

Konseptvalgutredning for vegforbindelser øst for Oslo

Informasjon om KVVU-området

FAKTAARK

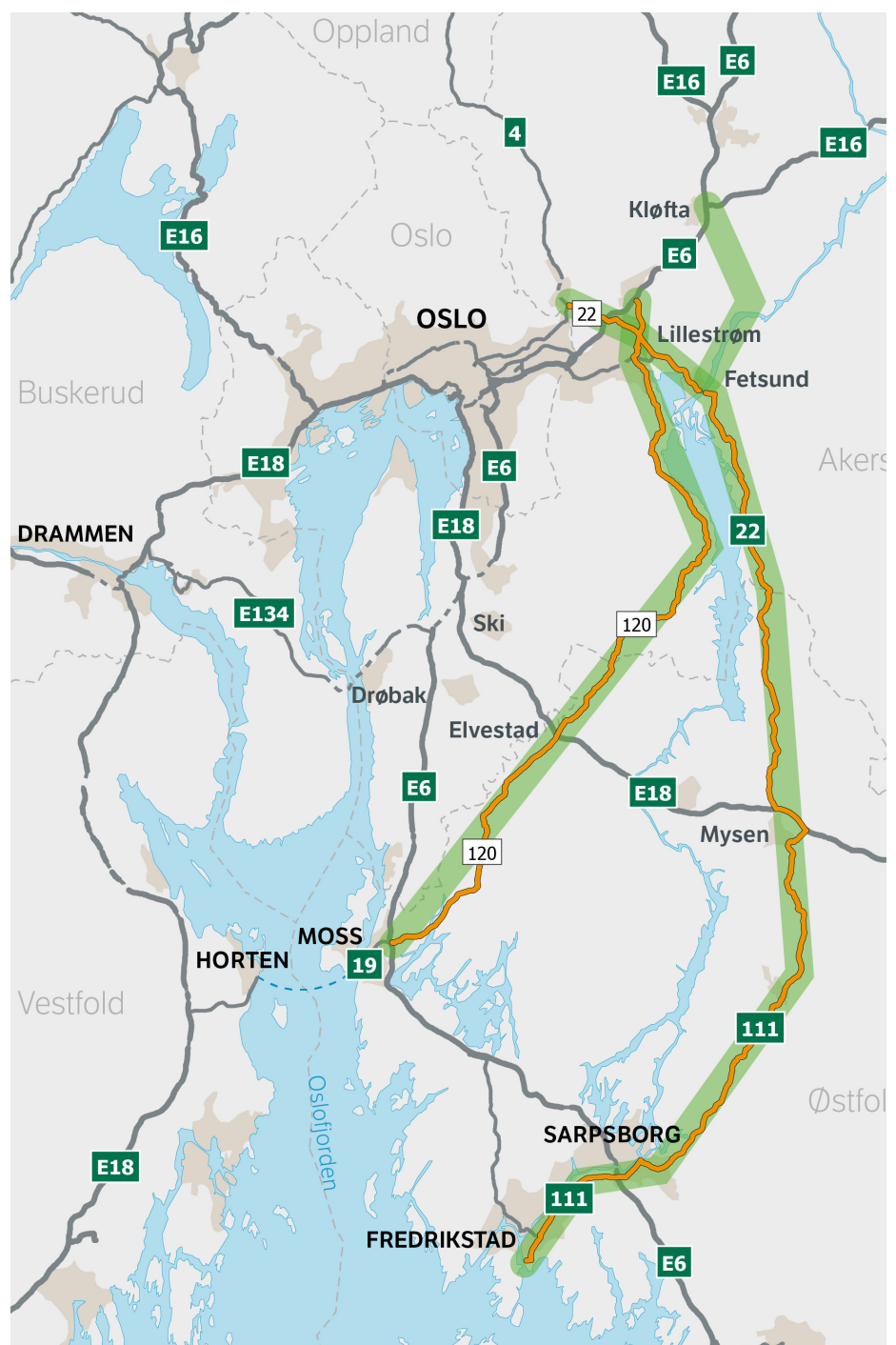
Statens vegvesen har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide en konseptvalgutredning (KVVU) for vegforbindelser øst for Oslo. Målet er at den skal avlaste E6-trafikken gjennom Oslo og gi nødvendig beredskap ved hendelser på vegnettet.

