



Statens vegvesen



# Kryssing av Oslofjorden – Status pr januar 2018

Tom-Alex Hagen  
Statens vegvesen Region øst  
Akershus fylkeskommune, 12. januar 2018



## KVU for kryssing av Oslofjorden

Opprinnelig et todelt oppdrag (2011):

1. ■ Utrede konsepter som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport
2. ■ Utrede bru for rv. 23 som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen



Statens vegvesen



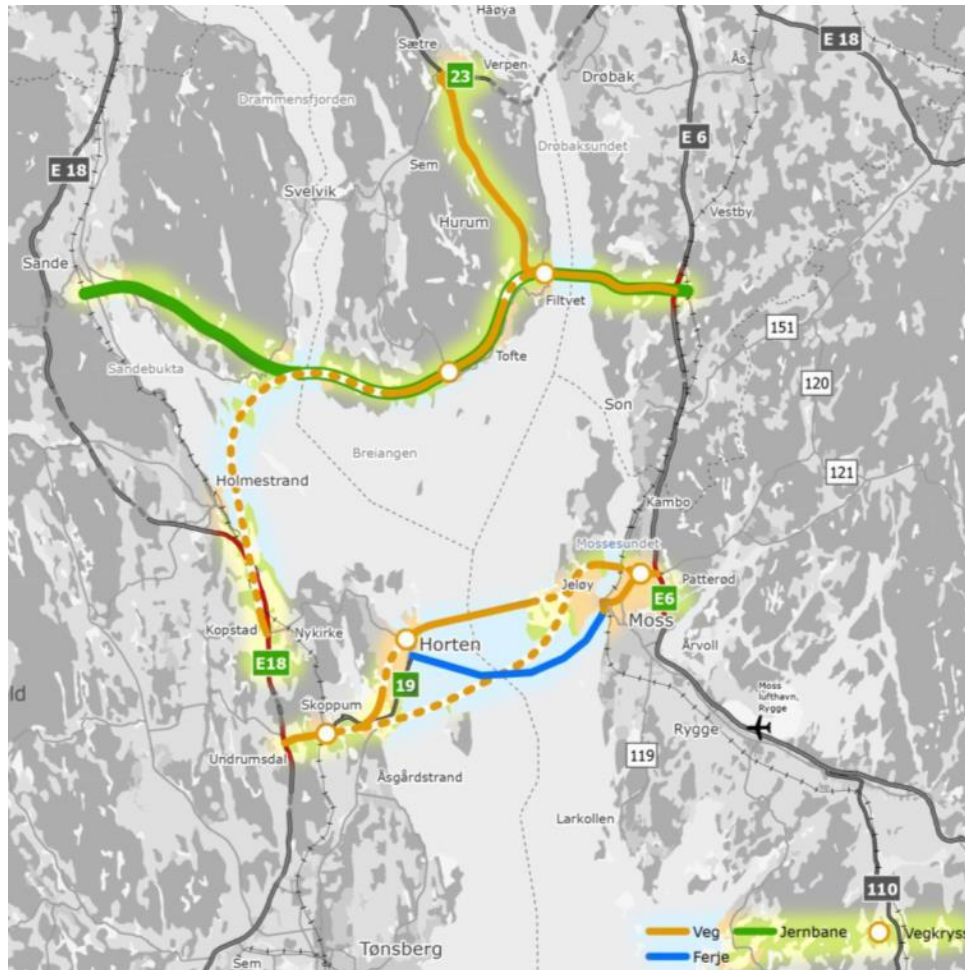
KVU for kryssing av Oslofjorden

2011 – 2014:

## Oppgave 1:

Redusere Oslofjorden som barriere for transport og regional utvikling

# Konsepter i alternativanalysen





## «Redusere Oslofjorden som barriere»

# Anbefalinger

- Utrede en ny fast forbindelse i korridoren Moss – Horten
  - ✓ Gir størst nytte for trafikantene og bidrar mest til regionforstørring
  - ✓ Valg mellom bru og tunnel krever videre utredning
- På kort sikt anbefales utvikling av rv. 19 med miljøvennlige ferjer og økt frekvens
  - ✓ Forutsetter utbygging av rv. 19 gjennom Moss
- I dag kan en jernbanekryssing ikke forsvares samfunnsøkonomisk



