



Saksutskrift

Høringsuttalelse til KVU for kryssing av Oslofjorden

Saksbehandler:	Randi Margrethe Tornås	Saksnr.:	13/01080-6
Behandlingsrekkefølge		Møtedato	
1 Hovedutvalget for miljø-, plan- og byggesaker	25/15	09.03.2015	
2 Kommunestyre	28/15	23.03.2015	

Kommunestyres behandling 23.03.2015:

Votering:

Innstillingen ble vedtatt med 28 mot 3 stemmer (3 = 3 Frp)

Kommunestyres vedtak 23.03.2015:

Frogn kommune anbefaler byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15. Byggetrinn II anbefales fordi:

- Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og Rv 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.
- Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.
- Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Frogn kommune anbefaler ikke videre utredning av en bruforbindelse som erstatning for tunnel under Oslofjorden. Den skisserte bruløsningen innebærer store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier, som vurderes å ha høyere samfunnsmessig nytte enn beregnet trafikantnytte i brualternativet.

Saksutskriften bekreftes
Frogn, 26.mars 2015

Anne Lise Larsson

Dokumentet er elektronisk godkjent

Tidligere behandlinger

Hovedutvalget for miljø-, plan- og byggesakers behandling 09.03.2015:

Forslag:

Jørn Barkenæs fremmet følgende forslag på vegne av Arbeiderpartiet:

«Frogn kommune anbefaler byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15. Byggetrinn II anbefales fordi:

- *Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og Rv 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.*
- *Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.*
- *Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.*

Frogn kommune anbefaler ikke videre utredning av en bruforbindelse som erstatning for tunnel under Oslofjorden. Den skisserte bruløsningen innebærer store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier, som vurderes å ha høyere samfunnsmessig nytte enn beregnet trafikantnytte i brualternativet.»

Votering:

Innstillingen falt med 9 mot 2 stemmer (2=SP+PP).

Aps forslag ble vedtatt som innstilling til kommunestyret med 8 mot 3 stemmer (3=1PP, 1FrP, 1SP).

Hovedutvalget for miljø-, plan- og byggesakers vedtak 09.03.2015:

Frogn kommune anbefaler byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15. Byggetrinn II anbefales fordi:

- Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og Rv 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.
- Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede

hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.

- Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Frogn kommune anbefaler ikke videre utredning av en bruforbindelse som erstatning for tunnel under Oslofjorden. Den skisserte bruløsningen innebærer store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier, som vurderes å ha høyere samfunnsmessig nytte enn beregnet trafikantnytte i brualternativet.

Saksfremlegg

Rådmannens innstilling:

Frogn kommune anbefaler byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15. Byggetrinn II anbefales fordi:

- Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordtunnelen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og Rv 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.
- Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.
- Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Frogn kommune ser at den skisserte bruløsningen ser ut til å gi vesentlig bedre samfunnsøkonomisk nytte, spesielt grunnet 6 km kortere reisevei og mindre stigning, men løsningen innebærer også store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier. Dersom bru, som erstatning for RV 23, skal utredes videre må følgende vektlegges:

- Konstruksjonene må gis høy arkitektonisk kvalitet og hengebruer må velges framfor en kombinasjon av henge- og pilarbru. Det må vektlegges at dette blir et landemerke som må oppleves som en helhet og som noe mer enn en motorveikonstruksjon.
- Tilgjengelighet for gående og syklende må vektlegges og mulighet for å komme ned på Håøya for gående må vurderes.
- Det må settes av tid og ressurser til en omfattende planprosess hvor konsekvenser av tiltaket blir grundig belyst.

Frogn kommune støtter videre utredning av en forbindelse mellom E6 ved Vassum og E18.

Frogn kommune støtter videre utredning av en fast forbindelse mellom Moss og Horten.

Vedlegg:

Hovedrapport - KVVU for kryssing av Oslofjorden.pdf

SAKSUTREDNING:

Sammendrag:

Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden er sendt på høring. Rådmannen har spesielt vurdert bru som alternativ til tunnel for rv 23 og anbefaler byggetrinn II av Oslofjordtunnelen. Dersom bru skal utredes videre anbefales føringer for videre utredning.

