



Statens vegvesen

Prosjektplan

KVU for fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold, Moss - Horten



Region øst

Dato: 2011-06-23

Innhold

1. Bakgrunn	3
1.1 Innledning	3
1.2 Problembeskrivelse	3
2. Avgrensning av KVVU-arbeidet	5
2.1 Mål for arbeidet	5
2.2 Tematisk avgrensning	5
2.3 Geografisk avgrensning	5
2.4 KVVUer og andre viktige planer/planprosesser i prosjektområdet	6
2.5 Aktuelle konsepter	6
3. Organisering av arbeidet	7
4. Tidsplan	7

1. Bakgrunn

1.1 Innledning

Departementet slår i brev av 1. desember 2010 fast at det skal utarbeides KVV fast forbindelse mellom Moss og Horten så raskt som det er faglig grunnlag for det. Departementet tar sikte på å fastsette mandat for KVV-arbeidet i løpet av 2011 og ber Vegdirektoratet legge fram forslag til prosjektplan for dette arbeidet i tråd med slik framdrift.

Fast forbindelse mellom Moss i Østfold og Horten i Vestfold ble drøftet i Stortinget 14. juni 2007 som ledd i behandlingen av, jf. Dokument nr. 8:82 (2006-2007), Dokument nr. 8:86 (2006-2007) og Innst. S. nr. 280 (2006-2007). Det ble gjennom Stortingets behandling lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skal igangsette en KS1 for en slik fast forbindelse under forutsetning av at lokale myndigheter ønsker at prosjektet skal planlegges videre etter plan- og bygningsloven.

I brev av 31. august 2007 ber Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet starter arbeidet med en konseptvalgutredning (KVV) for en fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold. Bestillingen er senere utdypet i brev av 18. mai 2009. Departementet ber om at Vegdirektoratet samarbeider med Jernbaneverket og eventuelt også Kystverket og andre berørte myndigheter i utformingen av konseptvalgutredningen. Det forutsettes at veg og jernbane skal sees i sammenheng.

Samferdselsdepartementet har i nevnte brev av 31. august 2007 i tillegg stilt krav om KS1 for hovedvegsystemet i Moss, eventuelt i kombinasjon med KS1 for fast forbindelse mellom Moss og Horten.

Foreliggende prosjektplan er laget av Statens vegvesen Region øst i samråd med Statens vegvesen Region sør og Jernbaneverket.

1.2 Problembeskrivelse

Statens vegvesen Region sør presenterte i mars 2008 rapporten "*Ytre Oslofjordforbindelse Horten – Moss – Oppsummering og status*". I rapporten gis det blant annet en oppsummering av tidligere utredninger av faste forbindelser i ytre deler av Oslofjorden, samt en beskrivelse av aktuelle prosjekter med tilhørende grove kostnadsanslag.

"Den ytre Oslofjordforbindelsen" mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold, med ferjesambandet Moss – Horten og rv. 19, forbinder områder med stor og voksende befolkning. Vegruten betjener kontakten mellom Østfold og Follo på den ene siden og Vestfold, Telemark og Sørlandet på den andre. Samtidig er vegruten den viktigste forbindelsen mellom områdene på vestsiden av Oslofjorden og utlandet, dvs. til kontinentet via E6 over Svinesund og til Midt-Sverige via fv. 120 og E18 over Ørje. Oslofjordforbindelsen Drøbak – Hurum – Drammen ligger for langt nord og betjener i liten grad disse transportmarkedene. En fast forbindelse vil videre få betydning for rute-valget for trafikk mellom områdene vest for Oslofjorden og Oslo.

Kryssing av Oslofjorden med ferje representerer for mange en avstandsbarriere som kan sidestilles med en flerdoblet avstand i luftlinje mellom de folkerike delene av Østfold og Vestfold. En fast forbindelse kan over tid ha betydelige regionale virkninger for samhandlingen mellom de to områdene. Ferjesambandet Moss – Horten er landets mest trafikkerte med cirka 1,5 millioner kjøretøy i året. Det kan bli merkbare reduksjoner i reisetid i influensområdet ved en eventuell ny, fast forbindelse. Ferjestrekningen har stor betydning for lange godstransporter på veg og er følgelig viktig for næringslivet. Ferjene frakter ca. 600 vogntog/semitrailere pr. døgn. Cirka en tredel av denne trafikken er relatert til eksport og import. På østsiden av fjorden er rundt 40 prosent av denne trafikken transport til og fra Telemark, Agder og Vestlandet. I tillegg kommer andre tunge kjøretøy.

