

Vestby kommune

Sentraladministrasjonen

011-2015/010152-64

Statens vegvesen
Region Øst
Postboks 1010 Skurva
2605 LILLEHAMMER

MOFFATT

28 FEB 2015

Statens vegvesen
Region øst

Arkivkode
Q30 &13

Deres ref.

Saksnr.
14/2083-8

Løpenr.
4718/15

Dato
24.02.2015

FORELØPIG HØRINGSUTTALELSE- KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) FOR KRYSSING AV OSLOFJORDEN

Formannskapet behandlet i møte 23.02.2015 sak 8/15.

Følgende vedtak ble fattet:

RÅDMANNENS INNSTILLING:

Vestby kommune slutter seg til anbefalingene i konseptvalgutredningen om videre utredning av en ny fast forbindelse i korridoren Moss-Horten. Dersom mulig, vil bruløsning som skissert med kunstige øyer utenfor strandlinjen være et foretrukket alternativ.

Videre slutter Vestby kommune seg til bru framfor en utvidet tunnel med to løp på rv. 23 Oslofjordforbindelsen, og at jernbane over Oslofjorden ikke er aktuelt på det nåværende tidspunkt.

Arbeidet med utbygging av rv 19 gjennom Moss som anbefalt i KVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge må fortsette uavhengig av videre utredninger om løsning for kryssing av fjorden.

Det er viktig at det opprettes kollektivtransport som gjør det mulig å krysse fjorden uten bil, og særlig dersom fergetrafikken erstattes med fast forbindelse mellom Moss og Horten. Det bør utredes om det er behov for kollektivtransport som krysser fjorden også på rv 23.

BEHANDLING I Formannskapet DEN 23.02.2015

Repr. Tom Anders Ludvigsen (Ap) fremmet følgende fellesforslag fra Ap og Sp:

1. Rv.19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud som beskrevet i konsept K 1 forbedret ferjetilbud.

Postadresse
Postboks 144
1541 Vestby

Telefon
64 98 01 00
E-post: post@vestby.kommune.no

Telefax
64 98 01 01

Bankgirokonto
1613.07.00342

Postgirokonto
0808 5349709

2. Ikke bygging av bro, verken ved Moss-Horten, Vestby-Hurum eller Rv. 23.
3. Rv. 23 utvides med tunnel med to løp som vil gi en veiforbindelse som tilfredsstillter kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og med samme kapasitet som en løsning ved bro.

Dette vil gi minst mulig inngrep i landskap rundt Oslofjorden som har i seg store nasjonale verneområder.

Repr. John A. Ødbehr (H) ba om gruppemøte.

Votering:

Rådmannens innstilling fikk 0 stemmer.

Repr. Tom Anders Ludvigsens fellesforslag ble enstemmig vedtatt med tilslutning fra Krf, V, H.

VEDTAK:

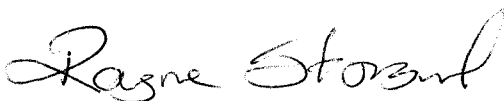
1. Rv.19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud som beskrevet i konsept K 1 forbedret ferjetilbud.
2. Ikke bygging av bro, verken ved Moss-Horten, Vestby-Hurum eller Rv. 23.
3. Rv. 23 utvides med tunnel med to løp som vil gi en veiforbindelse som tilfredsstillter kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og med samme kapasitet som en løsning ved bro.

Dette vil gi minst mulig inngrep i landskap rundt Oslofjorden som har i seg store nasjonale verneområder.

Utskrift av saken følger vedlagt.

Kommunestyret skal behandle saken i møte 09.03.2015. Kommunestyrets vedtak vil bli ettersendt.

Med hilsen



Ragne Storsul
Kommuneplanlegger

Vestby kommune - Sentraladministrasjonen

Utvalgssak

Saksbehandler: Ragne Storsul

Arkiv: /Q30/&13

Arkivsaksnr.: 14/2083-6

Behandling

Formannskapet

Kommunestyret

Utvalgssaksnr.

F -8/15

K -/

Møtedato

23.02.2015

F-8/15

SAKSFREMSTILLING - KONSEPTVALGUTREDNING FOR KRYSSING AV OSLOFJORDEN - HØRINGSUTTALELSE

	Dokumenter	Dato	Trykt vedlegg til
1	Høringsbrev fra Statens vegvesen	20.11.2014	F, K
2	KVU for kryssing av Oslofjorden	November 2014	
3	Kortversjon KVU for kryssing av Oslofjorden	November 2014	F, K

SAKSFREMLEGG

1. SAKSOPPLYSNINGER

Mandatet

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har på oppdrag fra samferdselsdepartementet utarbeidet en konseptvalgutredning for å se på alternative løsninger til for et bedre transporttilbud over Oslofjorden, i et område fra Drøbak-Sande i nord til Rygge-Tønsberg i sør. Trafikkberegninger, samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av regionale virkninger omfatter mulige virkninger i et større område som inkluderer fylkene Østfold, Akershus, Vestfold og Oslo og deler av Buskerud og Telemark. Oppdraget var todelt, og skulle utrede konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport, i tillegg til å utrede bru for riksvei 23 som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen. Det prosjektutløsende behovet var å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere, spesielt for gods- og næringstransport. Samfunns målet for utredningen satt av samferdselsdepartementet er "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." Effektmålene er redusert reisetid, mindre forsinkelser og redusert risiko for stenging, utvikling av en større og integrert region og begrenning av klimagassutslipp. I tillegg er det satt krav til at alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledet på minimum 72 meter, og at konsepter ikke skal gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