## KVU for kryssing av Oslofjorden

# Videre arbeid med Moss – Horten?

- SD vurderer tilleggsutredning for å se nærmere på kryssingen mellom Moss og Horten.
- Se nærmere på:
  - Bruløsninger
  - Tunnelløsninger
  - Se nærmere på teknologi-muligheter
  - Kostnader
  - Virkninger, særlig for sårbare områder
- Arbeidet vil ta vel ett år ferdigstille (fra bestilling)



## Oppgave 2:

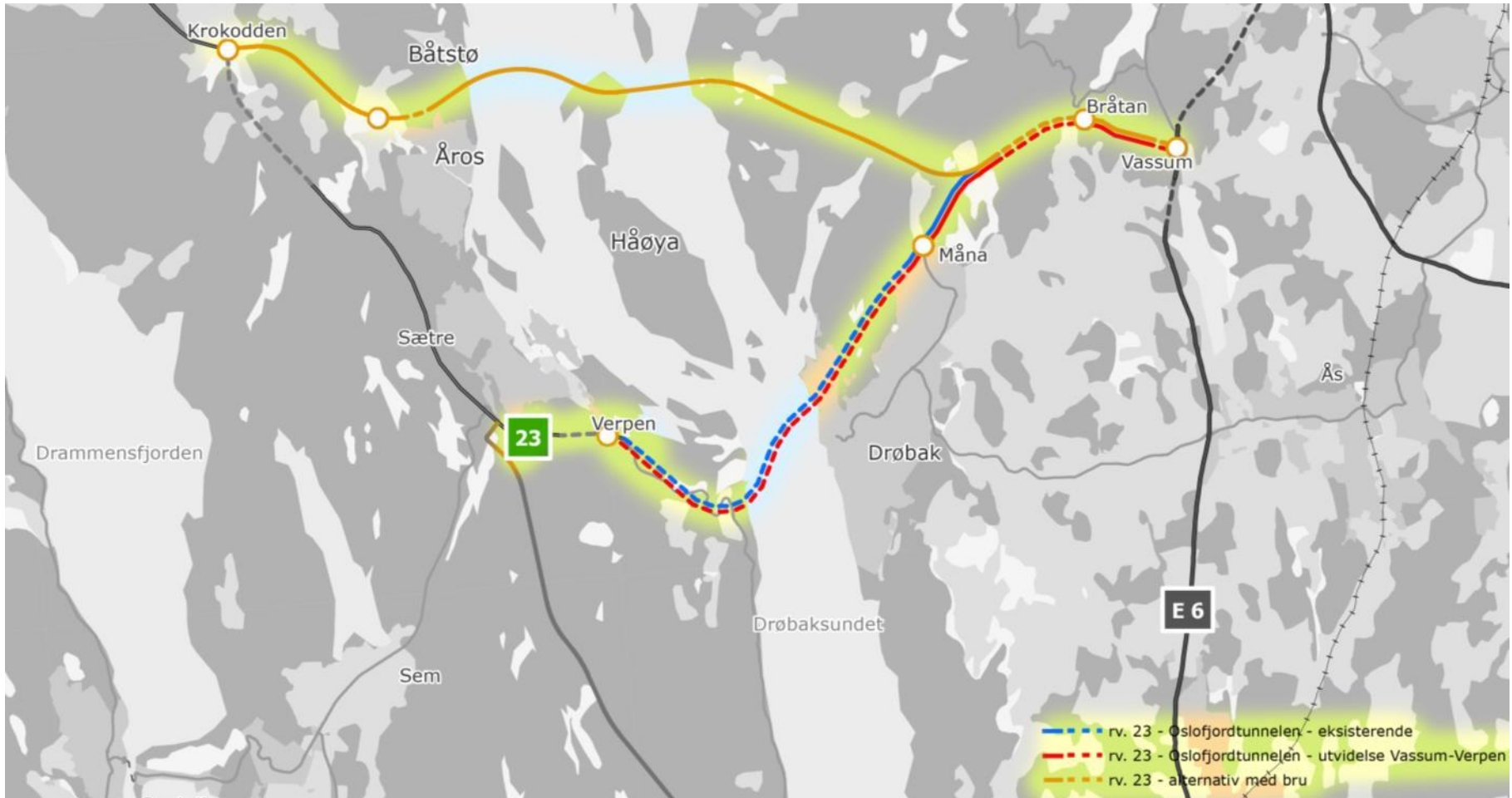
Rv. 23 Oslofjordforbindelsen - bru som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen (2011 - 2014)





