Undervegsrappport fra arbeidsgruppe for langsiktig løsning for rv 19

FASE 1 – avklaring av mål, prosess og videre utredningsbehov før planoppstart

Statens vegvesen Region øst ferdigstilte den 3. november 2017 en overordnet mulighetsvurdering for en lang tunnelløsning for rv 19, basert på oppdrag i NTP 2018-2029 og KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

Mulighetsvurderingen har tatt utgangspunkt i NTP-omtalen, korridoren som ble definert i KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge og vedtatt reguleringsplan for Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad. I NTP er kostnaden for tunnel på rv 19 oppgitt som svært usikker. I mulighetsvurderingen er et referansealternativ med en lang løsmassetunnel anslått å koste over 5 mrd kr, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til byggbarhet og kostnad. Grunnen til den store kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det i foreløpige grunnboringer er avdekket lite fjell tilgjengelig for en vegtunnel etter at jernbanetraseen er justert og endelig vedtatt. Det betyr at en vegtunnel i hovedsak ser ut til å måtte bygges i løsmasser, noe som både er mye dyrere og som gir betydelige inngrep midt gjennom Moss sentrum.

I KVUen for hovedvegsystemet for Moss og Rygge er det prosjektutløsende behovet: *«Det er behov for å redusere ulempene knyttet til hovedvegsystemet gjennom sentrale deler av Moss og Rygge til fordel for bymiljøet og trafikanter.»* Tiltaket var i alle konsepter kombinert med en portefølje av andre tiltak som kunne inngå i en bypakke.

Med bakgrunn i framlagt mulighetsvurdering besluttet styringsgruppa for samarbeidsavtalen Moss/Rygge i møte 03.11.17 at Rådmannsutvalget skulle gå i dialog med Statens vegvesen for å diskutere videre utredning og planlegging av Rv19. Rådmannsutvalget vedtok i møte 10.11.17 å nedsette to arbeidsgrupper som skulle arbeide videre med oppfølging av Rv 19.

Den ene gruppen skal jobbe med langsiktig løsninger – med hensikt å tilrettelegge for videre utredning og planlegging av ny Rv19. Den andre gruppa skal jobbe med løpende tiltak som kan avbøte den vanskelige trafikksituasjonen gjennom Moss. Mandat og sammensetning for gruppene ble vedtatt i styringsgruppa 03.01.18

Arbeidsgruppen for langsiktig løsning rv19 har følgende mandat:

- Fase 1: Avklaring av mål, prosess og videre utredningsbehov før planoppstart – Frist 28. februar 2018 med undervegsrapportering i rådmannsutvalg og styringsgruppe.
- Fase 2: Gjennomføring av prosess og utredninger frem til planoppstart – Periode avklares ved behandling av leveransene i fase 1.

Denne rapporten har til hensikt å svare ut mandatets fase 1 samt angi en plan for fase 2.

Arbeidsgruppen har hatt følgende medlemmer:

Navn	Part i samarbeidet
Bjørn Egede-Nissen	Jernbanedirektoratet, medlem
Trygve Kvarme	Bane Nor, medlem
Jan Nondal	Bane Nor, medlem
Ellen Arntzen	Østfold Fylkeskommune, medlem
Gorm Gullberg	Rygge Kommune, medlem
Terje Pettersen	Moss Kommune, medlem
Vibeke Arnesen	Moss Kommune, medlem
Siri Rolland	Statens vegvesen, medlem
Vibeke Malvik	Statens vegvesen, leder av gruppa
Per Inge Bjerknes	Statens vegvesen, koordinator Rv 19
Helene Øvrelid	Prosjektleder samarbeidsavtalen

Arbeidsgruppen har i 2018 hatt møter en gang i uka. Fokus har vært på løsning av framtidig ny Rv 19. Følgende dokumenter er lagt til grunn for arbeidene i gruppa

- 5-årig Samarbeidsavtale om areal- og transportutvikling i Mosseregionen
- Mandat for arbeidsgruppe for langsiktig løsning for Rv 19 - videre prosess fram mot planoppstart VEDLEGG 1
- Statens vegvesens oppdrag i NTP 2018-2029
- Konseptvalgutredning for hovedvegsystemet i Moss og Rygge 2012
- Kvalitetssikring (KS1) av KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge 22.03.2013
- Mulighetsvurdering rv 19 Moss 03.11.2017

Forslag til prosjektmål og drøfting av målkonflikter:

Det er i samarbeidsavtalen lagt opp til nullvekst i intern personbiltrafikk. For å få levende byer, renere luft og god framkommelighet for alle som ferdes i byen er det et mål at flere skal reise kollektivt, sykle og gå slik at persontransporten med bil ikke øker. Nullvekstmålet gjelder for hele byområdet sett under ett og omfatter hele personbilparken. Gjennomgangs-trafikk, nærings- og nyttetrafikk skal holdes utenfor målet. (Transport knyttet til offentlig og privat tjenesteyting, varetransport).

KVUen har i stor grad lagt til rette for at nullvekstmålet skal nås, men da KVU var ferdig i 2012 var ikke nullvekst en satsning slik det er i dag. Valgt konsept i KVUen inneholdt mer enn bare bygging av Rv 19 for å få måloppnåelse. Dette er fortsatt viktig, bygging av ny Rv 19 i seg selv gjør ikke at man når målet om nullvekst. Det er en forutsetning at det også prioriteres og investeres i prosjekter som gjør det lettere å benytte seg av kollektiv, sykkel og gange, samt at man jobber med en gjennomtenkt parkeringspolitikk og arealbruk som kan bygge opp under målet om nullvekst.

KVU for Moss og Rygge inneholder samfunnsmål og effektmål. Disse sier noe om hva som i størst mulig grad skal oppnås ved konseptene som velges. VEDLEGG 2 viser samfunnsmål og effektmål fra KVUen

Samfunnsmål: Samfunnsmålet som er skissert i KVUen peker ut over rv 19 og omhandler transportløsninger og nettverk. Samfunnsmålet oppleves som robust og arbeidsgruppen

mener at det er dekkende også for det videre arbeidet. Det prosjektutløsende behovet for å redusere ulempene knyttet til hovedvegsystemet gjennom sentrale deler av Moss og Rygge til fordel for bymiljø og trafikanter er fortsatt viktig og tas med videre i planleggingen.

Effektmål: Effektmålene fra KVUen er blitt gjennomgått og de er vurdert opp mot bla nullvekstmålet. VEDLEGG 3 viser en oppsummert vurdering av effektmålene fra KVUen. Gjennomgangen viser at alle 5 effektmålene er avhengig av mer enn bare utbygging av rv 19 for å kunne realiseres. For å kunne oppnå ønsket effekt er det nødvendig med supplerende tiltak i byen.

I KVUen er det lagt til grunn at en ny rv 19 må være et foretrukket valg både for ferjetrafikken og en betydelig del av Jeløytrafikken for å oppnå samfunnsnytte og være finansierbar. Ferjetrafikken er i all hovedsak gjennomfartstrafikk som ikke omfattes av nullvekstmålet, mens personbiltrafikken til og fra Jeløya derimot er omfattet av nullvekstmålet. Å identifisere et finansierbart rv 19-prosjekt som kombinerer høy samfunnsnytte og god måloppnåelse i form av god fremkommelighet for ferjetrafikk og næringstrafikk og bilbegrensning for Jeløytrafikken og annen lokaltrafikk, vil være en hovedutfordring i det videre utrednings- og planarbeidet.