Prosessen

Flere alternativer har vært utredet, og de berørte kommunene og andre berørte interessenter har vært involvert gjennom hele prosessen. Underveis ble flere av alternativene lagt til side etter hvert, og det sto i slutten av prosessen igjen tre hovedkorridorer. Det var en korridor mellom Drøbak og Røyken, en korridor mellom Vestby og Hurum, og en korridor mellom Moss/Rygge og Horten. Alternativet som berørte Vestby var det eneste alternativet som ville kombinere begge dagens fjordkryssinger, og som muligens ville kunne kombineres med jernbane. Jernbane ble det klart at det ikke var forsvarlig å gå videre med. Videre ble det også klart at

alternativet i Vestby ville bli en dårligere løsning for både den nordlige kryssingen og den sydlige kryssingen av fjorden, da de betjener to forskjellige markeder.

De forkastede konseptene fra første fase av utredningen var:

- Koblinger mellom rv. 23 og E18 over Drammensfjorden
- Undersjøisk tunnel mellom Kambo og Tofte og tunnel videre til E18 Holmestrand
- Bruforbindelse mellom Vestfold og Østfold sør for Jeløya, i området Larkollen-Tønsberg
- Flytting av dagens ferjeleier på en eller begge sider av fjorden
- Undersjøisk tunnel mellom Østfold og Vestfold sør for Jeløy, i området Larkollen-Tønsberg
- Nordre jernbanekorridor Drøbak-Sætre-Spikkestad
- Søndre jernbanekorridor Rygge-Larkollen-Slagentangen-Barkåker

Disse konseptene ble forkastet fordi de i liten grad ser ut til å oppfylle samfunnsmålet og effektmålene, fordi antatt samfunnsnytte ikke ser ut til å stå i forhold til kostnadene, eller fordi arealkonfliktene vurderes som svært store og vanskelig kan unngås.

De anbefalte løsningene i KVUen som nå er på høring

De løsningene som står igjen som anbefalinger i KVUen er:

1. Videre utredning av en ny fast forbindelse i korridoren Moss-Horten

På kort sikt anbefales det at rv. 19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud som skissert i konsept K1 Forbedret ferjetilbud. Dette forutsetter at rv. 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

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.

K3 Bru Moss-Horten gir 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. Usikkerheten knyttet til kostnader, trafikanntytte, tekniske løsninger og risiko og sårbarhet er fortsatt så stor av valg mellom bru og tunnel krever videre utredning.

2. Ikke marked for jernbane over Oslofjorden

Per i dag er det vanskelig å se at en jernbaneinvestering 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 vider arbeidet med å utvikle jernbanen, for eksempel som et strategisk grep for langsiktig utvikling av areal- og transportsystemet i Oslo-området.

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

En utvidet tunnel med to løp vil gi en vegforbindelse som tilfredsstillende kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og med samme kapasitet som en løsning med bru. Det skisserte alternativet med bru vil imidlertid korte inn strekningen Vassum-Krokodden med seks kilometer.

I den samfunnsøkonomiske analysen, basert på kostnader for langsiktig investeringsbehov mellom Vassum og Krokodden, vurderes bygging av ny rv. 23 med bru over Oslofjorden som bedre enn nytt løp i Oslofjordtunnelen. Dette henger blant annet sammen med at brua gir større trafikantnytte. Videre vurderes bru å gi samme eller bedre oppnåelse av mål for trafiksikkerhet og forutsigbarhet.

Valg mellom bru eller tunnel må gjøres ut fra en helhetlig avveining. 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 mernytten av ei bru kreves imidlertid en mye større statlig investering i løpet av de neste 10-15 årene.

2. VURDERING

Rådmannen vil først og fremst fremheve det gode og omfattende arbeidet som er lagt ned i KVUen og den gode medvirkningsprosessen som har vært i forbindelse med utredningen. De ulike alternativene som har vært utredet har berørt oss i ulik grad, og men vi ser også at andre alternativer berører andre interesser. Det er store prosjekter som nødvendigvis vil komme i konflikt med flere ulike interesser, og det er viktig at det tas beslutninger på et så godt utredet grunnlag som mulig for å dempe arealkonfliktene i størst mulig grad samtidig som måloppnåelsen må være førende for hvilke løsninger som velges.

Alternativet som berører Vestby vil medføre svært store arealkonflikter, og gir i tillegg en dårlig måloppnåelse. Her ligger et sammenhengende grøntdrag som er kanskje det største gjenværende langs Oslofjorden, og det er svært viktig at dette beholdes slik det ligger i dag. Friluftsområdene her er svært mye benyttet av befolkningen, og strandområdet Emmerstad som er et av kommunens mest brukte friluftsområder langs fjorden vil bli berørt i svært stor grad.

