



Lardal kommune

Saksbehandler: Mette Hval
Telefon: 33 15 52 32

JournalpostID: 15/947

Høringsuttalelse - Konseptutvalgutredning for kryssing av Oslofjorden

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Kommunestyret	24.02.2015	014/15

Rådmannens innstilling

Lardal kommune tiltrer Fylkestingets høringsuttalelse til Konseptutvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden:

1. Anbefalingen om utbygging av en fast forbindelse i korridoren Moss-Horten støttes. Til forskjell fra de fleste store samferdselsprosjektene har en slik kryssing av Oslofjorden en stor samfunnsøkonomisk nytteverdi.
2. Det anbefales å gå videre med utredning og planlegging av både en bru- og tunnelløsning.
3. I den videre planlegging av en bruløsning må det legges vekt på ytterligere å begrense negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og Hortenskogen. For en eventuell bruløsning må det velges løsninger som ikke påvirker dette området negativt.
4. Uavhengig av endelig trasevalg for en eventuell tunnel må det utredes tunnelforbindelser også til Horten og Moss sentrum.
5. Anbefalingen om at fergekapasiteten økes på kort sikt støttes. Også dette innebærer ulemper for miljø, trafikksituasjon og byutvikling, og en fast forbindelse må derfor komme raskt.
6. En fast forbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så langt det er mulig. Det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss.
7. Behov for og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen, den nasjonale godsutredningen og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden.
8. Analysen av regionale virkninger må synliggjøre det fulle potensialet for regionforstørring. En fast forbindelse i ytre Oslofjord vil skape i et felles arbeids, bolig og service marked med 600 000 innbyggere i et flerkjernet byområde. Dette perspektivet bør vektlegges i den videre utredning.

24.02.2015 Kommunestyret

Møtebehandling:

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

KS-014/15 Vedtak:

Lardal kommune tiltrer Fylkestingets høringsuttalelse til Konseptutvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden:

1. Anbefalingen om utbygging av en fast forbindelse i korridoren Moss-Horten støttes. Til forskjell fra de fleste store samferdselsprosjektene har en slik kryssing av Oslofjorden en stor samfunnsøkonomisk nytteverdi.
2. Det anbefales å gå videre med utredning og planlegging av både en bru- og tunnelløsning.
3. I den videre planlegging av en bruløsning må det legges vekt på ytterligere å begrense negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og Hortenskogen. For en eventuell bruløsning må det velges løsninger som ikke påvirker dette området negativt.
4. Uavhengig av endelig trasevalg for en eventuell tunnel må det utredes tunnelforbindelser også til Horten og Moss sentrum.
5. Anbefalingen om at fergekapasiteten økes på kort sikt støttes. Også dette innebærer ulemper for miljø, trafikksituasjon og byutvikling, og en fast forbindelse må derfor komme raskt.
6. En fast forbindelse må utformes slik at den legger til rette for å redusere utslipp av klimagasser så langt det er mulig. Det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss.
7. Behov for og utforming av en eventuell jernbaneforbindelse bør vurderes nærmere, og sees i sammenheng med IC-utbyggingen, den nasjonale godsutredningen og KVU for terminalstruktur i Oslofjorden.
8. Analysen av regionale virkninger må synliggjøre det fulle potensialet for regionforstørring. En fast forbindelse i ytre Oslofjord vil skape i et felles arbeids, bolig og service marked med 600 000 innbyggere i et flerkjernet byområde. Dette perspektivet bør vektlegges i den videre utredning.

Henvisninger:

a) Konseptutvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden - Kortversjon

Bakgrunn og faktaopplysninger:

Fylkesrådmannen inviterte kommunene i Vestfold til samhandling om en høringsuttalelse om Konseptutvalgutredning for kryssing av Oslofjorden. Det ble avholdt et høringsmøte om KVU i Horten rådhus 21.01.2015 hvor ordfører og rådmann deltok.