Det anbefales at effektmålene justeres noe i forhold til nullvekstmålet samt i forhold til ny kunnskap om trafikkmengder og trafikkretninger.

Prosjektmål: Arbeidet med en løsning for rv 19 befinner seg på et tidlig stadium og bærer preg av å være et konsept mer enn et prosjekt. Det er derfor viktig at målene formuleres noe generelt på dette tidspunktet, for så å konkretiseres nærmere i senere faser.

Rv 19 oppleves som en barriere på mange måter. Den deler byen, det er vanskelig å bevege seg på tvers av byen, begrenser utvikling av sentrum og gir dårlig luft og støyproblemer. Punkter som er viktige for transporten på Rv 19 og innbyggerne i Moss by er:

- Økt framkommelighet for sentrumsretta kollektivtransport
- Økt framkommelighet for syklende og gående
- Avlaste bymiljøet for biltrafikk
- Redusert klimagassutslipp fra transportsektoren i byområdet Moss/Rygge.
- Minst like god framkommelighet for næringstrafikk og gjennomgangstrafikk i byområdet Moss/Rygge i rushtiden som i dag

Anbefaling av alternativer til videre vurdering

Trafikkberegninger viser at Jeløy trafikken bidrar med mye trafikk i Moss sentrum. Det virker derfor som det er viktig at også denne trafikken tas med inn i en ny løsning for å kunne ha et finansierbart prosjekt og for å få god effekt av prosjektene. Viktigheten av dette kan variere i forhold til forventet kostnad på prosjektet. For å kunne ivareta både ferjetrafikken og Jeløytrafikken i en eventuell tunnelløsning vil det være nødvendig å starte en ny rv 19 i området omkring kanalen/havnen.

Nordgående korridor: Mulighetsvurderingen har i tråd med vedtatt konsept sett på forskjellige veglinjer innenfor en nordgående korridor. Det er i denne lagt inn lange og korte tunneler i både fjell og løsmasser. Linjene krysser over og under ny jernbanetrase. Felles for

dem alle er at de har nogen lunde samme startpunkt i området ved kanalen. Det vil si at de alle har den samme utfordringene og må krysse jernbanen på en eller annen måte i det området jernbanen har planlagt sin løsmassekulvert. Bane NOR har gjennomført en del fjellkontrollboringer og de er lagt inn i en 3D modell. Disse kontrollboringene er konsentrert omkring regulert jernbanetrase. Den viser at det er behov for flere undersøkelser for å kunne vurdere aktuelt krysningspunkt av jernbanen og avklare mulighet for fjell. Vi sitter fortsatt igjen med mange usikkerhetspunkt, ikke bare ved kryssing av jernbanen, men også i området ved Myra, Nesparken, Vannsjø, Mosseelva.

Sørgående korridor: Når det gjelder sørgående korridor mot Årvoll så ble den vurdert i KVUen. Den var presentert med kulvert fra kanalen til Kleberget og fjelltunnel fra Kleberget til E6 Årvoll. For å få med mest mulig trafikk inn i ny løsning kan det antas at også en sørgående korridor må ha utgangspunkt i området ved kanalen. En sørgående retning vil derfor kunne støte på samme problemstilling ved kryssing av jernbanen som en nordgående løsning. Bane NOR har i sitt pågående arbeid bemerket at de har utfordrende grunnforhold i hele stasjonsområdet. Det anbefales at sørgående korridor tas med i videre vurderinger da mulighetsvurderingen peker på at trafikkmengden og trafikkretningen er noe forandret nå i forhold til i 2011. Se for øvrig VEDLEGG 4 med utdrag fra mulighetsvurderingen og KVUen.

Hvis videre undersøkelser av grunnforhold, byggbarhet, kostnader og effekter tilsier at sørgående korridor bør inkluderes i videre utredning, må samfunnsøkonomisk analyse og mål/krav-oppnåelse fra KVUen oppdateres. Ved en eventuell annen rangering enn det som lå til grunn for regjeringens konseptvalg, må dette forelegges Samferdselsdepartementet for beslutning før planlegging.

Veg i dagen: Det er viktig at også en løsning med veg i dagen i korridoren nordover vurderes videre. Kombinasjon av nødvendig tiltak innenfor parkeringspolitikk, tiltak som gjør det lite attraktivt å kjøre bil, prioriteringer innenfor kollektiv sykkel og gange osv vil kanskje løse mye av problemet.

Rv 19 i tunnel kan ha god måloppnåelse blant annet når det gjelder lokalmiljø, mens rv 19 som dagløsning kan ha bedre måloppnåelse når det gjelder klima og overgang til miljøvennlig transport. Før det startes planlegging etter plan- og bygningsloven må det gjøres en vurdering av om alternativene kan sies å være innenfor valgt konsept i KVUen.

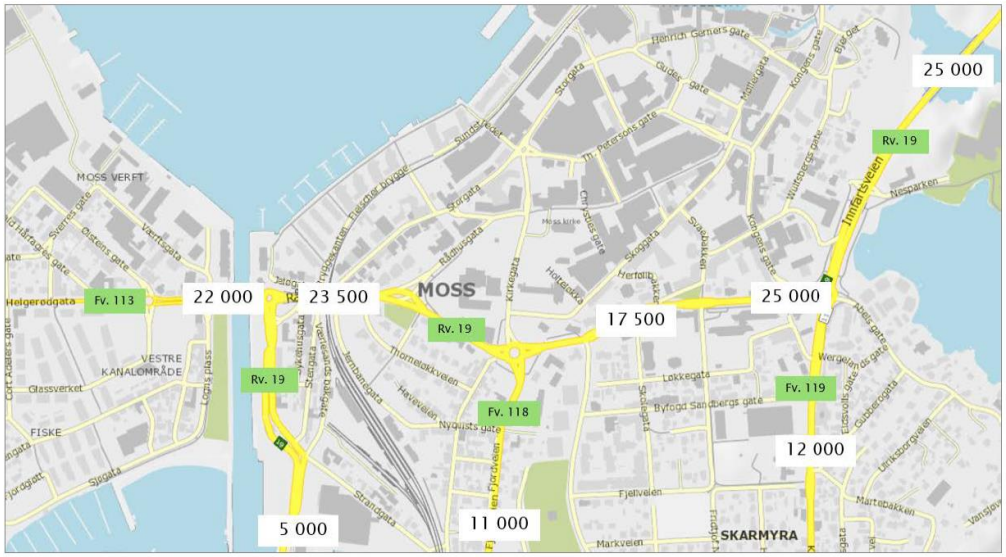
Gruppa mener det foreligger tre hovedgrep:

0. 0-alternativ/referansealternativ
1. Ny rv 19 i nordgående korridor
2. Ny rv 19 i sørgående korridor

Innenfor en korridor kan det være mange alternativer ut fra trasé og mengde/lengde tunnel. Alle alternativer forutsetter en kombinasjon med andre tiltak, særlig for å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt.

Trafikkmengder

Dagens trafikkmengde for rv 19 mellom Jeløya og Mosseelva ligger på ca. 20.000 kjt./døgn. Trafikk fra ferjen har en ÅDT på 5.000 kjt./døgn. Se figur 1.