Rådmannen støtter en videre utredning av en forbindelse mellom E6 ved Vassum og E18 og en fast forbindelse mellom Moss og Horten.

Bakgrunn for saken:

Statens vegvesen har i brev av 19.11.2014 sendt på høring konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden.

Store statlige samferdselsprosjekter med antatt kostnad over 750 mill. kroner skal i en tidlig fase kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1). Hensikten er å sikre et godt beslutningsgrunnlag for valg av løsning. Som grunnlag for KS1 utarbeides en KVU som redegjør for relevante behov, mål, krav og utreder virkninger av ulike konsepter og anbefaler rammer for videre planlegging. Regjeringen beslutter den videre behandling av saken.

På bestilling fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen utarbeidet en KVU for kryssing av Oslofjorden som nå er sendt på høring med høringsfrist 1. mars 2015. KVU- rapporten ble først presentert for kommunestyret 09.02.15. Frogn kommune har derfor fått utsatt høringsfrist til 24. mars.

Statens vegvesen Region øst har hatt prosjektlederansvaret for utredningen.

Utredningen

KVU for kryssing av Oslofjorden har utredet to hovedspørsmål:

1. Konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
2. Om bru kan være alternativ til å utvide rv. 23 Oslofjordtunnelen

Konseptvalgutredningen og underlagsrapporter er tilgjengelig på:

[Kryssing av Oslofjorden \(KVU\)](#)

Sammendrag (hentet fra KVU-rapporten):

Konseptvalgutredningen ser nærmere på hvordan Oslofjorden kan reduseres som barriere for transport, spesielt for nærings- og godstransport. Videre analyserer utredningen hvordan et bedre transportsystem kan bidra til utvikling av et felles arbeids- og boligmarked over Oslofjorden. I tillegg vurderer utredningen bru som alternativ til utvidelse av rv. 23 Oslofjordtunnelen.

Det bor om lag 2 millioner mennesker i området rundt Oslofjorden, og ifølge SSB forventes det stor befolkningsvekst de nærmeste tiårene. Langs Oslofjorden er det store arealinteresser knyttet til kulturminner, landskap, friluftsliv, naturmiljø og jordbruk, og store områder er vernet mot inngrep.

I dag er det mulig å krysse Oslofjorden med ferje mellom Moss og Horten eller gjennom Oslofjordtunnelen mellom Frogn og Hurum. Reisevaneundersøkelser og transportanalyse av dagens situasjon viser at rv. 23 Oslofjordforbindelsen og ferja

Moss-Horten i hovedsak betjener ulike transportstrømmer i et nordlig og sørlig marked. På denne bakgrunn ble det utviklet konsepter i et nordlig, midtre og søndre delområde.

Etter siling ble det utredet fire konsepter; K1 Forbedret ferjetilbud, K2 Hurumforbindelsen med veg og jernbane, K3 Bru Moss – Horten og K4 Tunnel Moss-Horten.

I transportanalysen ser en fast forbindelse over Oslofjorden i hovedsak ut til å ha to virkninger for transportstrømmene. For det første skjer det en endring for en del relativt korte, lokale reiser som tidligere hadde start og mål på en og samme side av fjorden og som nå velger å krysse fjorden. For disse reisene øker andel bilreiser på bekostning av kollektivtransport, sykkel og gåing. For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsida til E6 på østsida av Oslofjorden.

En fast forbindelse Moss - Horten bør utredes videre

Det anbefales videre utredning og planlegging av en fast vegforbindelse i korridoren Moss-Horten fordi en slik løsning gir størst reduksjon i reisetid og reisekostnader og bidrar mest til regionforstørring. Horten og Jeløya peker seg ut som landingspunkter for bru eller tunnel. Dette skyldes høy trafikanntytte som redusert reisetid og forhold knyttet til grunnforhold, teknologi, kostnader og muligheter for å begrense arealkonflikter. Det forutsettes at ei bru bygges uten varige inngrep i landskapet i de store verneområdene.