Ferjesambandet betjenes i dag med fire ferjer. Det er på hverdager avganger hver halvtime mellom 05:00 til 21:15 og times avganger etter dette frem til 24:00. Overfartstiden mellom Moss og Horten er på ca 30 minutter, og i tillegg tar av- og påkjøring om lag 15 minutter. Personbilkapasiteten (personbilekvivalenter, PBE) på de fire ferjene er tilsammen drøyt 700 PBE. Årsdøgntrafikken på ferjene var 8225 PBE i 2009 (lange kjøretøyer omregnes til PBE). Andelen kjøretøyer som kom med ferjene var i 2009 i gjennomsnitt 94 pst, men ved innsetting av fjerde ferje på permanent basis fra 2011 er det antatt at mer enn 98 pst av de reisende vil komme med ønsket avgang.

Omregning til PBE er mindre relevant for trafikken på vegene til/fra ferjene. Trafikken på rv 19 over Kanalbrua mellom sentrum og Jeløy er drøyt 20.000 ÅDT. Av dette er drøyt 4.000 ÅDT trafikk til/fra ferja. Den store forskjellen mellom disse tallene skyldes den uvanlig store andelen lange kjøretøy på disse ferjene.

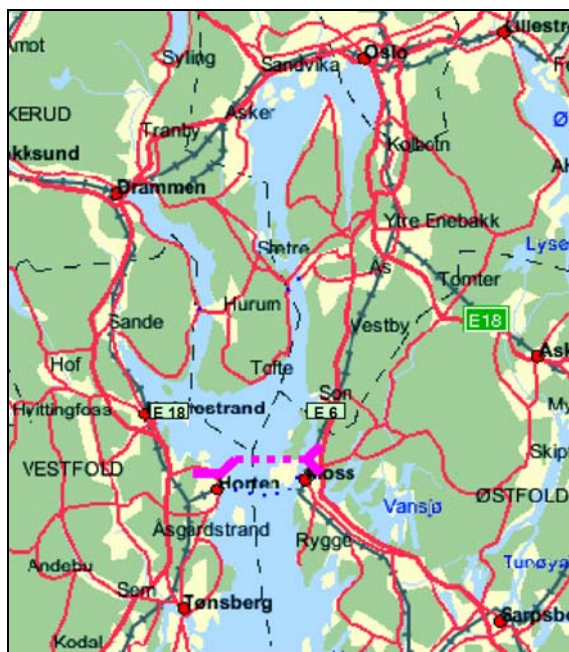
Det foreligger følgende alternative ruter til ferjesambandet Moss – Horten:

- A. E18 Vestkorridoren/E6 (via Oslo)
- B. Rv. 23 Oslofjordforbindelsen
- C. Ferjeforbindelsen Sandefjord – Strømstad
- D. Ferjeforbindelsene Kristiansand – Hirtshals og Larvik – Frederikshavn

E18 Vestkorridoren/E6 (via Oslo): Ruten er cirka 130 km lenger å kjøre mellom Tønsberg og Moss, og krever cirka 1 time lenger kjøretid.

Rv. 23 Oslofjordforbindelsen: Det er konstatert at konkurranseflaten mot Oslofjordforbindelsen er relativt liten, idet denne i stor grad betjener andre transportmarkeder (TØI rapport 554/2002). Ruten er cirka 85 km lenger å kjøre mellom Tønsberg og Moss, og krever cirka ¾ time lenger kjøretid. Ved åpning av Oslofjordtunnelen i år 2000 var det estimert cirka 10 % redusert trafikk på ferjeforbindelsen Moss – Horten. Ferjestatistikk viser imidlertid at effekten knapt var målbar.