Nasjonale og regionale føringer – klimaforlik og nullvekstmål

Hovedmålene for den nasjonale transportpolitikken, nedfelt i gjeldende Nasjonal transportplan 2018-2029, er knyttet til framkommelighet, transport-sikkerhet, klima og miljø. I tråd med Klimaforliket på Stortinget er det lagt til grunn at veksten i persontransporten i de store byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Målet i Klimaforliket knytter seg kun til persontransport, og vil isolert sett kunne redusere framtidig behov for vegbygging i byområdene.

Når det gjelder næringstransport ventes det en økning i trafikken i takt med befolkningsutvikling og økonomisk vekst.

Nedre Glomma er ett av de åtte byområdene som kan inngå byvekstavtale med Staten for å nå nullvekstmålet. De er godt i gang med byutredninger som ser på ulike tiltak og virkemidler. Videre vil Regional plan for Oslo og Akershus, KVVU for Oslo-navet og Regional transportplan for Østfold gi føringer for arbeidet.



Om KVU-området – geografi, befolkning og næringsliv

Utredningens analyseområde er fylkene Akershus (Follo og Romerike), Østfold (Nedre Glomma, Moss og Indre Østfold). Strekningene fra byområdene i nord til byområdene i sør går gjennom natur- og kulturlandskap med spredt bosetting tett på vegene. I KVU-området ligger to store verneområder, Nordre Øyeren naturreservat og Østmarka naturreservat i Enebakk, Lørenskog, Rælingen og Fet. Det er også betydelig innslag av jordbruksareal og dyrka mark i analyseområdet.

KVU-området har en befolkning på 670 000¹, som ifølge SSBs prognose vil vokse til over 800 000 i 2040. Når det gjelder bosetting langs strekningene er folketallet høyere langs rv. 22/rv. 111 enn langs fv. 120.

Oslo har en helt sentral rolle i det regionale arbeidsmarkedet. Pendling inn mot Oslo er den dominerende pendlingsstrømmen. Fra Follo og Romerike til Oslo er det om lag 74 500 pendlere og fra Østfold om lag 13 500².

Næringslivet i Oslo er dominert av offentlig og privat tjenestevirksomhet innen finans, kunnskap, forskning og utvikling. Det er forholdvis mye industri i Østfold mens engroslagre, transport og kommunikasjon er dominerende i Follo.

TRANSPORTNETTET

Vegforbindelser, reisetid og trafikkmengder

I utredningsområdet går europavegene E6 syd fra Oslo mot Göteborg og E18 øst mot Stockholm. Rv. 111/rv. 22 går fra Borg havn i Fredrikstad via Mysen til Fetsund og videre gjennom Lillestrøm til Gjelleråsen. Rv. 120 går fra Moss (Patterødkrysset) via Elvestad, Enebakk og gjennom Lillestrøm sentrum til Skedsmokorset. Strekningene preges i hovedtrekk av dårlig standard med mange svinger, dårlig bæreevne, smale vegskuldre, mange avkjørsler og bebyggelse tett på.

(ÅDT= årsdøgnstrafikk, gjennomsnittlig antall kjøretøy pr. døgn)

Veg	Lengde km	Lengde E6 via Oslo km	Reisetid Skedsmov. - Sarpsborg	Reisetid E6 via Oslo	ÅDT Lillestrøm	ÅDT fylkesgr.	ÅDT Sarpsb.-Fr.stad
Rv. 22/ rv. 111	104	110	105 min	75 min	> 20000	2000	12000-15000

Veg	Lengde km	Lengde E6 via Oslo km	Reisetid Skeds.korset - Moss v/Patterød	Reisetid E6 via Oslo	ÅDT Lillestrøm	ÅDT fylkesgrense	ÅDT v/ Moss
Fv. 120	84	76	95 min	64 min	16000	2300	9000