## Rv. 23 – tunnel eller bru?

# Bru som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen







## Rv. 23 – tunnel eller bru?

# Samlet vurdering (nov. 2014)

- Bru kan gi størst nytte på lang sikt
  - ✓ Størst nytte for trafikantene
  - ✓ Noe bedre kapasitet, trafiksikkerhet og forutsigbarhet
- Tunnel med to løp tilfredsstillende krav til trafiksikkerhet, kapasitet og forutsigbarhet
- Bru krever en mye større investering



## KVU for kryssing av Oslofjorden

# Høring rv. 23

- Nesten alle uttalelser støtter nytt tunnellop, blant annet Buskerud fylkeskommune og kommunene langs Oslofjordforbindelsen
- Akershus fylkeskommune og kommunene Svelvik, Nesodden og Asker er positive til bru
- Argumenter mot bru:
  - Store inngrep i viktige natur- og friluftslivsområder – for dårlig utredet
  - Stor usikkerhet kostnader for bru
  - Det haster med utbedring av Oslofjordforbindelsen



## KVU for kryssing av Oslofjorden

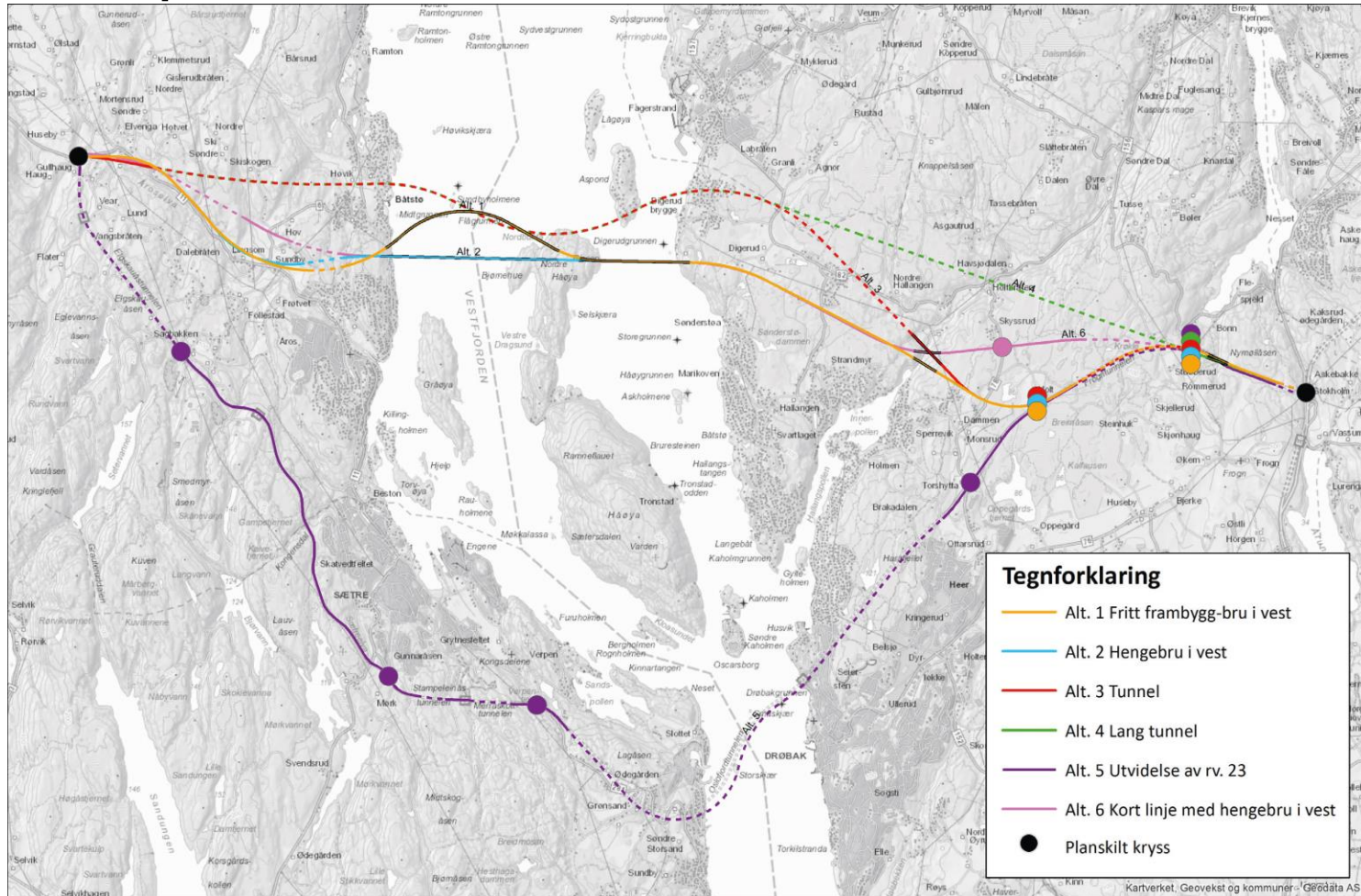
# KS1 om rv. 23 Oslofjordforbindelsen

- Starte planlegging av kortere trasé lenger nord – også vurdere tunnel
- Lavere netto nytte, men fortsatt samfunnsøkonomisk lønnsomt med bru
  - Forventer høyere investeringskostnader
    - ✓ KVUen undervurderer usikkerheten
- Trenger plan for å ivareta trafikksikkerhet fram til ny Oslofjordforbindelse kan åpnes
- SD bestiller i brev av 3. mai 2016 en tilleggsutredning om konseptvalg for rv. 23 Oslofjordforbindelsen



# Tilleggsutredning for KVVU rv. 23

## Se på flere alternativ!





## Tilleggsutredning KVVU for rv. 23

# Oppdaterte tall og anbefaling fra Tilleggsutredning til KVVU (2016-tall)

	Utvidelse av dagens trasé	Tunnel innkortet trasé	Bru innkortet trasé