Øvrige ferjeforbindelser (C – D): De tre øvrige ferjeforbindelsene betjener samlet sett et transportvolum tilsvarende cirka 50 % av trafikken over Moss – Horten og ca. 60 % av tungtrafikken. Disse ferjeforbindelsene har konkurranseflate mot deler av utenlandstrafikken som går over Svinesund. (Andel av tungtrafikken over Moss – Horten som går via Svinesund kan anslås til ca. 20 % i henhold til intervjuundersøkelse foretatt av SINTEF i oppdrag for Statens vegvesen i 2002).



I tillegg til regional utvikling og betydning for næringslivet har miljø vært argument for en fast forbindelse mellom Moss og Horten. Biltrafikken til og fra ferjene medfører miljøbelastninger i sentrum av de to byene, ikke minst i Moss.

Isolert sett gir det betydelig større energibruk og utslipp å frakte et gitt antall kjøretøyer med ferje sammenlignet med at disse kjøretøyene krysser fjorden via bru eller tunnel (selv om man tar med energi til bygging av tunnel eller bru.) En fast forbindelse vil imidlertid på lengre sikt kunne føre til mer biltrafikk med økte utslipp.

De aktuelle konseptene vil i varierende grad medføre inngrep i verdifulle naturområder med stor verdi for friluftslivet: i sjøen, i strandsonen og ikke minst i Søndre Jeløy landskapsvernområde.

2. Avgrensning av KVVU-arbeidet

2.1 Mål for arbeidet

Formålet med en KVVU for en fast forbindelse mellom Østfold (Moss) og Vestfold (Horten) er å belyse:

- Hvilke behov og mål prosjektet skal tilfredsstillere.
- Aktuelle konsepter for fjordkryssing i ytre deler av Oslofjorden
- Potensial for brukerfinansiering.
- Virkninger av de ulike konseptene, bl.a. med hensyn på transport, miljø og samfunnsøkonomi.
- De vurderte konseptenes måloppnåelse .

Utredningen skal munne ut i en anbefaling om det bør igangsettes planlegging av prosjektet og rammer for eventuell videre planlegging.

2.2 Tematisk avgrensning

KVVU-arbeidet skal gi en faglig vurdering av relevante interesser knyttet til en fast forbindelse i ytre deler av Oslofjorden. Det er aktuelt å vurdere ett eller flere konsepter med kombinert veg- og jernbaneforbindelse.

For vegprosjektene vil Statens vegvesen sin metodikk for konsekvensanalyse bli lagt til grunn for vurdering av konseptene. Det skal gjennomføres overordnede, samfunnsøkonomiske analyser av prissatte konsekvenser og vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser.

I de prissatte konsekvensene inngår investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, tids- og kjøretøykostnader, ulykkeskostnader og enkelte miljøkostnader. I de ikke prissatte konsekvensene inngår landskapsbilde/bybilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser. I tillegg vil virkninger for lokal og regional utvikling bli vurdert.

Det vil bli gjort grove anslag av potensial for bompengefinansiering for veg-prosjektene.

Trafikkberegninger vil bli gjennomført med regional transportmodell (RTM), delmodell Oslofjordområdet. Samfunnsøkonomiske beregninger vil bli gjennomført med programmet EFFEKT. I tillegg kan det være aktuelt å bruke alternative metoder for å vurdere regionale virkninger av en fast forbindelse.

Behov for bruk av andre metoder og beregningsverktøy for aktuelle jernbane-prosjekter vil bli vurdert nærmere etter hvert.

2.3 Geografisk avgrensning

Det geografiske området for utbyggingstiltak i aktuelle konsepter vil være avgrenset til deler av fylkene Østfold, Akershus, Vestfold og Buskerud. Trafikkberegninger og analyser bør imidlertid

omfatte et større influensområde, og i tillegg til større deler av de nevnte fylkene inkludere Oslo og deler av Telemark. Dette sammenfaller med RTM delmodell Oslofjordområdet som er utviklet til arbeidet med en KVVU for fast forbindelse mellom Moss og Horten (TØI rapport 1035/2009).