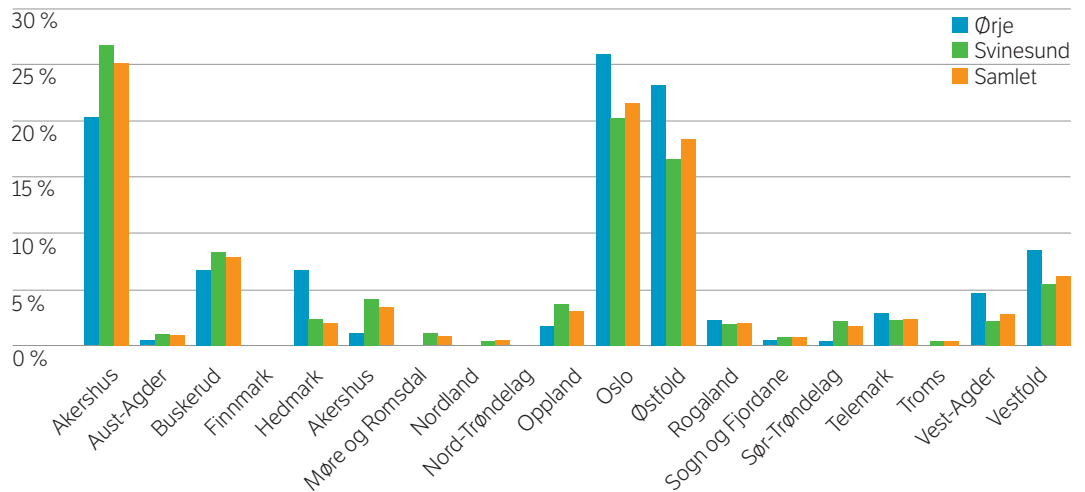
¹ Follo, Nedre og Øvre Romerike, Mossregionen, Askim/Mysen, Nedre Glomma, Haldenregionen. SSB, 2018
² (SSB, 2017)

Middels stor andel tunge kjøretøy på rv. 22/111 og fv. 120

Tungtrafikkandelen er ved de fleste tellepunktene høyere på rv. 22/rv. 111 enn på fv. 120. På rv. 22/rv. 111 er tungtrafikkandelen mellom 10 og 15 prosent og på fv. 120 er den på stort sett under 10 prosent. Til sammenligning er tungbilandelen på fylkesgrensen mellom Østfold og Akershus henholdsvis 15 prosent på E6 og 14 prosent på E18.

Figuren nedenfor viser at det er mange tunge kjøretøy som har Oslo, Akershus og Østfold som reisemål.

Tunge kjøretøy



Figuren viser andelen tunge kjøretøy fra grensene på Ørje og Svinesund og reisemål for reisen. Kilde: TØI, trafikkkundersøkelse høst 2018 av 682 tunge kjøretøy.

Østfoldbanens østre og vestre linje – forbedret tilbud i vente

Jernbanen er ryggraden i det regionale kollektivsystemet og knytter Oslo til de regionale byene i Akershus og Østfold gjennom østre og vestre linje. Østre linje går fra Ski til Sarpsborg. Det er kun persontrafikk frem til Mysen (til Rakkestad i rush). For øvrig tjener banen som avlastning for Vestre linje når det gjelder gods. Vestre linje går fra Oslo S til Kornsjø og riksgrensen og har både person- og godstog. Follobanen, som er planlagt ferdig i 2021 fra Oslo sentrum til Ski, vil gi en halvering av reisetiden. Som en del av InterCity-satsingen vil det på flere strekninger på vestre linje i Østfold bli nye dobbeltspor som skal være ferdig i 2026. Dette vil gi et mye bedre tilbud til de reisende i denne delen av KVU-området.

Borg og Moss havn - stamnetthavner

Det er to havner i analyseområdet, Borg havn i Fredrikstad og Moss havn som er stamnetthavner. Ferjeforbindelsen mellom Moss og Horten havner er landets mest trafikkerte ferjeforbindelse. Trafikken fra ferjeforbindelsen som skal til Oslo, nordover, eller sydover, bruker i stor grad bruker i stor grad rv. 19 og deretter E6.

