

Mer om siling av konsepter

Prosjektet har vurdert mange konsepter som kan gjøre det enklere å krysse fjorden enn det er i dag. Vi har sett på konsepter med bedre ferjetilbud og nye faste veg- og jernbaneforbindelser i tre delområder:

- nordre (nye forbindelser med utgangspunkt i Oslofjordtunnelen/eventuelt ny bru for rv. 23)
- midtre (over sørspissen av Hurumlandet)
- søndre (Moss - Horten og lengre sør)

Prosjektet analyserer fortsatt virkninger av kryssing med jernbane. I løpet av kort tid blir det besluttet hvordan det skal jobbes videre med kombinerte konsepter med veg og jernbane.

Vurderer også bru som løsning for rv. 23

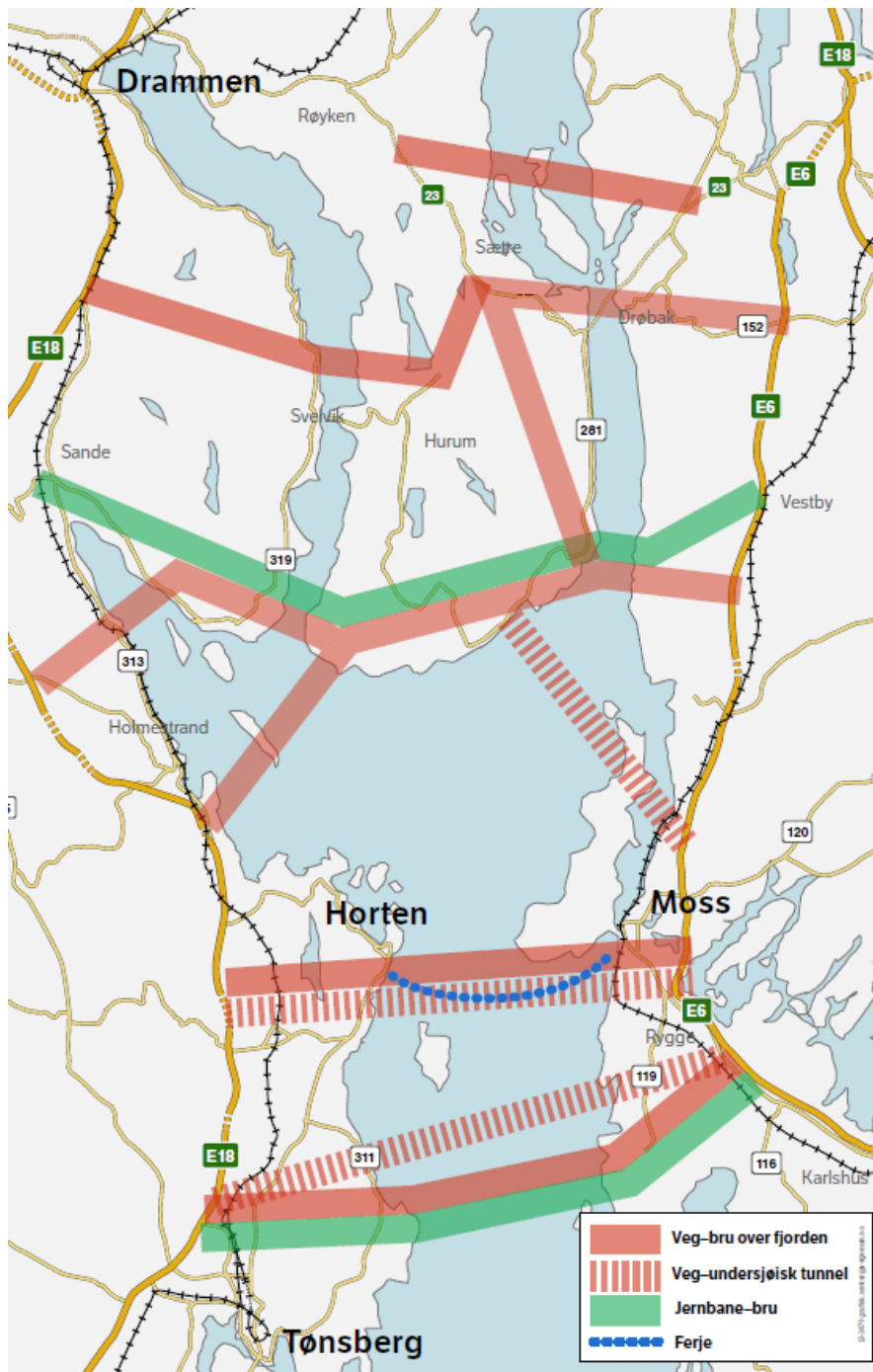
I tillegg er det vurdert løsninger med bru som alternativ til nytt tunnellop for rv. 23 i Oslofjordtunnelen. Reguleringsplan og konsekvensutredning for nytt tunnellop skal på høring våren 2014. Sammen vil dette være grunnlag for en anbefaling om videre planlegging av rv. 23 over Oslofjorden.