2.4 KVVUer og andre viktige planer/planprosesser i prosjektområdet

KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge forventes å være ferdig i oktober 2011. Influensområdet til KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge er mye mindre enn for en fast forbindelse mellom Moss og Horten.

I prosjektplanen for KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge er det forutsatt at løsninger i Moss og Rygge må kunne betjene både ferjetrafikk og lokaltrafikk, og samtidig kunne forsvares i en eventuell fremtidig situasjon uten ferjetrafikk gjennom Moss sentrum. Disse to KVVUene trenger derfor ikke gjennomføres samtidig.

Det pågår arbeid med revisjon av reguleringsplaner for rv. 23 Dagslett – Linnes, og Statens vegvesen Region sør har nylig avsluttet arbeidet med KVVU for rv. 35 Hokksund – Jevnaker. Det pågår videre arbeid med KVVU for Buskerudbypakke 2 som skal være ferdig sommeren 2012. I Buskerudbypakke 2 vurderes lokale tiltak som skal begrense biltrafikken i til og fra og internt i de fem kommunene i Buskerudbyen. Disse tiltakene må antas å ha begrenset betydning for de regionale trafikkstrømmene som er fokus for en KVVU for fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold..

Jernbaneverket utreder fremtidig IC-strategi, jernbaneterminal i Drammensregionen, alternative høyhastighetsstrategier med mer som en del av forarbeidene til NTP 2014-2023. Beslutninger knyttet til IC-strategi vil kunne gi viktig grunnlag for videre vurdering av mulige jernbaneforbindelser over Oslofjorden. Dette gjelder ikke minst det fremtidige tilbudet for regional persontrafikk og forholdet mellom person- og godstrafikk innenfor IC-triangelen (Skien-Lillehammer-Halden).

Andre viktige planer/planprosesser vil være kommuneplaner, fylkesplaner og forslag til nye verneområder i det geografiske området for utvikling av aktuelle konsepter.

Vi må vurdere i hvilken grad anbefalinger fra de nevnte planene og utredningene bør betraktes som premisser for KVVU for fast forbindelse mellom Østfold og Vestfold.

2.5 Aktuelle konsepter

En konseptvalgutredning skal utrede virkninger av minst to alternative konsepter i tillegg til referansealternativet ("0-konseptet"). Hvilke konsepter som skal vurderes vil avklares i KVVU-prosessen.. Aktuelle konsepter kan for eksempel være:

- Flytting av dagens ferjeleie i Moss.
- En forbedret ferjeforbindelse med dagens eller flyttet ferjeleie i Moss.
- Ulike varianter av veg- og/eller jernbaneforbindelse mellom Moss og Horten.
- Utvikling av rv. 23 Oslofjordforbindelsen mot E18 i Sande i Vestfold.

Både bru og tunnel kan være aktuelle konsepter for en fast fjordkryssing. Konsepter med både veg og jernbane kan tenkes, som kombinerte anlegg eller "uavhengig av hverandre".

3. Organisering av arbeidet

Regionvegsjefen i Region øst er prosjekteier. Prosjektet etableres med en styringsgruppe, en prosjektgruppe og en ekstern referansegruppe.

Styringsgruppen ledes av Statens vegvesen Region øst og bør være liten slik at den kan møtes når prosjektet trenger avklaringer for å sikre videre framdrift. Styringsgruppen settes sammen av en representant fra Jernbaneverket, Vegdirektoratet og en fra hver av de to regionene i Statens vegvesen.

Prosjektgruppen må ha representanter fra Statens vegvesen og Jernbaneverket. Det er ønskelig at medlemmene til sammen har kompetanse på viktige fagfelt som samfunnsplanlegging/strategisk planlegging, transportplanlegging, anleggsteknikk (undersjøisk tunnel og bru), beredskap/sikkerhet og virkningsberegninger (herunder samfunnsøkonomi). Prosjektgruppa trenger også en person fra Kommunikasjon.

Kystverket må involveres i arbeidet med KVUen.