Fordeling og tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gåing

I Norge gjennomføres 55 prosent av de daglige reisene med personbil (fører), i tillegg gjennomføres 9 prosent av reisene som bilpassasjer. I Østfold fylke ligger bilførerandelen på 64 prosent av de daglige reisene, bilpassasjerandelen ligger på 10 prosent. Bilandelen utgjør dermed 74 prosent av de daglige reisene i Østfold. Det er variasjoner innad i fylket med økt bruk av gange, sykkel og kollektiv i byområdene og tettsteder.

I Østfold er det fire busslinjer som trafikkerer fv. 120 og rv. 111/rv. 22 med varierende frekvens fra 9 til 20 avganger per døgn. Linje 640, på rv. 22/rv. 111, har høyeste frekvens og fraktet ca. 153 000 passasjerer i 2017.

I Akershus³ er gjennomsnittlig bilførerandel på ca. 63 prosent på de daglige reisene, mens ca. 3 prosent av reisene gjennomføres som bilpassasjer. Kollektivandelen er relativt høy med en andel på 23 prosent av de daglige reisene. Sykkelandelen er lavere enn landsgjennomsnittet på 4 prosent og andelen som går er på 6 prosent. I Akershus er det ni busslinjer som trafikkerer fv. 120 og rv. 111/rv. 22 med varierende frekvens. I rushtiden er det 12 busser per time i retning Lillestrøm.

Det er i varierende grad tilrettelagt for sykling og gåing i KVVU-området. I byområdene, særlig Lillestrøm - som flere ganger er kåret til Norges sykkelby, er tilretteleggingen relativt god. Mellom byområdene i nord og sør er det på strekningene fv. 120 og rv.22/rv. 111 i varierende grad tilrettelagt for sykling og gåing. Det finnes noen tilbud på deler av strekningene i nærheten av nyere boligområder, skoler og grendehus.

Mange utsatt for støy og luftforurensing langs de trafikkerte veiene

Støy og luftforurensing er særlig et problem i byer og tettsteder med høyt trafikkerte veier og der folk bor eller oppholder seg tett på vegene.

For å kunne måle luftforurensingen settes det opp målestasjoner. Av de byene som har målestasjoner i KVVU-området viser det seg at grenseverdiene der målestasjonene er satt opp i Lillestrøm, Lørenskog, Askim, Moss, Fredrikstad og Sarpsborg ofte overskrides både når det gjelder svevestøv (PM10) og gassen NO₂.

Når det gjelder støy viser strategisk støykartlegging⁴ at en betydelig andel av de som er støyutsatt bor i byene, men at det også er mange innbyggere langs de mest trafikkerte veiene som har støynivåer over anbefalte grenseverdier utenfor boligen sin.

³ Asker og Bærum er utelatt fordi de ikke er en del av KVVU-område

⁴ Strategisk støykartlegging gjøres hvert 5 år for veier med mer enn 8200 i ÅDT utenom byområder. I tillegg kartlegges alle byområder med mer enn 100 000 innbyggere.

Ulik vegstandard i Akershus og Østfold gir ulike typer alvorlighetsgrad for ulykkene

Når det gjelder rv. 22/rv. 111 er det flere alvorlige ulykker på strekningen som ligger i Østfold. For fv. 120 er det flere ulykker på strekningen som ligger i Akershus.

Det er gjort enkelte tiltak på disse strekningene blant annet utbedring og oppretting av svinger, kurvatur, bedre siktforholdene og å bearbeide og «mykgjøre» sideterreng for å redusere risikoen for hardt skadde og drepte ved utforkjøringer.

RV 111 / RV 22 Fredrikstad-Skedsmo

	Drept	Alvorlig skadd	Lettere skadd	Totalt
2011-2015	6	12	188	206
Akershus	2	4	34	40
Østfold	4	8	154	166
2016-2017	2	7	28	37
Akershus		1	4	5
Østfold	2	6	24	32

FV/RV 120 Moss-Skedsmo

2011-2015	3	13	89	105
Akershus	3	10	57	70
Østfold		3	32	35
2016-2017		6	8	14
Akershus		2	6	8
Østfold		4	2	6