K3 Bru Moss - Horten gir best muligheter for kollektivtransport og sykling og for å knytte byområdene tettere sammen. Basert på de analyserte alternativene for bru og tunnel framstår konsept K4 Tunnel Moss – Horten som best når det gjelder prissatte virkninger fordi byggekostnadene antas å være vesentlig lavere enn for bru. Det er så stor usikkerhet knyttet til kostnader, tekniske løsninger og risiko og sårbarhet at valg mellom bru og tunnel krever videre utredning.

Det er store konflikter mellom transportmålene og klimamålet i valg mellom konsepter for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. I videre planlegging vil det være viktig å vurdere hvordan samordnet areal- og transportplanlegging kan begrense uønskede virkninger i form av økte utslipp av klimagasser og mer biltrafikk i byene.

K1 forbedret ferjetilbud bør utvikles på kort sikt

På kort sikt anbefales det at K1 Forbedret ferjetilbud utvikles med utgangspunkt i rammene for ny ferjekonsesjon. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen – bru vil gi størst nytte på lang sikt

Anbefalingen om videre utredning av faste forbindelser mellom Moss og Horten betyr at rv. 23 Oslofjordforbindelsen fortsatt skal gå i en korridor ved Drøbak.

En utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og har samme kapasitet som en løsning med bru.

Valg mellom bru eller tunnel må gjøres ut fra en helhetlig avveining av netto nytte, måloppnåelse og mulighet for finansiering. På lang sikt vurderes alternativet med bru som vesentlig bedre i den samfunnsøkonomiske analysen. Brualternativet er også noe bedre når det gjelder måloppnåelse. For å kunne oppnå denne mernytten av ei bru

kreves imidlertid en mye større statlig investering i løpet av de neste 10 – 15 årene enn det en tunnel vil kreve.

Per i dag er det ikke marked for jernbanekryssing over Oslofjorden

Per i dag er det vanskelig å se at en investering på det aktuelle nivået (40 - 50 milliarder kroner) kan forsvares. På lengre sikt kan det likevel være aktuelt å vurdere en Oslofjordkryssing over Hurum i det videre arbeidet med å utvikle jernbanen, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.

Alternativer:

1. Rådmannens innstilling
2. Frogn kommune anbefaler byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15. Byggetrinn II anbefales fordi:
 - Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert. Kommunen har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dagens veiløsning og bl.a. utviklet næringsarealer inntil Månakrysset og Rv 23. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.
 - Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.
 - Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Frogn kommune anbefaler ikke videre utredning av en bruforbindelse som erstatning for tunnel under Oslofjorden. Den skisserte bruløsningen ser ut til å gi god samfunnsøkonomisk nytte, spesielt grunnet 6 km kortere reisevei og mindre stigning, men innebærer også store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier.

Frogn kommune støtter videre utredning av en forbindelse mellom E6 ved Vassum og E18.

Frogn kommune støtter videre utredning av en fast forbindelse mellom Moss og Horten.

Miljømessige konsekvenser:

En utvidelse av tunnelen under Oslofjorden og av Rv 23 vurderes å ha lite konflikt-potensiale fordi utvidelsen skjer langs eksisterende vei hvor det allerede er inngrep og hvor det er hensyntatt at det skal komme en veiutvidelse.

Den skisserte bruforbindelsen over Oslofjorden, som erstatning for Rv 23 vurderes i rapporten å ha middels konfliktpotensial for landskap, nærmiljø og friluftsliv og kulturmiljø. For naturressurser og naturmiljø vurderes konfliktpotensiale med bru som lite. Rådmannen vil påpeke at denne vurderingen er kort og savner en mer grundig vurdering av ikke prissatte konsekvenser. På dette nivået skal en ikke gå langt ned i detaljer. Samtidig er det viktig med et godt beslutningsgrunnlag for å vurdere om bru skal utredes videre.

Hvordan skal tilbud til myke trafikanter vektas?

