

Notat

Til: KVV ny Oslofjordkrysning, prosjektleder Anders Jordbakke

Fra: Vilrid Femoen, OFV

Dato: 17.10.2014

Tema: Innspill til kriterier for siling av alternativer

Siling av alternativer

KVV-arbeidet for ny Oslofjord-krysning er nå inne i en prosess der en ønsker å sile ut noen av alternativene. De prosjektene som siles ut skal med i siste runde med analyser der samfunnsøkonomiske vurderinger skal rangere prosjektene.

Prosjektgruppen foreslår følgende tre kriterier for siling:

1. Alternativer med dårlig måloppnåelse
2. Alternativer med urealistiske kostnader
3. Alternativer med for stor grad av risiko/ukjent teknologi

I notat til referansegruppen går det frem at antatt måloppnåelse på tiltaket baseres på:

1. Transportanalyser i regional transportmodell
2. Markedsgrunnlag for jernbanen
3. Grovmasket planlegging ut fra seismiske muligheter og begrensninger
4. Potensielle arealkonflikter

OFVs anbefalinger for silingskriterier:

Transportanalysen bør ha nasjonalt perspektiv.

Regionale transportmodeller fanger trolig ikke godt nok opp de lange transportene. Oppdraget fra SD gir føringer på at KVV-vurderingene skal ha spesiell fokus på næringslivets og godstransportens behov. Vi anbefaler derfor at man bruker nasjonale transportanalyser og ser på lange transportstrømmer fra Vestlandet og Sørlandet og videre ut av landet mot øst til Stockholm og Øst-Europa og mot sør til Göteborg og kontinentet.

Dere bør også se på om transportanalysene godt nok fanger opp potensielle transportstrømmer forbi Oslo i tråd med en ytre ring-tankegang. En ny tverrforbindelse sitt bidrag til å avlaste trafikken i Oslo er svært viktig å få med i analysene.

Et siste moment er at transportanalysene ikke bare bør se på dagens trafikkstrømmer. Vel så viktig er det å vurdere fremtidens transportbehov og transportplanleggingsfaglige vurderinger av hvordan disse bør avvikles. Her vi igjen en ytre Oslo-ring være viktig å få med i tillegg til de lange transportstrømmene og det regionale perspektivet.

Transportanalysene bør fange opp trafikkmessige variasjoner

Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) legges ofte til grunn både ved dimensjonering av tiltak og i forbindelse med analyser. Som med de fleste andre gjennomsnittsmål, mister man viktige variasjoner ved å legge gjennomsnitt til grunn. Fergetrafikken for Moss-Horten har detaljert gjensittingsstatistikk som viser når kapasitetsutfordringene er størst. Det er et nasjonalt transportpolitisk mål å redusere gjensitting på ferge, og således politisk uttalt at ferjekø er uønsket. Vi tror derfor det vil være nyttig ikke bare å basere seg på ÅDT i trafikkanalysene. En bør for eksempel se på helgedøgntrafikk og sommerdøgntrafikk også.

Oppdraget fra SD gir føringer på at en skal ha spesiell fokus på godstransporten og næringslivets behov. I den sammenheng kan det være verdifullt å ha differensierte analyser for å fange opp yrkesdøgntrafikk og trafikktellinger som skiller på kjøretøystørrelsen.

Vurdering av måloppnåelse: alle de transportpolitiske målene bør med.

Vi ser at prosjektgruppen har lagt vekt på markedsgrunnlag for jernbanen og potensielle arealkonflikter i vurdering av ulike tiltak. Disse kan knyttes til to miljømål i den transportpolitiske målstrukturen. Vi tror dette blir en for snever inngang til vurderingene, og anbefaler at framkommelighets- og trafikksikkerhetsmålene også legges til grunn:

- Redusere reisetider i og mellom landsdeler
- Redusere avstandskostnader
- Bedre påliteligheten i transportsystemet
- Bedre transporttilbudet
- Redusere forsinkelser
- Bedre framkommeligheten for gående og syklende
- Halvere antall drepte og hardt skadde i veitrafikken innen 2024
- Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i jernbane-, luft- og sjøtransport
- Bidra til at hele reisekjeden blir universelt utformet

Kilde: Nasjonal transportplan 2014-2023

Jo flere av disse målene et tiltak vil bidra positivt til, jo bedre grunn er det for å ta det med videre i neste runde av analysene.