Saksutredningen som legges frem her er identisk med saksutredningen til Fylkestinget, som behandler endelig uttalelse 12. mars 2015.

Sammendrag

Bakgrunn for KVU-arbeidet er et ønske om en fast forbindelse mellom Horten og Moss som er fremmet av fylkespolitikere i Østfold og Vestfold, vedtak i Fylkestinget i Vestfold 26. april 2007 (sak 15/07). Høringsuttalelsen baserer seg på en bred vurdering av KVU-forslagets overordnede perspektiver. Vestfold fylkeskommune er positiv til anbefalt konsept om en fast forbindelse i korridoren Moss – Horten, men fremholder behovet for at en rekke forhold ved forslaget krever ytterligere utredninger. Dette gjelder særlig konsekvenser for miljø, byutvikling, regionalutvikling på begge sider av Oslofjorden.

Innledning:

Statens vegvesen presenterte den 19. november 2014 Konseptvalgutredningen (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Utredningen ble samtidig sendt på høring.

Konseptvalgutredning (KVU) er en faglig statlig utredning i tidlig fase for store samferdselsprosjekter med antatt kostnad over 750 mill. kroner. Hensikten med utredningen er å

vurdere alternative måter å løse transportbehov på. Utredningen og etterfølgende kvalitetssikring (KS1) skal også gi grunnlag for beslutning om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan, evt. reguleringsplan). Høringsuttalelser i saken utgjør også del av Regjeringens beslutningsgrunnlag.

Høsten 2006 og våren 2007 ble det fattet vedtak i Fylkestingene i Østfold og Vestfold med krav om utredning av en fast forbindelse mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold. Dette ble fulgt opp med to Dokument 8 forslag i Stortinget. På bestilling fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen utarbeidet en KVVU for kryssing av Oslofjorden.

Fylkeskommunen har deltatt med politikere og administrasjon i en bredt sammensatt referansegruppe og har bidratt med innspill til arbeidet underveis.

Saksutredning:

Saksutredningen er en gjennomgang av utredningen og anbefalingene.

Konseptutvalgsutredningen og underlagsrapportene er tilgjengelig på:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslofjordkryssing>

Gjennomgang av utredningen

Hva er utredet?

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, bolig og service marked over Oslofjorden. I tillegg vurderer utredningen bru over indre Oslofjord som alternativ til utvidelse av rv. 23. Oslofjordtunnelen.

Behov, mål og krav

Som utgangspunkt for konseptvalgutredningen ble det, etter dialog med ulike interessenter, formulert et prosjektløsende behov:

«Å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og næringstransport».

Samferdselsdepartementet har fastsatt følgende samfunns mål for utredningen:

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

Ut fra samfunns målet er det konkretisert effektmål som er virkninger for trafikanter og naboer til transportsystemet. Effektmålene er redusert reisetid, mindre forsinkelser og redusert risiko for stenging, utvikling av en større og integrert region og begrenning av klimagassutslipp.

Det er store konflikter mellom transportmålene og klimamålet i valg mellom konsepter for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. Utredningen peker på at det i den 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.

I tillegg til effektmålene er det satt følgende krav som konseptene skal oppfylle:

- Alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledet på minimum 72 meter.
- Konsepter skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

Konsepter

Med utgangspunkt i transportbehov og andre samfunnsbehov vurderer utredningen ulike prinsipielle måter å løse behovene på (konsepter). Det er utredet muligheter for en Oslofjordkryssing i et område fra Drøbak–Sande i nord til Rygge–Tønsberg i sør. Etter siling ble antallet konsepter redusert til fire; K1 Forbedret ferjetilbud, K2 Hurumforbindelsen med veg og jernbane, K3 Bru Moss – Horten og K4 Tunnel Moss-Horten (se illustrasjon 1).