Rådmannen stiller spørsmål ved at gruppen gående og syklende trekkes frem i rapportens samlede vurdering og vektlegges ved valg av bru kontra tunnelløsning over Oslofjorden. At bru muliggjør et tilbud for gående og syklende er en fordel, men denne mener rådmannen ikke kan tillegges stor vekt i valg av løsning. For folkehelse er det viktig å legge tilrette for gange og sykkel på de korte reisene i og nær tettsteder. Det skal oppleves trygt og effektivt å sykle til skole, arbeidsplass og butikken. Det er også et stort potensiale i å få flere til å gå og sykle mellom daglige gjøremål – og at flere av de korte reisene tas gjennom gange eller sykkel. Avstanden over Oslofjorden og til aktuelle målpunkt på hhv Frogn og Hurumsiden er så lang at få vil sykle eller gå strekningen for å utføre daglige gjøremål. Dette blir hovedsakelig et tilbud for fritidsreiser. Skal en trekke frem tilbudet til myke trafikanter i valg av tunnel eller bru bør en jo samtidig trekke frem konsekvenser for de som i dag bruker Oslofjorden på fritiden.

Dersom en imidlertid velger å bygge en bru er det viktig å tilrettelegge for at også gående og syklende kan bruke anlegget.

Utslipp

I følge rapporten vil en bruforbindelse gi reduserte CO2 utslipp sammenlignet med en tunnel fordi bruforbindelsen er kortere og tunnelen har større stigning. Bru ser ut til å redusere utslippene med ca. 100.000 tonn CO2 ekvivalenter over 40 år sammenlignet med Referanse 2030, mens tunnelen kan gi en økning på 300 000 tonn.

Økonomiske konsekvenser:

I følge rapporten s. 56 innebærer bru og tunnel følgende investeringskostnader:

Figur 7.3 Mulig løsning for brua mellom Håøya og Røyken sett fra Båtstø – løsning med fritt frambygg på pilarer.
Kilde: Rambøll.

	Nytt tunnellop	Bru
Nytt tunnellop , inkludert utvidelse til fire felt Vassum - Måna ²⁴⁾	3 380	
Rehabilitering eksisterende løp i Vassum- og Frogntunnelen	80	80
Utvidelse til fire felt Verpen – Krokodden ²⁵⁾	2 720	
Rehabilitering av eksisterende løp i tunnelene: Merraskott, Stampleinås og Elgskauås	100	100
Rehabilitering av eksisterende løp i Oslofjordtunnelen ²⁶⁾	220	400
Bru ²⁷⁾		11 460
Utvidelse til fire felt Vassum tom Frogntunnelen		790
Diverse tiltak som er med i reguleringsplan tunnel		120
Sum	6 500	12 950

Tabell 7.1 Kostnader for bru og tunnel på rv. 23 strekningen Vassum – Krokodden. Alternativ med den vestre brua på pilarer (fritt frambygg). Alle tall avrundet til 10 millioner kroner

For løsning med bru er det naturlig å betrakte bygging av ny trasé med bru og utvidelse av vegen til fire felt fra Vassum som ett prosjekt som må realiseres før 2030.

I følge rapporten har kostnadstallene for nytt tunnellop og bru en nøyaktighet på +/- 40%, mens andre kostnader er anslått ut fra løpemeter-kostnader fra lignende prosjekter. Det påpekes også at kostnader for bru har større usikkerhet enn for tunnel fordi det bygger på et skisseprosjekt. Investeringskostnaden for bru blir ca. dobbelt så stor som for tunnel.

Det er også gjennomført en nytte kostnadsanalyse for de to alternativene. I følge denne gir bru positiv nettonytte, i motsetning til tunnel. Det skyldes hovedsakelig den høye trafikantnyttens. Følsomhetsanalyser med hhv 40 og 60 % høyere investeringskostnad for brualternativ gir fortsatt positiv netto nytte per budsjettkrone.