Korridorer - ikke traseer

Vegkonseptene er foreløpig definert som muligheter for nye kryssinger med bru eller tunnel i korridorer som kan være noen kilometer brede. Anbefalingene i konseptvalgrapporten vil i hovedsak også gjelde for korridorer. Valg av traseer og utforming av nye transportanlegg må avklares i videre utredning og planlegging etter KVVU-fasen.

Alle konseptene er blant annet vurdert ut fra teknologiske muligheter og virkninger for transportstrømmer og reisetid.

Kartet nedenfor gir en oversikt over de konseptene som er vurdert før siling.



Grafikk, Statens vegvesen

Vurdering av jernbanekryssing

Jernbanen betjener i dag primært personreiser til og fra Oslo. Antall togreiser på en ny forbindelse vil være avhengig av befolkningsvekst, bosettingsmønster og arbeidsplass- og service-markedene på begge sider av Oslofjorden. Vi holder på å analysere potensialet for personreiser på en ny jernbaneforbindelse.

Virkinger for godstransport med tog avhenger av fremtidig terminalstruktur. Fremtidig terminalstruktur er et tema som skal undersøkes i en samfunnsanalyse for godstransport. I vår utredning nøyer vi oss med å se på hvilke muligheter ulike konsepter kan gi for logistikksystemet i Oslofjordregionen.

Vegkonseptene - stor trafikk og redusert reisetid

Analysene viser at nye faste vegforbindelser vil redusere reisetiden for personreiser og godstransport over fjorden. Hvis ferja erstattes med en fast forbindelse Moss – Horten, vil reisetida mellom Østfold og Vestfold kunne reduseres med ca. 40 minutter. Samtidig kan en slik kryssing gi 15 – 20 minutter kortere reisetid mellom E18 ved Tønsberg og E6 ved Alnabru sammenlignet med dagens rute på E18 gjennom Oslo.

Analysene viser også at nye faste vegforbindelser kan få stor trafikk. Alle konseptene kan føre til at trafikantene endrer sine reiseruter. Dette betyr mindre trafikk i andre deler av vegnettet, for eksempel på E18 gjennom Oslo og på rv. 23.

Faste forbindelser i det søndre delområdet ser ut til å få størst trafikk og gi størst nytte for trafikantene. Hvis det ikke er bompenger, ser det ut til at rundt halvparten av trafikken på nye kryssinger i sør vil være korte, lokale reiser. Dette skyldes at bilistene velger nye reisemål på den andre siden av Oslofjorden.

Utslipp av klimagasser

Vegkonseptene i det søndre delområdet gir størst trafikk i Oslofjordregionen. Mer biltrafikk med en stor andel korte reiser er et utslag av ønsket regionforstørring, men er uheldig med tanke på utslipp av klimagasser. Biltrafikken kan reduseres ved å etablere et konkurransedyktig kollektivtilbud over fjorden og ved samordnet areal- og transportpolitikk i byene på hver side av Oslofjorden.

Store arealkonflikter

Mange områder langs Oslofjorden har store nasjonale arealinteresser når det gjelder kulturminner, natur, landskap og jordbruk. Videre har fjorden og strandsonen regional betydning som friluftsområder for en stor befolkning. Fjordkryssing med bru kan gi store interessekonflikter, og det søndre delområdet vurderes gjennomgående å ha større nasjonale arealinteresser enn områdene lenger nord. Konsepter med tunnel vil ha korte strekninger med veg i dagen og vil derfor føre til mindre arealinngrep.