Vi antar at det vil være behov for noen arbeidsgrupper under prosjektgruppa medansvar for å utrede temaer som f.eks. grunnforhold, bru (teknisk løsning og kostnader), tunnel (teknisk løsning og kostnader), tunnelsikkerhet, transportanalyser, prissatte virkninger, ikke prissatte virkninger, samfunnsøkonomi og regionale virkninger. Arbeidsgruppene bør bl.a. bestille, følge opp og "oversette" resultater fra konsulentoppdrag til tekster som kan brukes i KVU-rapporten.

Ekstern referansegruppe settes sammen av representanter fra et bredt utvalg av interessenter: de fire mest berørte fylkeskommunene, kommuner som berøres av nye transportanlegg, næringsliv, friluftsliv og miljø.

4. Tidsplan

Samferdselsdepartementet legger i brev av 01.12.2011 til grunn at KVU for fast forbindelse Moss - Horten utarbeides så raskt som det er faglig grunnlag for det og etter at hovedtyngden av etatenes arbeid med NTP er ferdig i denne omgang.

Videre antas det at eventuell gjennomføring av prosjektet i stor grad må baseres på brukerfinansiering. Oppstart av slike prosjekter er i mindre grad avhengig av rammer i NTP. Gjennomføringen av denne KVUen vil derfor i mindre grad være koplet til prosessen fram mot NTP 2014-2023.

Dette er en krevende KVU-oppgave med store infrastrukturprosjekter i en svært tidlig fase når det gjelder teknisk/økonomiske utredninger. Prosjektet vil influere på store geografiske områder med byer og tettsteder som utgjør en stor del av Norges befolkning. Dette tilsier at det bør legges betydelig vekt på å vurdere regionale virkninger. Prosjektet kan også medføre store inngrep i verdifulle og vernede naturområder.

Det må antas at det er behov for betydelig konsulentbistand i prosjektet.

Ut fra tidligere erfaringer anslår vi at denne KVUen vil kreve halvannet til to år fra oppstart til ferdig rapport. Denne framdriften forutsetter at styringsgruppa og kjernen i prosjektgruppa og konsulenter er på plass i god tid før vi starter prosessen med eksterne interessenter.

Følgende aktiviteter bør vurderes igangsettes tidlig i arbeidet:

- Forberede transportmodellen for analyse av konseptene
- Mulighetsstudier av aktuelle infrastrukturprosjekter.
- Starte arbeid med situasjonsbeskrivelse.
- Anskaffe konsulent(er) til hovedprosjektet.

Etter samråd med Jernbaneverket og Statens vegvesen Region sør mener vi det i løpet av fjerde kvartal i år vil være mulig å starte organisering av prosjektet og forberedelse/igangsetting av aktiviteter listet opp ovenfor.

Oppgave	4. kv 11	1- 12	2- 12		3- 12	4- 12	1- 13	2- 13		3- 13	4- 13
Innledende arbeider											
Organisering av prosjektet	.....									
Teknisk/økonomiske forstudier (evt anskaffe konsulent)		.....	.....	Sommer					Sommer		
• Grunnforhold		.....	.....						
• Bru- og tunnelalternativer		.....	.....						
Mandat departementet	x										
Prosjektbest./Prosjektstyringsplan		.....								
Utarbeide informasjonsstrategi		.....								
Anskaffe konsulent hovedprosjekt	.....									
Situasjonsbeskrivelse		.....								
Behov											
Arbeidsverksted inkl. forberedelser		.....								
Interessent- og behovsanalyse			.....							
Mål											
Utarbeide samfunns- og effektmål			.....							
Krav											
Utarbeide krav			.....							
Konsepter/analyse/konklusjon											
Konseptutvikling					.....					
Kostnadsvurdering ny infrastruktur					.....					
Forberede transportmodell – RTM Oslofjord			.....		.....			
Transportanalyse					.....					
Samfunnsøkonomisk analyse (EFFEKT)						.....				
Ikke pris-satte virkninger							.....			
Rapport/sammenstilling/anbefaling	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Oversendelse til SD											x



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region øst
Postboks 2010
N - 2605 Lillehammer
Tlf.: (+47) 815 22 000
E-post: firmapost-ost@vegvesen.no