Illustrasjon 1: Grafisk senter/Statens vegvesen

Trafikale virkninger

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 andelen 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 og avlastet derfor E18 gjennom Oslo.

Utredningens anbefalinger

En fast vegforbindelse Moss - Horten bør utredes videre

Det anbefales videre utredning og planlegging av en fast vegforbindelse i korridoren Moss-Horten. En fast forbindelse gir størst nytte for trafikantene og bidrar mest til regionforstørring.

Horten og Jeløya peker seg ut som landingspunkter for bru eller tunnel ut fra trafikale virkninger og forhold knyttet til grunnforhold, teknologi, kostnader samt muligheter for å begrense arealkonflikter. Det forutsettes at en bru bygges uten varige inngrep i landskapet i de store verneområdene.

K3 Bru Moss–Horten gir ifølge KVVU'en bedre muligheter for kollektivtransport og sykling og for å knytte byområdene tettere sammen enn tunnel. Basert på de analyserte variantene 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 stor usikkerhet knyttet til kostnader, trafikantnytte, tekniske løsninger og risiko, og sårbarheten er fortsatt så stor at valg mellom bru og tunnel krever videre utredning.

K1 forbedret fergetilbud bør utvikles på kort sikt

På kort sikt anbefales det at rv. 19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig fergetilbud som skissert i konsept K1 Forbedret fergetilbud. 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 mervinsten av ei bru kreves imidlertid en mye større statlig investering i løpet av de neste 10-15 årene enn hva en tunnel vil kreve.

Per i dag er det ikke marked for jernbanekryssing over Oslofjorden

Per i dag er det vanskelig å se at investering i en jernbaneforbindelse over fjorden, med det aktuelle kostnadsnivået (40 - 50 milliarder kroner), kan forsvares. I det videre arbeidet kan det likevel være aktuelt å vurdere en Oslofjordkryssing med jernbane over Hurum, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.

Videre utredning av forhold knyttet til en fast forbindelse Moss - Horten

Utredningen konkluderer med at følgende forhold bør utredes før oppstart av planlegging etter plan- og bygningsloven: Risiko og sårbarhet ved en lang undersjøisk tunnel, grunnforhold i kritiske områder på land, andre løsninger for bru mellom Jeløya og Horten, mulighet for lokale kryss, kollektivløsninger med bru og tunnel, og drift og vedlikeholdskostnader for bru og tunnel.

Fylkesrådmannens bemerkninger:

Fylkestinget har ved flere anledninger de siste ti årene uttalt ønske om å gjennomføre en slik utredning. Fylkesrådmannen ser derfor positivt på at KVVU for kryssing av Oslofjorden nå foreligger.

I Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), som sist ble behandlet i Fylkestinget 6. mars 2014 (sak 4/14), ble det presisert at det skulle utredes en oslofjordkryssing med veg og bane mellom Moss og Horten. Det sies i RPBA at en fastforbindelse Moss-Horten bør utredes med tanke på å styrke kontakten mot kontinentet og å avlaste Oslo. Det skal brukes som et middel for regionforstørring med mål om å forsterke felles bo- og arbeidsmarkeder over Oslofjorden samt styrke regionens konkurransedyktighet og utvikling.

Det vurderes dithen at en mest mulig omforent/felles uttalelse fra kommuner og fylkeskommunen i Vestfold vil ha en større tyngde i regjeringens beslutningsgrunnlag, enn om den enkelte kommune avgir ulike uttalelser. Fylkesrådmannen har derfor tatt initiativ til samhandling om en felles høringsuttalelse til KVVU i Vestfold. Et høringsmøte ble avholdt 21. januar i Horten rådhus i tilknytning til møte i Platform Vestfold, med opp mot 65 deltakere fra Vestfoldsamfunnet.

Det er etablert en mindre skrivegruppe med ressurser fra to av de mest berørte kommunene, samt Vestfold fylkeskommune. Skrivegruppen har laget forslag til uttalelse. Alle kommuner i Vestfold får tilbud om å slutte seg til høringsuttalelsen. Rådmennene inviteres til å legge frem uttalelsen til politisk behandling i kommunestyrene.