De valgte løsningene som anbefales i KVUen kan rådmannen gi sin tilslutning til. Det er gjort svært gode vurderinger som både møter behovet på best mulig måte og samtidig gir langt mindre arealkonflikter enn Vestby-alternativet. Den foreslåtte broløsningen med kunstige øyer og kulvert virker som et spennende og mindre konfliktfylt alternativ enn bro fra landsiden på Jeløy til landsiden i Horten, men videre utredninger må avgjøre hvorvidt en slik broløsning eller en bru vil være beste alternativ her, men dersom alternativene kommer ut nokså likt, vil en broløsning som skissert være å foretrekke framfor en lang og bratt tunnel under hele fjorden. En broløsning mellom Drøbak og Røyken peker seg ut som et klart bedre alternativ på sikt enn nytt tunnelløp, men det er viktig at også infrastrukturen på vestsiden videre til Drammen blir god, uansett løsning for fjordkryssing.

I dag er det ikke bussruter som krysser fjorden. Med dagens ferger kan gående og syklister ta ferga mellom Moss og Horten uten å ha med bil, med en tunnel vil det ikke lenger være mulig å krysse fjorden uten bil. En bru vil kunne benyttes av gående og syklende, men terskelen vil være langt høyere enn å sette seg på en av dagens ferger. Vi ser det som viktig at det opprettes offentlig kommunikasjon som krysser fjorden som et alternativ og tillegg til biltrafikk, det vil

være med på å bidra til å redusere fjorden som en barriere i enda større grad. Det gjelder først og fremst mellom Moss og Horten, men bør utredes også for rv 23.

Uavhengig av om man ender opp med tunnel, bru eller videre ferge drift, så er det viktig at arbeidet med rv 19 gjennom Moss bygges ut som anbefalt i KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge, dette arbeidet kan ikke stanse i påvente av videre utredninger av løsninger for fjordkryssingen.

3. ALTERNATIVER

Det er ikke utredet alternativer til innstillingen.

4. KONKLUSJON

Anbefalingene i KVVUen er gode, og vil både møte behovet og føre til mindre arealkonflikter enn konseptet som berører Vestby. Det er viktig at de løsningene som velges har et langsiktig perspektiv og at ikke kortsiktige investeringskostnader blir et hinder for de samfunnsmessig beste løsningene i et større perspektiv.

Vestby kommune støtter de anbefalte løsningene i KVVU for kryssing av Oslofjorden.

INNSTILLING:

Vestby kommune slutter seg til anbefalingene i konseptvalgutredningen om videre utredning av en ny fast forbindelse i korridoren Moss-Horten. Dersom mulig, vil bruløsning som skissert med kunstige øyer utenfor strandlinjen være et foretrukket alternativ.

Videre slutter Vestby kommune seg til bru framfor en utvidet tunnel med to løp på rv. 23 Oslofjordforbindelsen, og at jernbane over Oslofjorden ikke er aktuelt på det nåværende tidspunkt.

Arbeidet med utbygging av rv 19 gjennom Moss som anbefalt i KVVU for hovedvegssystemet i Moss og Rygge må fortsette uavhengig av videre utredninger om løsning for kryssing av fjorden.

Det er viktig at det opprettes kollektivtransport som gjør det mulig å krysse fjorden uten bil, og særlig dersom fergetrafikken erstattes med fast forbindelse mellom Moss og Horten. Det bør utredes om det er behov for kollektivtransport som krysser fjorden også på rv 23.

BEHANDLING I Formannskapet DEN 23.02.2015

Repr. Tom Anders Ludvigsen (Ap) fremmet følgende fellesforslag fra Ap og Sp:

1. Rv.19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud som beskrevet i konsept K 1 forbedret ferjetilbud.
2. Ikke bygging av bro, verken ved Moss-Horten, Vestby-Hurum eller Rv. 23.
3. Rv. 23 utvides med tunnel med to løp som vil gi en veiforbindelse som tilfredsstiller kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og med samme kapasitet som en løsning ved bro.

Dette vil gi minst mulig inngrep i landskap rundt Oslofjorden som har i seg store nasjonale verneområder.

Repr. John A. Ødbehr (H) ba om gruppemøte.

Votering:

Rådmannens innstilling fikk 0 stemmer.

Repr. Tom Anders Ludvigsens fellesforslag ble enstemmig vedtatt med tilslutning fra Krf, V, H.

VEDTAK:

1. Rv.19 utvikles med et høyfrekvent og mest mulig miljøvennlig ferjetilbud som beskrevet i konsept K 1 forbedret ferjetilbud.
2. Ikke bygging av bro, verken ved Moss-Horten, Vestby-Hurum eller Rv. 23.
3. Rv. 23 utvides med tunnel med to løp som vil gi en veiforbindelse som tilfredsstillter kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og med samme kapasitet som en løsning ved bro.

Dette vil gi minst mulig inngrep i landskap rundt Oslofjorden som har i seg store nasjonale verneområder.

Vestby, 24.2.15



Sjur Aauthen
Rådmann (konstituert)