Figur 1: ÅDT (2016) på hovedveiene i Moss sentrum

Vurdering av forhold til KVUen for Moss/Rygge

Statens vegvesens vurdering av forhold til KVUen for Moss/Rygge kan leses i helhet i VEDLEGG 5. Statens vegvesen mener at det finnes handlingsrom for sørgående og nordgående korridorer innenfor KVUen fra 2013. Bru over Mossesundet og flytting av ferjeleiet er vurdert til å være konseptuelle nye løsninger i forhold til foreliggende KVU og vil derfor ikke bli vurdert med mindre Østfold fylkeskommune og Moss kommune ønsker dette utredet.

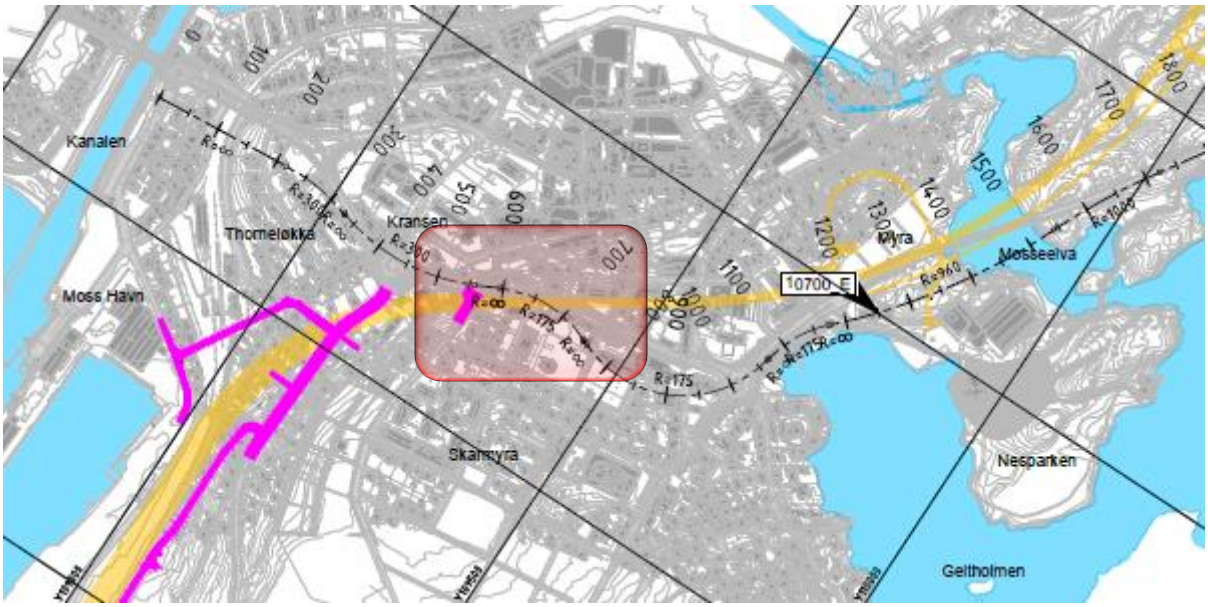
Nordgående og sørgående korridorer er konseptuelt ulike. Det er vesentlig at planlegging etter plan- og bygningsloven legger ett konsept til grunn. Regjeringen har valgt konsept 5 med nordgående havneveg, der det også tas høyde for vegtiltakene i konsept 6. Å gå videre med planlegging av sørgående korridor krever oppdatert samfunnsøkonomisk analyse og krav/måloppnåelse i KVUen, samt en avklaring med Samferdselsdepartementet knyttet til mulig ny rangering.

Tekniske avklaringer i forhold til kryssing av jernbanen

Bane NOR legger inn full utstøpning av den nye jernbanetunnelen fra stasjonsområdet og nord til Sandbukta. Dette kan gjøre det noe enklere å finne et krysningspunkt. Bane NOR har utført fjellboringer i og langs jernbanetraseen. Resultatene viser at det finnes fjell i området avmerket på figuren under. Statens vegvesen planlegger flere fjellkontrollboringer for å kunne danne et bedre beslutningsgrunnlag i forhold til gjennomførbarheten av ny rv 19.

Arbeidsgruppa anbefaler at videre arbeid går langs to spor som følges parallelt:

a) Arbeid frem mot et planprogram for en kommunedelplan for ny rv 19.
b) Gjennomføring av en byutredning som vurderer en helhetlig virkemiddelpakke for byområdet.



Forslag til prosess og vurdering av utredningsbehov frem til planoppstart

Arbeid frem mot et planprogram for en kommunedelplan for ny rv 19

Det er gjennomført mange utredninger og mye arbeid som vil utgjøre et viktig grunnlag for utarbeidelse av et planprogram. Følgende kan utarbeides i stor grad basert på eksisterende dokumenter og kunnskap hos partene:

- Beskrivelse av bakgrunn og formål. Dette omfatter blant annet redegjørelse for dagens trafikksituasjon, samfunnsmål og behov, tidligere utredninger og vedtak, formål med planlegging og planprogram, formelt grunnlag og forholdet til utredningsplikten. Oppjustering av målene ut fra dagens situasjon og målet om nullvekst er en naturlig del av dette.
- Beskrivelse av forutsetninger for planleggingen, herunder lokale forhold og planer som ligger fast, samt nasjonale og regionale føringer for planarbeidet.
- Beskrivelse av planprosess, organisering, fremdrift og medvirkning. Dette blir vesentlig for å få vurdert alle aktuelle alternativer med både fordeler og ulemper, samt å skape trygghet for endelig løsning.

Andre deler av planprogrammet avhenger imidlertid av opparbeidelse av ny kunnskap blant annet om grunnforhold, byggbarhet og effekter. Dette er nødvendig for å foreta en kunnskapsbasert avgrensning av korridorer og planområde, men også for å identifisere temaer som vil bli særlig viktig i utredningsprogrammet som skal gjennomføres som del av planarbeidet.

Utredningsarbeid som anbefales gjennomført på vegen mot et planprogram

- Det gjennomføres fjellkontrollboringer med fokus på å avklare mulig krysningspunkt mot jernbanen.
- Resultatet av disse vil være en del av vurderingen av behovet og kostnaden for eventuelt ekstra armering i jernbanetunnelen. Dette i dialog med Bane NOR.

- Det gjennomføres en egen utredning av byggbarhet knyttet til korridorer med utgangspunkt i mulige krysningspunkter. I dette ligger blant annet å verifisere fjell og mulig framføring av tunnel også i området utenfor selve kryssingen med jernbanen. For de alternativene som vurderes som byggbare, foretas en overordnet vurdering av kostnadsnivå. For eventuelle løsmassetunneler beskrives konsekvensene av dette som en del av kostnadsbildet. Dette gjelder både under bygging med trafikkavvikling, rivning av hus mm og i etterkant med restriksjoner på arealet over kulverten.
- Aktuelle alternativer for veg i dagen identifiseres på overordnet nivå. I hovedsak handler dette om å vurdere om rv 19 i dagen bør ta utgangspunkt i dagens trasé, eller om alternative dagtraséer er aktuelle.
- Oppdatering av modell for nye trafikkberegninger er bestilt og igangsatt. Denne vil benyttes til vurdering av hovedeffekter av ulike alternativer. Sentrale spørsmål vil være: Hvor går trafikkstrømmene, hvilke trafikkstrømmer skaper den største barrieren, hvilke trafikkstrømmer bør begrenses og hva betyr dette for valg av løsning?