Aktør	Komponenter	Rv. 23 med bru over Oslofjorden	Rv. 23 med løp nr 2 i Oslofjordtunnelen
Trafikanter og transportbrukere	Trafikantnytte	28145	1724
	Ulempeskostnader for ferjetrafikanter	556	4
	SUM	28701	1728
Operatører	Kostnader	646	23
	Inntekter	-2647	-58
	Overføringer	0	0
	SUM	-2001	-35
Det offentlige	Investeringer	-11488	-5666
	Drift og vedlikehold	27	-92
	Overføringer	0	0
	Skatte- og avgiftsinntekter	235	272
	SUM	-11225	-5486
Samfunnet forøvrig	Ulykker	557	1003
	Luftforurensning	168	-193
	Restverdi	0	0
	Skattekostnad	-2245	-1097
	SUM	-1520	-287
	Netto nytte (NN)	13954	-4080
	NNB	1.2	-0.7

Tabell 7.2 Beregnet nytte og kostnader for de to alternativene. Tall i millioner 2014-kroner.

Vurdering:

KVU-en gir en bred vurdering av mulighetsrommet for fremtidig kryssing av Oslofjorden i et nasjonalt, regionalt og lokalt perspektiv. Formålet med KVU-en er å utrede ulike konsepter med utgangspunkt i prosjektutløsende behov og samfunnsmål. På bakgrunn av høringsrunden og ekstern kvalitetssikring vil Regjeringen beslutte om planleggingen skal videreføres. I så fall vil videre utredninger og konkret planlegging etter plan- og bygningsloven iverksettes.

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunnsmål for KVU-arbeidet:

«Et miljøvennlig og effektivt transportsystem med forutsigbar reisetid, som ivaretar næringslivets behov, og som knytter bolig- og arbeidsmarkedene på hver side av Oslofjorden sammen».

Rv 23 Oslofjordforbindelsen – bru eller tunnel

I rapporten er prissatte og ikke-prissatte virkninger sammenstilt i følgende tabell (s. 62):

Samlet	Nytt tunnellop	Bru
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	÷ 0,7	1,2
Vurdering ikke-prissatte	Lite negativt	Middels negativt
Rangering samfunnsøkonomi	2	1

Tabell 7.5 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Bru vurderes i rapporten som et bedre alternativ enn utvidelse av tunnelen for prissatte konsekvenser. For ikke – prissatte konsekvenser er det omvendt. Forskjellen i nettonytte er så stor at bru rangeres som det samfunnsøkonomisk beste alternativet.

Rådmannen anbefaler likevel byggetrinn II for Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan for byggetrinn II er vedtatt i kommunestyret 09.02.15 og innebærer etablering av et nytt løp under Oslofjorden og oppgradering av strekningen Måna-Vassum fra to til firefelts vei. Prosjektets totale lengde er ca. 14 km. Byggetrinn II anbefales fordi:

- Valg av tunnel kontra bru ble tatt da byggetrinn I av Oslofjordforbindelsen ble realisert og forbindelsen åpnet i juni 2000. I Stortings-proposisjon 87 (1995-96) ble det vedtatt at Oslofjordtunnelen skulle bygges ut i takt med trafikkutviklingen. Byggingen ble planlagt i to trinn, hvorav første omfattet dagens Oslofjordtunnel. Det var en stor debatt om valg av løsning, men tunnellopsløsningen ble valgt. Frogn kommune har i sin arealbruk og utvikling hensyntatt dette valget og bl.a. utviklet næringsarealer ved Månakrysset inntil Rv 23. Næringsområdet Måna øst er under bygging og flere andre næringsarealer er ferdig regulert. Den skisserte bruløsningen innebærer store arealbeslag. For landskap, natur, friluftslivs- og kulturmiljø gir en tunnel vesentlig mindre negative konsekvenser enn en bru.
- Ny tunnel vil gi en fremtidsrettet løsning med god kapasitet, vesentlig bedre trafiksikkerhet, vesentlig reduserte konsekvenser ved uønskede hendelser, vesentlig redusert antall stengninger og dermed økt forutsigbarhet for trafikantene.
- Ny tunnel med to adskilte løp og firefelts-veg er det eneste realistiske alternativet for å kunne oppfylle krav i tunnelforskriften om utbedring innen 30. april 2019. Bru kan tidligst ferdigstilles i 2026.