Teknologiske utfordringer

Alle vegkonseptene, unntatt løsninger med bru for rv. 23, forutsetter bygging av svært lange tunneler eller bruer. De skisserte undersjøiske tunnelene, med største dybde på 250 – 300 meter og maksimal stigning på fem prosent, kan bygges med dagens teknologi. Eventuelle hengebruer over Drammensfjorden og Drøbaksundet vil bli de lengste i Norge med spenn opp til 1500 meter.

De lange bruene fra Hurum til E18 i Vestfold og mellom Moss og Horten/Rygge-Slagtangangen kan kreve spenn som er vesentlig lengre enn dagens «verdensrekord» for hengebruer. Bruene har også utfordringer med fundamentering på dypt vann. Konseptene vurderes likevel som gjennomførbare med noe utvikling av dagens teknologi, blant annet med bruk av løsninger fra offshoresektoren. Når det gjelder kombinasjonsløsninger med jernbane og veg, stiller dette vesentlig strengere krav til dimensjonering av bruene.

Kostnader

Behov for hittil uprøvde teknologiske løsninger betyr at kostnadsanslag for enkelte konsepter vil ha svært stor usikkerhet. Foreløpig har prosjektet ikke kommet så langt med utredning av teknologiske muligheter at det er grunnlag for å oppgi tall for antatte kostnadsnivåer.

Utvalgte konsepter for videre analyse

På overordnet nivå kan vi se for oss følgende tre scenarier for framtidig transportsystem over Oslofjorden:

- Oslofjordtunnelen utvidet til to løp **eller** ny bru for rv. 23 ved Drøbak **og** ferje Moss - Horten.

- Oslofjordtunnelen utvidet til to løp **eller** ny bru for rv. 23 ved Drøbak **og** ny fast forbindelse i sør (Moss - Horten eller noe lengre sør).
- En ny fast forbindelse med bru over Oslofjorden ved Filtvet med veg over Hurumlandet og bru til E18 ved Holmestrand. I dette scenariet er Oslofjordtunnelen stengt, og ferjesambandet er nedlagt. Løsningen forutsetter bygging av ny rv. 23 med bru ved Filtvet som første etappe.

Utredningen vil konsentrere seg om følgende veg- og ferjekonsepter i siste runde med analyser:

1. Ny fast forbindelse over Hurumlandet med bru over Oslofjorden ved Filtvet og bru til E18 ved Holmestrand.
2. Forbedring av dagens ferjesamband med rv. 19 i tunnel som anbefalt i KVVU for hovedvegnettet i Moss og Rygge.
3. Bru mellom Moss - Horten.
4. Tunnel Moss – Horten.

I tillegg utredes en løsning med bru for rv. 23 over Oslofjorden over nordre del av Håøya.

Kartet nedenfor viser de fire utvalgte konseptene og en løsning med bru for rv. 23.



Forbedret ferjetilbud

I konseptvalgutredningen skal vi også vurdere løsninger med lave kostnader som kan bidra til målene ved bedre utnyttning av eksisterende transportsystem. Et bedre ferjetilbud med opprusting av dagens ferjeleier og bygging av ny rv. 19 i tunnel mellom Moss havn og E6 framstår som et slikt konsept. Dette kan blant annet være enn løsning på mellomlang sikt i

påvente av realisering av en ny fast forbindelse. Konseptvalgutredningen for hovedvegssystemet i Moss og Rygge anbefaler å realisere denne veginvesteringen uavhengig av framtidig transportløsning over ytre Oslofjord.

Videre arbeid med utvalgte konsepter

Våren 2014 skal prosjektet videreføre arbeidet med trafikale virkninger og arealinteresser. Videre skal vi gjennomføre egne delprosjekter om teknologiske muligheter for bygging av bruer og tunneler med grove anslag for investeringskostnader. Analysene vil også omfatte vurdering av samfunnsøkonomi, regionale virkninger, risiko og sårbarhet og utslipp av klimagasser.

Videre arbeid skal illustrere muligheter innenfor de valgte konseptene når det gjelder traséer og teknologiske løsninger. Dette vil være grunnlag for utredningens anbefaling om hvilket konsept som bør legges til grunn for videre utredning og planlegging. Når det gjelder konsepter med lange bruer, er det aktuelt å se på forskjellige teknologier: henge- og skråstagbru, flytebru og rør-bru.

Konseptvalgutredningen med anbefaling skal være ferdig sommeren 2014.