Regionforstørring

Analysene viser at potensialet for regionforstørring er størst ved en kryssing av Oslofjorden mellom Moss og Horten. Pendlingen kan mangedobles (fra et i dag lavt nivå) over Oslofjorden, men samtidig ser ikke den betydende pendlingen til Oslo ut til å bli redusert. Likevel mener fylkesrådmannen at analysen av de regionale virkningene ikke gjenspeiler det fulle potensialet for regionforstørring. Metoden for å vurdere regionale virkninger har en for snever tilnærming og er lite dynamisk.

En fast forbindelse i ytre Oslofjord vil gi Norges største flerkjernede byområde med 600 000 innbyggere i et felles arbeids-, bolig- og servicemarked. I 5 mils radius fra Tønsberg ligger 5 byer i Grenland, 8 byer i Vestfold og 4 byer i Østfold, hvorav 9 av de 22 største byene i Norge: Skien, Porsgrunn, Larvik, Sandefjord, Tønsberg, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden.

Vestfoldbyen kan bli et nytt tyngdepunkt og en drivkraft som bidrar til regional utvikling og vekst. Ved å fjerne den barrieren som Oslofjorden er, vil et sammenhengende arbeidsmarked i Ytre Oslofjord regionen etableres. Det vises i utredningen til at likheten i næringsstruktur og lønnsnivåer i Vestfold og Østfold, samt at det her er lavere lønnsnivåer enn i Oslo og Akershus, er et hinder for regionforstørring. Fylkesrådmannen vurderer at ensartetheten også kan være en fordel. Det at barrieren fjernes vil gi et større regionalt arbeidsmarked, økt konkurranse og nye muligheter for både samarbeid og konkurranse i næringslivet og en mer effektiv offentlig sektor. I utredningen vises det til NOU 2012:16 (Hagen-utvalget) som konkluderer med at større samferdselsprosjekter, spesielt i byområder, kan gi betydelig samfunnsøkonomisk mernytte sammenlignet med den nytten som måles i tradisjonell nytte-kostnadsanalyse. NOU 2011:3 (Kompetansearbeidsplasser – drivkraft for vekst i hele landet) pekte på viktigheten av samferdselsinvesteringer som bidrar til regionforstørring for å utvikle robuste arbeidsmarkeder som har en større bredde og dybde i jobbtilbudet for høyt utdannede. Enkelt sagt betyr det flere karriereveier i regionen.

Vestfold er i dag pendlingsomland til Oslo. For pendlere vil et felles arbeidsmarkedet i Ytre Oslofjord regionen kunne være et alternativ til arbeidsmarkedet i Oslo området. Også på dette punktet mener fylkesrådmannen at analysen på regionforstørring undervurderer pendlingen som vil følge av en slik samferdselsinvestering.

Jernbane

Jernbaneutredningen konkluderer med at det er vanskelig å se at en jernbaneinvestering på 40-50 milliarder kroner kan forsvares. Det anbefales at en jernbaneforbindelse over Hurum blir vurdert i sammenheng med den fremtidige utviklingen av jernbane, terminal og havn i osloregionen.

Prosjektet har utredet en midtre jernbanekorridor, Hurumforbindelsen, som et rent jernbanekonsept. Av interesse for Vestfold er at en søndre jernbanekorridor (Rygge-Larkollen-Slagentangen-Barkåker) ble vurdert utredet, men raskt forkastet grunnet at det omfatter ikke utprøvd teknologiske løsninger og er svært kostbart. En jernbanekorridor over Moss og Horten er ikke vurdert og utredet.