Dette kunnskapsgrunnlaget vil samordnes i en silingsrapport som blir et vedlegg til planprogrammet. Om mulig legges funnene i denne rapporten til grunn for valg av korridor nordover eller sørover. Dersom dette skulle føre til et annet valg enn det som ligger i konsept 5, gjennomføres en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse og vurdering av krav- og måloppnåelse for konseptene i KVUen. Resultatet av dette legges så frem for Samferdselsdepartementet for godkjenning. Skulle det være aktuelt å vurdere betydelig mindre omfang av tunnel og stor grad av dagløsninger i byområder må det vurderes om dette ligger innfor rammen av konsept 5.

I det videre arbeidet med planprogrammet vil silingsrapporten og eventuelt supplerende analyser utgjøre et viktig grunnlag for:

- Beskrivelse av planområdet og utredningskorridorer, herunder verdier og sentrale problemstillinger i planområdet fordelt på alternativer som skal vurderes, redegjørelse for avgrensning og forkastede alternativer, redegjørelse for planstatus og oppsummering av sentrale utredningstemaer.
- Beskrivelse av utredningsprogram, herunder metode, prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samlet samfunnsøkonomisk analyse, redegjørelse for andre samfunnsmessige virkninger, risiko- og sårbarhetsanalyse og drøfting av måloppnåelse. Det kan vurderes å innarbeide flere milepæler underveis i planarbeidet for ytterligere siling.

Endelig fremdrift er ikke avklart. Statens vegvesen vil fremover foreta avklaringer av:

- Organisering av arbeidet
- Finansiering av arbeidet

Dette vil ligge til grunn for en endelig fremdriftsplan som legges frem for partene så snart som mulig.

Øvrig informasjon om rv 19: www.vegvesen/Riksveg/rv19moss

VEDLEGG 1, Mandat arbeidsgruppe langsiktig løsning Rv 19

Mandat for arbeidsgruppe for langsiktig løsning for rv.19 – Videre prosess frem mot planoppstart

Forslag til rådmannsutvalget den 19. desember2017

For å klargjøre rammene for et rv. 19-prosjekt opprettes det en rådgivende og saksforberedende arbeidsgruppe blant partene i samarbeidsavtalen for areal- og transportutvikling i Mosseregionen. Formålet er å foreta nødvendige avklaringer frem mot oppstart av planlegging etter plan- og bygningsloven.

Arbeidsgruppen ledes av Statens vegvesen. Hver av partene i samarbeidsavtalen deltar med inntil to personer. Ved eventuell uenighet løftes problemstillingene til rådmannsutvalget for konsensusavklaring. Hvis det ikke oppnås enighet, følger beslutning av den enkelte parts myndighet ut fra rollene som tiltakshaver/prosjekteier og / eller planmyndighet.

Arbeidsgruppen skal legge samarbeidsavtalen og Statens vegvesens oppdrag i NTP 2018-2029 til grunn for sine leveranser. I tillegg vil avklaringer av forholdet til vedtatt konsept og mulig krysningspunkt med jernbanen legges til grunn for arbeidet.

Arbeidsgruppens arbeid deles i to faser:

- Fase 1: Avklaring av mål, prosess og videre utredningsbehov før planoppstart – Frist 28. februar 2018 med underveisrapportering i rådmannsutvalg og styringsgruppe.
- Fase 2: Gjennomføring av prosess og utredninger frem til planoppstart – Periode avklares ved behandling av leveransene i fase 1.

<u>Arbeidsgruppens hovedleveranser i fase 1 – Mål- og prosessavklaring</u>

1a) Forslag til prosjektmål og drøfting av målkonflikter:

Leveranse 1a innebærer å fremme forslag til prosjektmål for rv.19 med utgangspunkt i en gjennomgang av mål fra konseptvalgutredningen for hovedvegsystemet vurdert opp mot nyere føringer og funn fra mulighetsvurderingen. Nullvekstmål i byintern personbiltrafikk og økt vektlegging av folkehelse og klimaendringer i samfunnsplanleggingen er blant forholdene som vurderes.

Tiltakene i KVUen skulle innfri mål for reisende knyttet til redusert reisetid med kollektivtrafikk, forutsigbar reisetid mellom Kanalen og E6, sammenhengende hovedsykkelvegnett for hastigheter på 25-30 km/t, redusert årsdøgntrafikk i sentrale snitt, redusert støy og luftforurensing og redusert trafikkarbeid.

Sentrale spørsmål i arbeidet:

- Bør effektmålene justeres som følge av samfunnsendringer og nullvekstmål?
- Hvilke av effektene kan knyttes til et rv.19-prosjekt?
- Hvilken betydning har kostnader og inngrep for ønsket effekt?

VEDLEGG 1, Mandat arbeidsgruppe langsiktig løsning Rv 19

Avklaring av handlingsrommet innenfor vedtatt konsept og arbeidet med mulig krysningspunkt med jernbanen blir viktige premisser for arbeidet.

Det lages et notat som drøfter målene ut fra kjente forutsetninger, og det fremmes forslag til prosjektmål, eventuelt med alternativer som partene kan ta stilling til. Forslag til prosjektmål drøftes opp mot kjente rv.19-alternativer på overordnet nivå.

1b) Forslag til prosess og vurdering av utredningsbehov frem til planoppstart:

Leveranse 1b innebærer å utarbeide et notat som beskriver prosess og vurderer utredningsbehov frem til planoppstart for et rv.19-prosjekt.

Sentrale spørsmål i arbeidet:

- Hvilke avklaringer er det behov for før planoppstart, herunder forholdet mellom finansieringsbeslutninger og planlegging?
- Hvilken kunnskap er nødvendig for å foreta avklaringene, herunder blant annet plannivå, planavgrensning og siling av alternativer før og i konsekvensutredning? Herunder vurderes behov og tidspunkt for grunnundersøkelser.
- Når og på hvilken måte bør avklaringene gjøres?

Disse vurderingene presenteres i et notat sammen med forslag til en milepælsplan med rom for nødvendig forankring hos partene, herunder også en åpen medvirkningsprosess.

Ut fra konklusjonene fra fase 1 klargjøres leveranser og tidsfrister for fase 2. Sentrale leveranser i fase 2 vil være kunnskapsgrunnlag for innholdet i et planprogram og en tidsplan med nødvendige vedtakspunkter knyttet til finansiering, planlegging og kvalitetssikring.

VEDLEGG 2, Samfunnsmål og Effektmål fra KVUen

SAMFUNNSMÅL:
I år 2040 er det utviklet transportløsninger som påfører byområdet små miljøproblemer, samtidig som det er gode koblinger mellom transportnettverkene

Samfunnsmålet innebærer følgende fremtidige situasjon:

- Vegsystemet er utformet slik at næringstransporter og kollektivtrafikk har god fremkommelighet og forutsigbar reisetid. Trafikken mellom kanalområdet og E6 er ikke lenger til hinder for en god byutvikling i området.
- Transportsystemet er utformet på en måte som gjør det naturlig for langt flere enn i dag å velge miljøvennlige transportformer. Trafikkens negative innvirkning på omgivelsene er redusert ved at trafikkårer i minst mulig grad utgjør barrierer, og nivåene for støy og lokal luftforurensing ligger innenfor nasjonale mål.

EFFEKTMÅL:

- E1 – Reisetid fra dør til dør med kollektivtrafikk er i 2040 redusert med 20 prosent på viktige ruter.
- E2 – I 2040 er kjøretid for transporter mellom Moss havn (Kanalen) og E6 forutsigbar, og overstiger ikke dagens (2011) gjennomsnittlige kjøretid.
- E3 – I 2040 kan det sykles trafikksikkert på et sammenhengende hoved-vegsystem for sykkel i hastigheter opp mot 25-30 km/t.
- E4 – I 2040 er støyen fra vegtrafikken redusert i sentrale deler av Moss og Rygge.
  ÅDT skal reduseres i forhold til referansekonseptet i følgende snitt for å senke støynivået:
  Rv. 19 mellom Blinken og Kransen (50 %)
  Rv. 19 mellom Kransen og Fleminghjørnet (50 %)
  Fjordveien (10-20 %)
  Klostergata (10-20 %)
  Ryggeveien mellom Melløsparken og Kremmerhuset (10-20 %)
- E5 – I 2040 er lokal luftforurensning redusert i forhold til referanse-konseptet.
  Trafikkarbeidet per innbygger i Moss og Rygge med bil skal i 2040 være mindre enn i referansekonseptet.

VEDLEGG 3, oppsummert vurdering av effektmål fra KVU

Hentet fra KVU for Moss og Rygge				
ID	**EFFEKTMÅL**	**INDIKATOR**	**Hva må være på plass for å oppnå målet**	**Endringer på mål**
E1	Reisetid fra dør til dør med kollektivtrafikk er i 2040 redusert med 20 prosent på viktige ruter.	Indikator er reisetid sammenlignet med referansekonseptet. Endret reisetid beregnes ut fra antall km kollektivfelt og økt frekvens. Beregningene forutsetter at 1 km kollektivfelt gir 1 min kortere reisetid. En dobling av frekvens i kollektivtilbudet vil eksempelvis halvere den skjulte ventetiden for kollektivtrafikantene.	Det må legges opp til bedre konkurranseforhold mellom bil og kollektiv. Stor satsning på kollektiv både frekvens og framkommelighet Kollektivtrafikken krysser byen fritt. Rendyrke knutepunkt jernbane-bussterminal-sentrum NULLVEKST: Mindre attraktivt å kjøre bil, trafikantbetaling, dårligere tilrettelagt parkering, kollektiv prioriteres inn mot byen, bil må nedprioriteres. Parkeringspolitikk	Vurdert å være ok, men bør vurderes i forhold til at trafikkstrømmer og målpunkt kan være endret
E2	I 2040 er kjøretid for transporter mellom Moss havn (Kanalen) og E6 forutsigbar, og overstiger ikke dagens (2011) gjennomsnittlige kjøretid.	Indikator er kjøretid. Kjøretid (min) for næringstransporter hentes fra RTM på strekningene: Kanalen - E6 Patterød Kanalen - E6 Årvoll	Rv 19 må få større kapasitet Næring /tungtrafikken ut av bybildet Minske antall personbiler Ikke lønnsomt nok å bare lage ny vei for næringstrafikken Bedre tilrettelagt for gjennomgangstrafikken/næringstrafikken – mindre lokaltrafikk NULLVEKST: Mindre attraktivt å kjøre bil, trafikantbetaling, dårligere tilrettelagt parkering, kollektiv prioriteres inn mot byen, bil må nedprioriteres. Parkeringspolitikk.	Dagens referanse må oppdateres. Er trafikkstrømmene tilsvarende nå som i 2011?
E3	I 2040 kan det sykles trafikksikkert på et sammenhengende hoved-vegsystem for sykkel i hastigheter opp mot 25-30 km/t.	Indikator er km sykkelveg/sykkelfelt. Opptelling av antall km sykkelfelt som er planlagt	Det må settes av arealer Prioritere i gatenettet Vedlikeholdstiltak også vinter. Sykkel må prioriteres, minimere kryss, kontinuerlig sykkelvei, avsatt eget areal for sykkel. Kan være et viktig mål for sykkel som transportmiddel NULLVEKST Dette målet bør bidra positivt til nullvekst	Er det praktisk mulig å få til hastigheten på et vegnett som går gjennom sentrum? Ser ikke at Rv 19 alene kna bidra til dette målet. Må i så fall være at det blir frigitt arealer til utbygging av sykkelveinett ved bygging av ny rv19 et annet sted.
E4	I 2040 er støyen fra vegtrafikken redusert i sentrale deler av Moss og Rygge. ÅDT skal reduseres i forhold til referansekonseptet i følgende snitt for å senke støynivået: •Rv. 19 mellom Blinken og Kransen (50 %) •Rv. 19 mellom Kransen og Fleminghjørnet (50 %) •Fjordveien (10-20 %) •Klostergata (10-20 %) •Ryggeveien mellom Melløsparken og Kremmerhuset (10-20 %)	Indikator er: ÅDT på utvalgte snitt, beregnet i RTM	Antall personbiler må reduseres for at støyen skal reduseres. Støy reduseres dersom veien ligger i tunnel framfor i dagen, men det vil fortsatt være støy i koblingspunkt. Støy reduseres derom trafikkmengden går ned. Viktig at ikke trafikken flyttes men reduseres. NULLVEKST Mindre attraktivt å kjøre bil, trafikantbetaling, dårligere tilrettelagt parkering, kollektiv prioriteres inn mot byen, bil må nedprioriteres	ÅDT er mulig endret siden 2011, hvordan påvirker det oppsatte prosentandeler
E5	I 2040 er lokal luftforurensning redusert i forhold til referanse-konseptet. Trafikkarbeidet per innbygger i Moss og Rygge med bil skal i 2040 være mindre enn i referansekonseptet.	Indikator er: Kjøretøykilometer (kjtkm) beregnet i RTM per innbygger.	Luftforurensning kan reduseres dersom veien ligger i tunnel framfor i dagen, men det vil fortsatt være problemer i koblingspunkt. Luftforurensning reduseres derom trafikkmengden går ned. NULLVEKST: Mindre attraktivt å kjøre bil, trafikantbetaling, dårligere tilrettelagt parkering, kollektiv prioriteres inn mot byen, bil må nedprioriteres,	Vurdert å være ok, men må vurderes i forhold til oppdaterte beregninger.

VEDLEGG 4, utdrag fra mulighetsvurderingen og KVUen

	UTDRAG FRA MULIGHETSVURDERINGEN Vurderinger er tatt fra mulighetsvurderingen.						Utdrag fra KVU Vurderingen er hentet fra KVU 2012 og er ikke oppdatert siden	
	LANG TUNNEL OVER JB OG PASSERING AV MOSSEELVA	LANG TUNNEL UNDER JB OG PASSERING AV VANSJØ OG SKARMYRA	LANG LØSMASSETUNNEL (referanse alt)	LANG LØSMASSETUNNEL UTEN RÅDHUSBRUA	ANDRE VARIANTER AV LØSMASSETUNNELER	KORT TUNNEL	NORGÅENDE RETNING	SØRGÅENDE RETNING (ÅRVOLL)
Tegninger	C103 og C107A	C104, C107D, C107E	B140	C142				
	Kryssing over jernbanen	Kryssing under jernbanen	Kryssing over jernbanen	Kryssing over jernbanen				Kryssing av jernbanen med kulvert
	For alle alternativer gjelder det at de må krysse jernbanen i området ved kanalen. Alternativer med kryssing **over** må påberegnes løsmassekulvert i området Kanalen -kransen. Stor byggegrop med bredde på 45 m og dybde på 10m. Stor påvirkning under bygging og restriksjoner på arealet etter bygging. Kort i forhold til lang løsmassekulvert har stort sett de samme konsekvensene. Kort løsning vil ha flere rundkjøringer og rampeløsninger som vil være arealkrevende i sentrum Tunnel **under** jernbanen, det er utført noe grunnundersøkelser i forbindelse med jernbaneplanleggingen. Dette er ikke nok for å kunne vurdere gjennomførbarheten. Det er behov for flere grunnundersøkelser også i områder utenfor jernbanetraseen. Det er liten fjelloverdekning og liten avstand til jernbanen på flere punkter. Kombinasjon av stigningsforhold, nærføring til jernbanen, passering av Mosseelva/Vansjø og generelt vanskelige grunnforhold gir store tekniske utfordringer med å legge Rv 19 i tunnel.						Nordgående retning planlagt med 1 km lang tunnel fra Kransen-Tykkemyr	KVUens sørgående retning tok utgangspunkt i en lang tunnel fra havna og fram til Årvoll med Kulvert fra havna-Kleberget. Tunnel fra Kleberget til E6. Det var forutsatt fjell i disse vurderingene. Sørgående løsning var ca 3,5m lang mot 1 meter i nordgående retning. I ettertid vet vi at fjellet ikke er slik man antok. Er avdekket noe løse masser også i området ved Årvoll
Støy og luft	Det er nødvendig med en halvering av trafikkmengden for å få merkbar lydreduksjon. Tunnel endrer ikke produksjon av NO2 og svevestøv samlet sett, med utslippene konsentreres ved tunnelåpningene. Tunnel kan forvente noe reduksjon av NO2 dersom trafikken ikke øker							
Kostnader/bom	BOM: Finansieringsberegninger for tre alternative bomkonsepter, Tovegs innkreving *Bomkonsept 1A* med 3 bomsnitt, ÅDT 2030 42440. Medfører betydelige kostnader for trafikanten og stor trafikklekkasje, kan sans. Ikke finansieres med 15 års innkreving *Bomkonsept 1D* med 6 snitt Fjordveien stengt for gjennomkjøring, åpen for kjøring til eiendommer og jernbanen, ÅDT 2030 er 62260 *Bomkonsept 1E* med 7 snitt, bom i Fjordveien istedenfor gjennomkjøring forbudt Anslått kostnad på 5,2mrd kr							Sørgående retning ble beregnet til å koste dobbelt så mye som nordgående retning. Hovedsakelig pga mye lengre tunnel enn nordgående retning.
Trafikale virkninger	*Spesielt for lang tunnel:* ÅDT på 12-14.000 vil velge tunnel, vesentlig del av fergetrafikk og Jeløytrafikk vil velge tunnelen. Trafikkavvikling mot sør og trafikkfordeling mellom Fjordveien, Klostergata, Høiendalgata må vurderes nærmere. Gjennomgangstrafikk fra fergen og Jeløya til E6/Osloveien vil velge tunnel som raskeste alternativ. Trafikk på lokalveier reduseres. Framtidig kollektiv, gang og sykkel er ikke godt ivaretatt i beregningene. 2030 brukt som beregnings år for framtidig trafikk. Beregningen ivaretar ikke evt nullvekstmål. Med bakgrunn i SSBs prognoser om befolkningsvekst og ingen tiltak for å begrense trafikk blir det en økning på 35% på viktige veier Vurdert opp mot en situasjon i 2030 uten fergetrafikk vil trafikkmengden være ca som i dag på Rv 19						Beregninger utført i KVUen viser at den fanger opp både sørgående og nordgående trafikk. Nordgående fanger opp 3,5 ganger mere trafikk enn sørgående retning	Beregninger utført i KVUen viser at sørgående retning kun fanger opp sørgående trafikk og virker avvisende på nordgående trafikk.

Statens vegvesen

Notat

Til: Vegdirektoratet
Fra: Region øst v/Per Morten Lund
Kopi:

Saksbehandler/telefonnummer:
Turid Stubø Johnsen

Vår dato: 24. januar 2018

Vurdering av handlingsrommet for rv. 19 i NTP og KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge

Problemstilling

Statens vegvesen Region øst ferdigstilte den 3. november 2017 en overordnet mulighetsvurdering for en lang tunnelløsning for rv. 19, basert på oppdrag i NTP 2018-2029 og KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

Mulighetsvurderingen har tatt utgangspunkt i NTP-omtalen, korridoren som ble definert i KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge og vedtatt reguleringsplan for Østfoldbanen Sandbukta-Moss-Såstad. Vurderingen redegjør for de tekniske og trafikale muligheter og utfordringer ved å legge rv. 19 i tunnel, og er ment å være et beslutningsgrunnlag for valg av retning for videre utrednings- og planoppgaver.

I NTP er kostnaden for tunnel på rv. 19 oppgitt som svært usikker. I mulighetsvurderingen er en løsmassetunnel anslått å koste over 5 mrd kr, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til byggbarhet og kostnad. Dette er flere milliarder mer enn det kostnadsanslaget som ble lagt til grunn i KVUen (1,1 mrd kr) og i transportetatenes grunnlagsdokument til NTP (2,7 mrd kr). Grunnen til den store kostnadsøkningen skyldes i hovedsak at det er svært lite fjell tilgjengelig for en vegtunnel etter at jernbanetraseen er justert og endelig vedtatt. Det betyr i sin tur at en vegtunnel i hovedsak ser ut til å måtte bygges i løsmasser, noe som både er mye dyrere og som gir betydelige inngrep midt gjennom Moss sentrum.

Ut fra de muligheter som er vurdert i den korridor som ble angitt i KVUen, har Statens vegvesen så langt ikke kunnet anbefale en konkret løsning for rv. 19.

I KVUen for hovedvegsystemet for Moss og Rygge er det prosjektutløsende behovet: *«Det er behov for å redusere ulempene knyttet til hovedvegsystemet gjennom sentrale deler av Moss og Rygge til fordel for bymiljøet og trafikanter.»* Da KVUen ble laget viste beregninger at en tunnel langs den angitte trase for rv. 19 ville være et kostnadseffektivt og viktig bidrag for å redusere disse ulempene. Tiltaket var i alle konsepter kombinert med en portefølje av andre tiltak som kunne inngå i en bypakke.

Siden kostnadene for et slikt rv. 19-prosjekt nå er svært mye høyere, og de samfunnsmessige konsekvensene betydelig mer negative enn tidligere vurdert, mener SVRØ det må gjøres en vurdering av handlingsrommet det er fra statlig myndighet for å vurdere andre alternativer enn en lang rv. 19-tunnel i angitt korridor, innenfor rammene av KVUen.

Sentrale spørsmål er:

- Kan det søkes nye alternativer for framtidig rv. 19 for å møte det prosjektutløsende behovet der også andre teknologiske og/eller geografiske løsninger vurderes?
- Hvis nei; - Hvilke justeringer kan eventuelt gjøres for å dra nytte av KVUen i videre arbeid?
- Vil det måtte gjøres en ny KVU eller andre overordnede utredninger før det kan prioriteres og planlegges større vegprosjekter i Moss/Rygge?

KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge

På grunnlag av konseptvalgutredningen (KVU) for hovedvegsystemet i Moss og Rygge, med tilhørende KS1 og lokale myndigheters høringsuttalelser, fastsatte regjeringen i januar 2015 rammer for videre planlegging. Rammene fra regjeringen innebærer at hovedvegsystemet i Moss og Rygge skal utvikles med utgangspunkt i KVUens konsept 5, men at vegtiltakene i konsept 6 også skal tas hensyn til i det videre arbeidet. Det er også presisert at utviklingen av en bypakke for hovedvegsystemet i Moss og Rygge må ses i sammenheng med konseptvalget for kryssing av Oslofjorden.

Hovedgrepene i konsept 5 er:

- Nordgående havneveg: rv. 19 i 2-løps kulvert Blinken-Kransen, 2-løps fjelltunnel Kransen-Tykkemyr og 4-felt til E6 med ekstra løp i Mosseporten
- Havnering: 2-felts veg Blinken-havna/jernbanen-Kransen
- Tilrettelegge for kollektiv, sykkel og gange for å ta transportveksten med miljøvennlig transport

Både i konsept 5 og konsept 6 er Fjordveien en viktig trasé for kollektiv, gange og sykkel mellom sentrum og Moss syd/Rygge. I konsept 6 er hovedstrømmen av biltrafikk på denne strekningen løst ved en tunnel mellom Kransen og Melløs (Klostertunnelen). Dersom man ikke bygger Klostertunnelen må det finnes en alternativ løsning for trafikkstrømmen mellom sentrum og Moss syd/Rygge.

For alle konseptene ligger til grunn at løsning for rv. 19 skal:

- Redusere barrieren hovedvegsystemet utgjør for byen
- Fange Jeløytrafikken som skal mot E6 nord
- Kunne forsvares både med og uten ferjetrafikk

KVU for kryssing av Oslofjorden

KVU for kryssing av Oslofjorden ble overlevert Samferdselsdepartementet i november 2014. Her anbefalte Statens vegvesen fortsatt fergedrift på kort sikt, med forutsetning om å forbedre rv. 19 i henhold til KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge. På lang sikt ble det anbefalt en fast forbindelse over fjorden mellom Moss og Horten, men valget mellom bru eller tunnel ble holdt åpent på grunn av behov for bedre beslutningsgrunnlag. I mai 2015 fikk Statens vegvesen bestilling på en tilleggsutredning som skal dekke dette behovet. Det jobbes med å avklare innhold, omfang og framdrift for en slik tilleggsutredning.

Bru over Mossesundet ligger inne i løsning for både bru og tunnel mellom Moss og Horten. En bru over Mossesundet kan potensielt bygges som en første fase av en framtidig fjordkryssing. En kopling av det lokale vegsystemet mellom Jeløya og Moss nord kan også redusere behovet for omfattende tiltak på rv. 19, og gjøre at trafikkstrømmen fra Jeløya ikke behøver å kjøre rv. 19 gjennom Moss sentrum, og derigjennom gi muligheter for prioritering av kollektiv, sykkel og gange over Kanalbrua. Med den tidshorisont som RVRØ i dag ser i forhold til når en fjordkryssing kan være aktuell, mener vi det ikke er en statlig oppgave å utrede kryssing av Mossesundet som et ledd i byutviklingen av Moss.

I KVU for kryssing av Oslofjorden ble det også vurdert flytting av dagens ferjeleier på en eller begge sider av fjorden, men disse ble alle forkastet i silingsfasen. Grunnen til dette var at flytting av ferjeleiene var beregnet å gi beskjeden tidsgevinst for reiser og transporter som benytter ferja i dag, samt de vesentlige kostnadene som er knyttet til å bygge nye vegstrekninger og landanlegg. En flytting av dagens ferjeleier ble også vurdert til å gi store inngrep i verdifulle arealer med nasjonal og regional verdi på begge sider av fjorden. Topografi og grunnforhold gir begrensede muligheter for å unngå arealkonflikter ved bygging av tilknytningsveier i tunneler. Selve ferjeleiet vil uansett føre til inngrep i verdifulle arealer i strandsonen.

KVUen viser at den største innkortingen av ferjestrekningen vil være å flytte ferjeleie i Moss til Jeløya. En slik løsning vil redusere ferjestrekningen over fjorden fra drøyt 11 kilometer til litt under 6 kilometer, og dermed redusere overfartstiden. Trafikalt gir dette likevel ikke en slik flytting vesentlig forbedring i transporttilbud eller trafikantnytte. For persontransport uten bil er det en stor fordel med dagens ferjeleier som ligger tett opp til bysentrum. En flytting av dagens ferjeleier vil redusere tilgjengeligheten til viktig reisemål for gående og syklende.

Nasjonale og lokale prioriteringer og mål

I Nasjonal transportplan 2018-2029, som ble offentliggjort 5. april 2017, og behandlet i Stortinget i juni, er prosjektet rv. 19 i Moss gitt prioritet, med forbehold om lokalpolitisk tilslutning til delvis brukerfinansiering. NTP omtaler dette på følgende måte:

«Prosjektet rv. 19 Moss i Østfold omfatter omlegging av rv. 19 fra E6 til Moss ferjekai. Det er et mål å legge store deler av vegen i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Reguleringsplanen for nytt dobbeltspor gjennom Moss (med unntak av delen som gjelder Moss havn) ble vedtatt i Moss bystyre i november og desember 2016. Planlagt byggestart er i løpet av 2018, og dobbeltsporet skal etter planen tas i bruk i 2023. Oppstart for prosjektet rv. 19 Moss ligger i siste del av planperioden. Siden jernbaneutbyggingen kommer noe tidligere enn vegprosjektet, er det viktig at planleggingen av prosjektene for veg og jernbane er godt koordinert. Den valgte løsningen for jernbanen legger til rette for dette.»

Det er både i KVUen og i Samarbeidsavtalen som SVV har med kommunene, fylkeskommunen og Jernbanedirektoratet/Bane NOR, lagt vekt på at det er en intensjon å utvikle en bypakke med en portefølje av tiltak for Moss/Rygge for å oppnå de ønskede mål. Rv. 19 har hele tiden vært det høyest prioriterte prosjektet fra Moss kommune sin side, og lokalpolitiske intensjonsvedtak som er fattet om bompenger er knyttet opp mot finansiering av rv. 19 som det viktigste tiltaket. I tillegg er det gjennom Samarbeidsavtalen vedtatt et mål om nullvekst i persontrafikken for byområdet.

I en situasjon hvor rv 19 viser seg å ha en mye høyere kostnad, vil det ikke gjenstå nevneverdige midler til andre tiltak i en bypakke i uoverskuelig framtid, gitt rammene i NTP og ønsket om å bygge en lang tunnel for rv 19. Hvor langt man skal gå i å utrede en mer detaljert portefølje for en potensiell bypakke før det er avklart hva man skal gå videre med ift rv 19 må derfor nøye vurderes. Det arbeid som nå pågår sammen med Bane Nor, og i arbeidsgruppegrupper satt ned av samarbeidsavtalen, har som mål å avklare nærmere hvordan gå videre ift avklaring rundt rv 19.

