våre forbindelser erstatte en ny jernbanetunnel gjennom Oslo? Nei – vi trenger mer kapasitet gjennom Oslo uansett.
- Undersjøisk tunnel for tog blir veldig lange på grunn av at kravet til stigning er maks 1,25 prosent, mens stigningskrav til nye vegtunneler er maks 5 prosent.
- Det er lansert en idé om ny sentralhavn på Hurum. Dette vil eventuelt kunne påvirke markedet for godstransport med jernbane i Hurumforbindelsen.
- For bruene er det lagt til grunn en seilingshøyde på 72 meter.
- Togkryssinger dimensjoneres for hastighet 250 km/t. Gjennomsnittshastigheten på en strekning avhenger av hvor tett det er mellom stasjonene.

Teknologi og kostnader

Anders Jordbakke orienterte om status for vurdering av teknologi og kostnader:

- Det antas å være omtrent dobbelt så dyrt å bygge en fast forbindelse med bru over Oslofjorden som å bygge undersjøisk tunnel i omtrent samme «spor».
- Det er mulig å bygge fjelltunnel på Jeløya, lenger syd i Rygge er det tykke løsmasser som betyr at vegen må bygges i kostbar kulvert. På vestsiden av fjorden er det bedre mulighet for bygging av fjelltunnel

Spørsmål fra referansegruppa:

- Planbehandlingen av forslag til reguleringsplan for løp 2 i Oslofjordtunnelen går som planlagt og venter ikke på vedtaket om tunnel eller bru i KVUen.
- Kravet om rømningstunnel i tunnelsikkerhetsforskriften gjelder for alle riksveger.
- Det forutsettes maks stigning på 5 prosent for tunnel og bru.
- Hva koster vedlikehold av bru i forhold til tunnel? Kostnadene varierer betydelig med ulike forhold, blant annet trafikkmengder. Vedlikeholds-kostnadene er med i beregning av samfunnsøkonomisk nytte og kostnader.

Ordet er fritt: Referansegruppas forventninger til de faglige vurderingene i KVU-rapporten.

Punktene nedenfor gjengir innholdet i en del av uttalelsene fra referansegruppa. Noen steder er flere utsagn slått sammen til ett punkt. Enkelte av punktene representerer synspunkter fra flere, mens andre bare er enkeltstående utsagn. Som hovedregel har vi ikke angitt hvilke interessenter som har uttalt hva.

- Ved vurdering av konsepter må det legges vekt på virkninger for godstransport og næringsutvikling
- Kan Hurumforbindelsen være et alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen? Vi utreder en Hurumforbindelse der brua over Filtvet knyttes til rv. 23 ved Verpen, og Oslofjordtunnelen stenges. For rv. 23 er dette isolert sett en relativt dårlig løsning fordi mange reiser som i dag går gjennom tunnelen får en betydelig omvei. Disse ulempene må veies mot reduserte kostnader til investeringer og drift og vedlikehold.
- Hvordan vektet arealinteressene? I KVU-fasen synliggjør vi først og fremst nasjonale og regionale arealverdier. Det utarbeides en egen delrapport om ikke-prissatte virkninger.
- Transportetatene ble oppfordret til å tenke kreativt når det gjelder teknologiske muligheter. Prosjektet har blant annet trukket inn offshore kompetanse for å løse utfordringer knyttet til installasjoner på relativt store dyp.
- Rapporten må belyse nytte og kostnader i et nasjonalt perspektiv. Når det gjelder arealinteressene, er det de nasjonale verdiene som må telle mest. Vurdering av avbøtende tiltak hører hjemme i planlegging etter KVU.
- Reduksjon i reisetid er vesentlig for næringslivet. Transportsystemets evne til å betjene markedet er viktig.
- Det er klart informasjonsbehov også framover. Etatene ble oppfordret til fortsatt åpen prosess.
- Ferjealternativet må beskrives grundig – dette vil kunne realiseres raskt og være en god løsning på kort sikt.
- Konfliktene mellom målene må fram. Viktig å synliggjøre

konfliktene og være tydelige på vurderinger og avveininger som ligger til grunn for anbefalingen.

- Nasjonale godsstrømmer må belyses. Det er uheldig at den brede godsanalysen ikke er ferdig.
- Det er viktig at vurdering av jernbanekryssing ses i en større europeisk sammenheng.
- Forholdet mellom KVUen og etterfølgende planprosess. Konseptnivået vårt er strategisk, og regjeringen skal fatte en beslutning om hvorvidt det skal planlegges videre – og i så fall etter hvilket konsept. Etter dette kommer ordinær planlegging etter plan- og bygningsloven med kommunedelplan med konsekvensutredning som en første fase.
- Fra Vestby kommune ble det framholdt at kyststrekningen mellom Emmerstad og Krokstrand er den lengste sammenhengende, relativt ubebygde kyststrekningen i Oslofjorden. Området har mange kulturminner og fungerer som et kystnært friluftsområde - også for andre kommuner.
- Framtidig befolkningsvekst må vektlegges. En bør ikke bare legge SSBs framskrivning til grunn – se på andre scenarier for befolkningsveksten også.
- Jernbane må med i en fast forbindelse.
- Framdriftsplanen med ferdig KVU i august virker urealistisk. Det mangler data - blant annet for gods. Tall fra 2009 virker gamle. Det har skjedd mye siden da.
- Samfunnsnyttien av investeringene er viktig. Styrking av konkurransevnen er viktig. Dette må komme fram i utredningen.

Avslutning - om veien videre v/Anders Jordbakke

Nå «lukkes» prosessen, og prosjektet sammenstiller vurdering av ulike virkninger og gjør ferdig sin anbefaling. Prosjektgruppa skal avslutte sitt arbeid i løpet av sommeren.

Prognosen er at KVU-rapporten kommer på høring til høsten.

Prosjektlederen takket for et godt samarbeid med referansegruppa, for bidrag og felles høyttenking som har vært nyttig for utredningen. Vi håper også at dere gjennom deltakelsen er godt forberedt til å avgi høringsuttalelser. Under høringen kan det være aktuelt med informasjonsmøter. Vi kommer tilbake til dette.