Investeringskostnad	7 mrd kr	11 mrd kr	17 mrd kr
Behov statsmidler	Ca 4 mrd kr	Ca 8,5 mrd kr	Ca 14 mrd kr
NNB med takst 55 kr	-1,9	-0,12	-0,07
Samf.økonomi	Dårligst	Best	Nest best (NNB mye bedre enn utvidelse)
Mulig framdrift	2022/23	2027/28	2027/28



## Tilleggsutredning KVVU for rv. 23

# Faglig anbefaling fra SVV (nov. 2016)

- Vår anbefaling er å planlegge videre for bru over nordre del av Håøya:
  - Samlet sett det beste alternativet for trafikanter og samfunnsøkonomi
  - 6–7 kilometer kortere trasé enn dagens rv. 23
  - Bru vil redusere reisetiden (kortere og raskere, 110 km/t)
  - Bru gir redusert risiko og sårbarhet
  - Bru gir mulighet for syklende og gående
  - Bru er den mest robuste og forutsigbare løsningen
  - Gir flere reisende → mål om mer effektiv transport og en økt bo- og arbeidsmarkedsregion på tvers av fjorden
- Opp til SD å bestemme seg for valg av løsning (pr i dag ingen beslutning)



## Rv. 23 – tunnel eller bru?



5. PERSPEKTIV FRA MARIKOVA STRANDA I FROGN

RV 23 BRU - 2 HENGEBRUER (VEGLINJE ALT.2)



## Status pr januar 2018

- Satt av midler i NTP tilsvarende bygging av nytt tunnellop (ca. 4,6 mrd kr)
- Et flertall i Transportkomitéen har sluttet seg til bygging av et nytt parallelt tunnellop til dagens rv 23.
- Det foreligger vedtatt reguleringsplan for løsning med nytt tunnellop.
- Det er IKKE foretatt ENDELIG beslutning om alternativ – ergo avventer mye av videre prosess (bompenger, KS2 m.m.)
- SVV avventer utspill fra SD om videre arbeid med kryssingen Moss – Horten (SD vurderer forslag til mandat).



# Rv. 23 Oslofjordforbindelsen

## Byggetrinn 2