SVRØs vurdering og anbefaling

Vurderinger vi mener en innenfor KVUens handlingsrom
SVRØ mener KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge gir en grundig gjennomgang av dagens situasjon, utfordringer og behov for bedringer av transportsystemet i Moss og Rygge både på kort og lang sikt. Prosjektutløsende behov og samfunnsmål er fortsatt dekkende for de utfordringer som er i området. Øvrige mål og krav er i hovedsak fortsatt gyldige, men med mulige behov for mindre korrigeringer som følge av oppdaterte prognoser og innføring av det nullvekstmål som er vedtatt lokalt for byintern personbiltrafikk. SVRØ mener at KVUen omtaler de behov som vurderes som nødvendig å løse, uavhengig av om det kommer en fast forbindelse over fjorden i framtiden.

KVUen har i seg en helhetlig pakke av tiltak for Moss/Rygge for å løse de definerte behov og innfri de målsettinger som er satt. Samarbeidsavtalen har også en felles uttalt målsetting om å utvikle en bypakke. Men i motsetning til andre byområder som har hatt bypakker og bompengevedtak basert på en framforhandlet portefølje av tiltak, er det pt ikke en slik lokalt forankret portefølje for Moss/Rygge.

Det er en uttalt målsetting blant partene i Samarbeidsavtalen at det må iverksettes et sett av ulike tiltak for å få den nødvendige endring i reisemiddelvalg, og for å kunne nå målet om nullvekst. På samme tid er det ikke til å komme forbi at Moss og Rygge kommuner først og fremst er opptatt av å få realisert rv 19 i tunnel, og at dette er årsaken til at de har vedtatt intensjonsvedtak om innføring av bompenger.

Det er også rv 19 i lang tunnel som er gitt prioritet gjennom regjeringens og Stortingets behandling av NTP, og da med forutsetning om en lokalpolitisk tilslutning til delvis brukerfinansiering. Dette har også vært utgangspunktet for SVRØs mulighetsvurdering, som belyser de utfordringer det er som følge av vedtatt jernbaneutbygging, og betydelig mindre fast fjell i grunnen enn tidligere antatt. Dette medfører et helt annet kostnadsbilde og mye større inngrep gjennom byen dersom en lang tunnel for rv 19 skal realiseres som tidligere skissert.

SVRØ mener ut fra dette at det først av alt må gjøres en nærmere avklaring av om en nordgående tunnelløsning for rv 19 på strekningen mellom ferjekaia og Patterød er teknisk byggbar. Dette med henblikk på grunnforhold og muligheter/begrensninger i forhold til kryssing av den jernbanelinjen som nå snart er under bygging. Disse avklaringene pågår nå både sammen med Bane NOR og de andre partene i Samarbeidsavtalen. Arbeidet baserer seg på de problemstillinger som er presentert i mulighetsvurderingen, kombinert med nærmere analyser av grunnforhold, tekniske løsninger, inngrep i byen mm.

Under forutsetning av at det finnes en/flere byggbar(e) løsning(er) for rv 19 i tunnel, må dette avstemmes med om et slikt tiltak har en god nok effekt og måloppnåelse til å kunne la seg forsvare, og om det lar seg finansiere innenfor realistiske statlige og brukerbetalte økonomiske rammer.

Med utgangspunkt i KVUen gjøres det også nå lignende vurderinger i forhold til byggbarhet knyttet til en tunnelløsning i retning sørover fra ferjekaja mot Årvoll. Også her må det, når byggbarhet er vurdert, tas stilling til om hva som skal til for å oppnå ønsket effekt og måloppnåelse, samt finansieringsgrunnlag.

Inntil byggbarhet og nærmere effekter og handlingsrom er tilstrekkelig belyst gjennom det arbeid som pågår nå, mener SVRØ det ikke er hensiktsmessig å gjøre tilleggsutredninger på KVU-nivå. Dette fordi vi mener vi er innenfor rammene av gjeldende KVU. Det kan eventuelt være aktuelt å gjøre begrensede oppdaterte beregninger og innbyrdes rangering av de ulike havnevegene som ligger innenfor KVUen, alt avhengig av hva som kommer fram gjennom den jobb som nå pågår. En slik vurdering bør omhandle en sammenligning av havnevegalternativene i forhold til kostnader, nytte og virkninger.

Dersom utfallet av dette arbeidet skulle konkludere med at det enten ikke er byggbare alternativer, eller at alternativene har en så dårlig måloppnåelse eller er så kostbare at de ikke anses som aktuelle å prioritere fra statens side, må det tas stilling til om det skal gjøres nye utredninger på konseptuelt nivå, eller om det er behov for tilleggsutredninger i forhold til den KVU vi har.

Ut i fra et helhetlig perspektiv om en samlet bypakke har det helt siden KVUen, og også gjennom kvalitetssikringen (KS1), vært poengtert at rv 19 ikke alene vil løse de utordringer som er i Moss og Rygge. Et slikt tiltak må kombineres med et sett av andre tiltak og virkemidler, både av trafikkregulerende karakter, og i forhold til flere større investeringsprosjekter. Avhengig av utfallet av de vurderinger som nå pågår, vil det måtte jobbes videre i samarbeid med de ulike partene om hvordan en slik samlet pakke med virkemidler kan settes sammen for å oppnå ønsket effekt, og hvordan den skal finansieres.

<u>Vurderinger vi mener en utenfor KVUens handlingsrom</u>
Det er særlig to andre tiltak som er oppe i samfunnsdebatten om de trafikale løsninger i Moss. Det er bru over Mossesundet og flytting av ferjeleie. SVRØ vurderer dette som konseptuelt nye løsninger sammenlignet med foreliggende KVU.

En bru over Mossesundet er ikke vurdert i KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge, men er vurdert i KVU for kryssing av Oslofjorden. Dette er en konseptuelt annen måte å løse de trafikale utfordringer på i Moss enn det som ligger i dagens KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.

I KS1 av KVU for kryssing av Oslofjorden er det påpekt at en bru over Mossesundet med kryss på Jeløya bør inngå i en oppdatert samfunnsøkonomisk analyse for hovedvegsystemet i Moss og Rygge. SVRØ vurderer det imidlertid slik at en fast fjordforbindelse vil være så langt fram i tid at det fra vår side ikke er aktuelt å anse dette som en første etappe av en fast forbindelse mellom Moss-Horten nå. Med mindre vegeier (Østfold fylkeskommune) og planmyndighet (Moss kommune) selv ønsker en utredning av dette i forbindelse med en bypakke, mener SVRØ at dette ikke prioriteres nærmere utredet nå.

Flytting av ferjeleie, eksempelvis til Jeløya for eventuell kombinasjon med bru over Mossesundet, ble forkastet i silingsfasen i KVU for kryssing av Oslofjorden. SVRØ anser at grunnlaget for silingen av flytting av ferjeleie er gyldig også for KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge, og at det derfor ikke er aktuelt å utrede flytting av ferjeleie ytterligere.
‘

SVRØ ber om Vegdirektoratets vurdering og tilslutning til vår vurdering av handlingsrommet for KVU for hovedvegsystemet i Moss og Rygge.