Rådmannen ser samtidig at en bruløsning gir fordeler og vektlegger da spesielt den samfunnsøkonomiske nytten. Dette skyldes hovedsakelig at veiforbindelsen blir 6 km kortere, noe som gir redusert reisetid. Beregnet trafikantnytte for brualternativet er mye større enn for tunnelen. Det må også vektlegges at en unngår en stigning på 7%, som er til stor ulempe spesielt for tungtrafikken. Dersom bru skal utredes videre bør følgende vektlegges:

- Konstruksjonene må gis høy arkitektonisk kvalitet og hengebruer må velges framfor bru på pilarer. Det må vektlegges at dette blir et landemerke som oppleves som en helhet og som noe mer enn en motorveikonstruksjon.

- Tilgjengelighet for gående og syklende må vektlegges og mulighet for å komme ned på Håøya for gående må vurderes.

Forbindelse E6 Vassum – E18

Rådmannen anbefaler en videre utredning av en forbindelse mellom E6 ved Vassum og E18. Det må vurderes nærmere hvordan en slik forbindelse kan påvirke godstrafikken og avlaste trafikk inn og gjennom Oslo. For Frogn kommune vil forbindelsen gi en bedre og kortere vei til Ski, som planlegges som en regional by. God bussforbindelse til Ski og 11 min togtur videre med Follobanen til Oslo kan aktualisere matestrategien for kommunens pendlere.

Ny forbindelse Moss - Horten

Rådmannen anbefaler at en fast forbindelse over Oslofjorden i korridoren Moss - Horten utredes videre fordi en krysning her gir størst reduksjon i reisetid og reisekostnader, binder byene tettere sammen og bidrar mest til regionforstørring.

Jernbane over Oslofjorden

I KVVU'en påpekes det at det per i dag ikke er marked for jernbane, og at investeringer til jernbane derfor ikke kan forsvares. Vurderingene baserer seg kun på persontrafikken. Det er pekt på at det på lengre sikt kan være aktuelt å vurdere en Oslofjordkryssing over Hurum i det videre arbeidet med å utvikle jernbanen, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.

KVVU'en er tydelig på at det er store konflikter mellom de skisserte transportmålene og nasjonale klimamål. Det synes klart at vurderingene av jernbanebehovet må vurderes i et langt bredere og mer langsiktig perspektiv enn det som er gjort i KVVU'en. Det er et mål å få mer av godset over fra veg til sjø og bane. Togforbindelse over fjorden må ses i sammenheng med den nasjonale godsutredningen, KVVU for terminalstruktur i Oslofjorden og utbyggingen av jernbanen for øvrig. Særlig bør potensialet for godstogforbindelser vurderes.

Medbestemmelse:

En bredt sammensatt referansegruppe med de mest berørte interessentene har bidratt med innspill til arbeidet underveis. Frogn kommune har deltatt med ordfører og avdelingsleder for plan og utvikling.

Konklusjon:

Rådmannen anbefaler byggetrinn II for Oslofjordfjordtunnelen. Rådmannen ser samtidig at den skisserte bruløsningen ser ut til å gi vesentlig bedre samfunnsøkonomisk nytte, spesielt grunnet 6 km kortere reisevei og mindre stigning, men løsningen innebærer også store arealbeslag og er i konflikt med landskap, natur, kulturmiljø- og friluftslivsverdier. Dersom bru, som erstatning for RV 23, skal utredes videre anbefales føringer for videre planarbeid.

Rådmannen anbefaler videre utredning av en forbindelse mellom E6 ved Vassum og E18 og en videre utredning av en fast forbindelse mellom Moss og Horten.

Rådmannen i Frogn 06.02.2015

Harald K. Hermansen

Øvrige dokumenter på saken: