

# SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Vibeke Olsen  
Arkivsaksnr.: 14/735-14

Arkiv: Q30 &32

## Høring av KVV for kryssing av Oslofjorden

### Forslag til innstilling:

1. Rygge kommune støtter anbefalingen om å forkaste alternativ for fastforbindelse via Rygge kommune.
2. Rygge kommune støtter anbefalingen om å prioritere K1; utvikling av et forbedret ferjetilbud på kort sikt, og at riksveg 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVV for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.
3. Rygge kommune støtter ikke anbefalingen om videre utredning av ny fastforbindelse mellom Moss og Horten. Rapporten viser til klare målkonflikter der ny fastforbindelse Moss - Horten vil være i strid med en av hovedmålsetningene om et miljøvennlig transportsystem. En broforbindelse vurderes å ha begrenset betydning for antall arbeidsplasser i Mossregionen. I tillegg vil en ny fastforbindelse kunne medføre stor trafikkbelastning og miljøulempere lokalt.

### Saksorientering:

Statens vegvesen har lagt KVV for kryssing av Oslofjorden ut på høring med frist for innspill 1. mars 2015.

Konseptvalgutredningen (KVV) for kryssing av Oslofjorden vurderer strategier for å redusere fjorden 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. Utredningen inneholder også vurdering av bru for rv. 23 Oslofjordforbindelsen som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen.

Rapporten er utarbeidet av Kystverket, Jernbaneverket og Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utredningen skal danne grunnlag for Regjeringens beslutning om valg av konsept og rammer for videre planlegging. Konseptvalgutredningen skal kvalitetssikres av eksterne konsulenter (KS1).

Det ble 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

K4 Tunnel Moss - Horten.

Trasé Moss-Horten omfattet også vurdering av bru/tunnel gjennom Rygge kommune.

### Anbefalinger i rapporten:

Konseptvalgutredningen anbefaler at 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 trafikantnytte 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.

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 hovedvegssystemet i Moss og Rygge.

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 oppfyller 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.

I følge rapporten er det per i dag ikke markert for jernbanekryssing over Oslofjorden. Det er 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.

#### Bruforbindelse via Rygge er forkastet.

En bruforbindelse sør for Jeløya ser ut til å få vesentlig færre korte, lokale reiser og mindre trafikantnytte enn en bruforbindelse med påkobling sentralt i byene Moss og Horten. Beregninger i transportmodell viser at den største trafikkstrømmen på en fast forbindelse over Oslofjorden vil være i aksen sørvest-nordøst, noe som taler for at en fjordkryssing i Moss-Horten-området må kobles til Moss og E6 nord i Moss by.

En bruforbindelse mellom Østfold og Vestfold med påkobling til E6 sør for Moss, for eksempel i Årvollkrysset, vil belaste et uegnet lokalvegnett og ikke bygge opp under anbefalingen i KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge.

Bru sør for Jeløya blir dobbelt så lang og vesentlig dyrere enn ei bru mellom Jeløya og Horten, og krever fundamentering på svært store dyp.

På landsiden er det stor tetthet av arealer med nasjonal og regional verdi. Topografi og grunnforhold gir samtidig svært begrensede muligheter for å bygge tunneler for å unngå arealkonflikter. På grunn av raet med tjukke løsmasser, er det usikkert om det er teknologisk mulig å unngå varige inngrep i landskapet i eller nær ved bolig-, friluft- og verneområder. Dette gjelder blant annet Værne kloster landskapsvernområde, pilegrimsleden og områdene rundt Rygge middelalderkirke. Revlingen, som er et statlig sikret friluftslivsområde og naturreservat, fremheves som et annet eksempel på områder sør for Jeløya og Horten som ikke bør berøres.

### **Vurdering:**

Bruforbindelse via Rygge er forkastet. Dette er positivt for Rygge, spesielt med tanke på at det er usikkert om det er teknologisk mulig å unngå varige inngrep i landskapet i eller nær bolig-, friluft- og verneområder. Rådmannen anbefaler å gi sin tilslutning til at fastforbindelse via Rygge er forkastet som alternativ.

### K1

Fergetrafikken utgjør i dag en belastning for Moss, noe som vil øke i tiden fremover bl.a. som følge av et forbedret fergetilbud og økt trafikk. Det kommer klart frem av rapporten at det er behov for et forbedret ferjetilbud. Det haster med å få lagt om rv. 19 gjennom Moss. KVVU-en for transportsystemet i Moss og Rygge er godkjent av Samferdselsdepartementet. Av hensyn til planleggingen i Mosseregionen, effektiv utbygging av transportsystemet (nytt dobbeltspor, jernbanestasjon og veg/havn) er det viktig at planleggingen og utbyggingen av rv. 19 kommer i gang raskt og koordineres i forhold til jernbaneutbyggingen. Dette arbeidet bør ha hovedprioritet for å løse regionens utfordringer på kort sikt.

Det er etablert en samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Moss kommune, Rygge kommune og Østfold fylkeskommune som vil arbeide videre med bypakka for Moss/Rygge.