Fylkesrådmannen ser at de teknologiske kravene til en jernbane og vegforbindelse er svært forskjellige og at det er uklart om det er mye å hente i en kombinert forbindelse for bane og veg. I dagens marked for personreiser er det ikke grunnlag for en jernbaneforbindelse. Situasjonen er uavklart når det kommer til godsstrømmene. Det er fortiden flere prosesser knyttet til NTP (godsutredning og KVVU for terminalstruktur i Oslofjorden) som vil kunne få betydning for hvor myndighetene vil styre godsstrømmene.

Når det er sagt tilsier de politiske målene om gods over på sjø og bane, og en nullvekst i personreiser med bil i byområdene at det må gjøres en grundigere utredning av jernbane over fjorden. Fylkesrådmannen mener at vurderingsgrunnlaget er for svakt til å forkaste en jernbaneforbindelse over Oslofjorden.

En ny jernbaneutredning bør være mer fremtidsrettet og ta som utgangspunkt et større befolkningsgrunnlag etter utbygging av IC-triangelet til Skien og Halden innen 2030. Sammenkobler man i tillegg Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil potensialet være enda større for transport både av personer og gods.

Vestfold fylkeskommune og Telemark fylkeskommune har laget en plan for intermodal godstransport som skisserer en helhetlig plan for en godskorridor på vestsiden av fjorden. Den utnytter muligheten med Jyllandskorridoren og ville ta gods fra Hirtshals til Brevik eller Larvik havn og videre på bil og bane. En godskorridor på vestsiden av fjorden vil bidra til å øke kapasiteten for gods på bane og bidra til å avlaste Oslo.

Klima

Utredningen omtaler målkonflikten mellom effektiv transport og regionforstørring på den ene siden og miljø/klima på den andre siden. Det er sannsynlig at en ny vegforbindelse vil bidra til økt trafikk, som med dagens teknologi gir økte klimagassutslipp.

Utredningen viser til at utviklingen av kjøretøyteknologi med lavere klimagassutslipp per kjørte kilometer på lang sikt kan være med på å redusere denne målkonflikten. Men denne utviklingen forskutteres ikke i utredningen. Fylkesrådmannen konstaterer at det klimamessige forholdet mellom bane og veg er under endring, særlig for personreiser.

Under alle omstendigheter blir det viktig i en videre utredning og planlegging å vurdere hvordan en forbindelse Moss-Horten kan bli mer miljøvennlig.

Fylkesrådmannen mener derfor at en fortsatt utredning av en vegforbindelse må vurdere avbøtende tiltak som kan bedre klimaregnskapet til prosjektet. Det må legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, også tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss.

Utredningen peker på betydningen av samordnet transport og arealplanlegging. I Vestfold er den regionale Planen for bærekraftig utvikling (også referert til ovenfor) et verktøy for å møte klimautfordringene gjennom samordnet areal- og transportplanleggingen og vil kunne bidra positivt til en fastlandsforbindelse.

Areal-konflikter kultur og naturlandskaper

Prosjektet har et absolutt krav til konseptene om at det ikke skal gi varige inngrep i landskapet i store nasjonale verneområder. Det er etter fylkesrådmannens vurdering gjort betydelig arbeid for å unngå varige inngrep og å redusere ulempene med inngrep. Når det er sagt oppfatter fylkesrådmannen at konsekvensene for nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø er satt noe for lavt totalt sett. I underlagsrapporten «temarapport – ikke prissatte konsekvenser» ser det ut til at kulturmiljøene (i RPBA) og kulturminner (iht. loven om kulturminner), i tillegg til den omsøkte statusen til Borre som Unesco område, ikke har fått tilstrekkelig verdi.

Karljohansvern er det område i Vestfold som er det største kulturmiljø/ bygningsmiljøet fredet etter kulturminneloven (både områder og bygninger). For en eventuell bruløsning må det velges løsninger for ilandføring på Karljohansvern og Hortenskogen som ikke påvirker området negativt.