### Virkninger av fastforbindelse:

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. Samordnet areal- og transportstrategier nasjonalt, regionalt og lokalt har som mål at transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. En fastforbindelse som beskrevet i rapporten er i konflikt med hovedmålsettinger for miljø og folkehelse.

For det andre skjer det en endring i rutevalget for lengre reiser som flyttes fra E18 på vestsida til E6 på østsida av Oslofjorden. På E18 i Vestkorridoren er det i lange perioder store forsinkelser, og køene sprer seg over en stadig større del av dagen. En del av denne trafikken antas å flytte seg til E6.

Telemarksforskning har utarbeidet rapporten – *hva betyr en fast forbindelse over Oslofjorden for befolkning og arbeidsplasser*. De vurderer at den samlede arbeidsplassveksten på stedene som blir berørt vil bli svakere enn befolkningsveksten. I et scenario der ny bro ble ferdigstilt i dag vil det i perioden frem til 2040 føre til en ekstra befolkningsvekst i Moss på noe over 1700 innbyggere, og en ekstra arbeidsplassvekst på nesten 400. Dermed må det blir mer netto utpendling, hvis sysselsettingsandelen skal være konstant.

Dette tyder på at en fastforbindelse kan medføre redusert andel sysselsetting i befolkningen lokalt. Det bør utredes ytterligere hvilken virkning en fastforbindelse vil kunne få for samfunnsutviklingen, herunder sysselsettingen, lokalt og regionalt.

KVU-rapporten spår at en fastforbindelse vil kunne styrke RSL på bekostning av Torp. Flytting av trafikk fra E18 i vestkorridoren til E6 mellom Moss og Oslo vil kunne medføre ulemper for Østfold med tanke på pendling og næringstransport til Oslo dersom ikke kapasiteten på E6 utbedres samtidig med ny fastforbindelse.

For Moss vil en fastforbindelse kunne medføre stor trafikkbelastning i bynære områder som kryssene ved Jeløya og Tykkemyr og bruforbindelsen over Mossesundet. Dersom man går videre med anbefalingen må det i den videre prosjekteringen legges stor vekt på bruas og tunnelpåsлагenes estetikk og landskapstilpasning.

#### **Universell utforming:**

Hensynet til universell utforming og tilgjengelighet for alle må være et viktig tema i det videre planarbeidet.

#### **Folkehelseperspektiv:**

Ny fast forbindelse vil i hovedsak legge til rette for økt transport med bil på bekostning av sykkel og gåing, noe som er negativt i et folkehelseperspektiv. Fastforbindelsen vil i liten grad medføre økt bruk av sykkel og kollektivtransport som fremkomstmiddel. Kapasiteten for syklende og gående vurderes som god med dagens ferjeløsning ettersom disse trafikantene alltid kommer på med første ferjeavgang.

Lokal luftforurensing og støy fra vegtrafikk bør være viktige tema i den videre planleggingen.

Telemarksforskning vurderer at den samlede arbeidsplassveksten på stedene som blir berørt, vil bli svakere enn befolkningsveksten, og en lavere andel sysselsetting vil være negativ i et folkehelseperspektiv.

#### **Miljøbetraktninger:**

Fast forbindelse over Oslofjorden vil ha betydelige miljøkonsekvenser. Vegvesenets rapport «Ikke-prissatte konsekvenser» fra oktober 2013 viser vurderinger for Landskap, Nærmiljø og friluftsliv, Naturmiljø, Kulturmiljø og Naturressurser. Langs Oslofjorden er det store arealinteresser knyttet til kulturminner, landskap, friluftsliv, naturmiljø og jordbruk, og store områder er vernet mot inngrep. Det er en viktig forutsetning at forbindelsen skal bygges uten varige inngrep i de store verneområdene

Det er store konflikter mellom transportmålene og klimamålet i valg mellom konsepter for utvikling av transportsystemet over Oslofjorden. I den videre planleggingen 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.

### **Konklusjon:**

Rådmannen er positiv til at fastforbindelse via Rygge er forkastet som alternativ.

Arbeidet med utvikling av et forbedret fergetilbud, utbygging av rv. 19 gjennom Moss og øvrige tiltak anbefalt i KVVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge bør ha hovedprioritet for å løse regionens utfordringer. Arbeidet må samordnes med jernbaneutbyggingen.

Av hensyn til negative konsekvenser for miljø, folkehelse, regional sysselsetting og lokal trafikkbelastning, vil ikke rådmannen anbefale å prioritere videre utredning av fastforbindelse Moss- Horten.

### **Medvirkning:**

KVVU er lagt ut på høring til 1. mars, og saken vil bli oversendt som en høringsuttalelse fra Rygge kommune.

### **Saksdokumenter:**

- KVVU for kryssing av Oslofjorden.
- Hovedrapport og diverse underrapporter er tilgjengelig på:  
<http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/oslofjordkryssing>

### **Saksvedlegg:**

1. Høringsbrev, Statens Vegvesen 19/11-2014.
2. KVVU kortversjon.
3. Rapport: Hva betyr en fast forbindelse over Oslofjorden for befolkning og arbeidsplasser? – Telemarksforskning.

Rådmannen