Borre er et stort område som er fredet etter kulturminneloven. Borre er et av stedene som er grunnlag for Norges søknad om Unesco status for vikingtid. En påkobling til E18 til Undrumsdalskrysset via rv. 19 vil berøre Borre området. Tilstrekkelig hensyn må tas til disse verdiene i en videre utredning og planlegging.

Vurdering av anbefalingene i KVVU

En fast forbindelse i ytre Oslofjorden har lenge vært ønsket og er tidligere også utredet og vurdert. Med bakgrunn i den sterke befolkningsøkningen med påfølgende økt transportbehov i Oslofjordområdet fremstår det nå som trolig at det vedtas en ny fast forbindelse over Oslofjorden innenfor et 10-20 års perspektiv. Spørsmålet det nå skal tas stilling til er hvor den skal krysse (korridor) og hvilket konsept som skal legges til grunn for videre utredning og planlegging.

Ut fra en helhetlig vurdering av utredningen foreslår fylkesrådmannen at Fylkestinget gir sin støtte til anbefalingen om fast forbindelse i korridoren Moss-Horten. Fergesambandet Moss-Horten er landets mest trafikkerte fergeforbindelse. Til forskjell fra de fleste store samferdselsprosjektene har konseptene med en kryssing i den søndre korridoren Moss-Horten stor samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Utredningen konkluderer at en fast forbindelse i denne korridoren vil gi størst regionforstørring og styrke forutsetningene for verdiskaping på begge sider av fjorden. Samtidig konstaterer fylkesrådmannen at metodeproblemer for å analysere regionale virkninger innebærer at regionforstørringen av en fast forbindelse undervurderes.

Fylkesrådmannen deler utredningens vurdering om at det før valg av bru eller tunnel må ytterligere utredninger til. Det er stor usikkerhet knyttet til kostnader, tekniske løsninger og muligheter for å begrense arealkonflikter.

I eventuell videre planlegging av en bru må det legges større vekt på å begrense negative virkninger på nærmiljø, naturmiljø og kulturmiljø ved Karljohansvern og Hortenskogen. For en eventuell bruløsning må det velges løsninger for innlandføring som ikke påvirker dette området negativt.

Utredningen peker på at det lokale nedløpet for en tunnel i Horten må være sentrumsnært for at det skal gi økt trafikk. Fylkesrådmannen vurderer det derfor som viktig å få utredet mulighetene for et nedløp i Horten sentrum som knyttes til hovedtunnelen via en sidearm.

Fylkesrådmannen støtter anbefalingen om en kortsiktig løsning med et forsterket og miljøvennlig fergesamband for kryssing av Oslofjorden. Denne har imidlertid også ulemper for miljø, trafikksituasjonen og byutvikling, som gjør at en fast forbindelse må komme raskt.

En av de største ulempene med en vegforbindelse er at det bidrar til økt trafikk som gir økte klimagassutslipp. Fylkesrådmannen mener derfor at den videre utredningen av en vegforbindelse må vurdere avbøtende tiltak som kan bedre klimaregnskapet til prosjektet. Det må dessuten legges til rette for attraktive og miljøvennlige kollektivløsninger mellom Horten og Moss, også tilknyttet de fremtidige IC-stasjonene i Horten og Moss.

Videre mener fylkesrådmannen at det er for tidlig å avskrive en jernbaneforbindelse over fjorden. Det er nødvendig med en utredning som legger større vekt på godstransport og som tar mer fremtidsrettet i forhold til potensialet økte personreiser etter utbyggingen av IC står klar 2030.

Vurdering og anbefaling:

Rådmann anbefaler kommunestyret å tiltre Fylkestingets høringsuttalelse til Konseptutvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Det vurderes dit hen at en mest mulig omforent/felles uttalelse fra kommuner og fylkeskommunen i Vestfold vil ha en større tyngde i regjeringens beslutningsgrunnlag, enn om den enkelte kommune avgir ulike uttalelser.