I lys av de overordnede, transportpolitiske målene slik de er definert i Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, kan det være grunn til å spørre seg om samfunnsålet for denne KVVU'en er for snevert definert. En bør vurdere å få med tiltakets effekt på vekst og velferd nasjonalt i tillegg til regional utvikling. Dette vil være i tråd med ny regjeringsplattforms tydelige fokus på at investeringer i infrastruktur er «en vesentlig forutsetning» for gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet (se s 5 i pol plattform).

Det er trolig slik at alle alternativene har lav måloppnåelse på miljømålene om å redusere tapet av naturmangfold og begrense inngrep i dyrket jord. Samtidig er det trolig slik at flere alternativer skiller seg vesentlig ut med hensyn til effekt på reisetid, forsinkelser og pålitelighet. Vi anbefaler at en her får frem både regionale effekter og effekter på lengre transporter (reisetid både i og mellom landsdelene).

Erfaringene fra Oslofjordtunnelen viser at tunneler er svært sårbare for hendelser. En løsning med doble løp vil redusere sårbarheten, men når trafikken skal gå begge retninger i ett løp vil det gå ut over reisetiden og effektivitetsgevinsten, kø kan oppstå og utslipp øker. Det er viktig at analysene og påfølgende silinger får frem slike forskjeller mellom de ulike tiltakene. Vurdering av tiltakene i lys av effekt på fremkommelighetsmålene er derfor svært viktig før man siler vekk alternativer.

Tiltakets kostnader: politisk betalingsvilje er høy

OFV støtter en tilnærming der urealistisk kostbare alternativer ikke går videre i neste runde av analysene. Det er et spørsmål hvor innslagspunktet for «urealistisk kostbar» skal ligge, og her anbefaler vi prosjektgruppen å ta i betraktning at vi har en ny regjering som prioriterer samferdsel svært høyt. Regjeringens mål er at Norge skal få et topp moderne samferdselsnett på nivå med sammenlignbare land (Politisk plattform, side 65). Dette gir en indikasjon på høy betalingsvilje politisk. Vi vil derfor anbefale at man ikke siler ut kostbare løsninger som har svært høy score på de transportpolitiske målene, særlig de som går på fremkommelighet, pålitelighet og effektivitet.

Kostnadsnivå må ha med drift, vedlikehold og reinvesteringer

Det er store forskjeller i drifts- og vedlikeholdskostnader på for eksempel bru og tunnel. Reinvesteringssyklusen er også ulik.

Da man bygget tunnellop under Oslofjorden sammenlignet man kun investeringskostnadene, som på dette tidspunktet var tilnærmet like store. I dag er bildet annerledes og bru er trolig vesentlig dyrere å bygge. Hvis man hadde tatt med vedlikeholds- og driftskostnadene for Oslofjordtunnel ville kanskje bru kommet bedre ut. Samtidig ville en sårbarhets- og pålitelighetsanalyse muligens avdekket at tunnel hadde en rekke svakheter som bru ikke hadde.

Vi skal ikke argumentere verken for eller mot bru eller tunnel. Vårt poeng er at alle forhold må med, alle kostnader også etter åpning av objektet.

Vi anbefaler derfor at analysene legger til grunn en kostnadsvurdering både av investeringer, driftskostnader, vedlikeholdskostnader og reinvesteringssyklusen neddiskontert på objektets levetid.

Levetidsvurderinger: Etatsprosjektet Fergefri E39 har sett på levetidsvurderingene knyttet til henholdsvis bru og tunnel. Vi kjenner bare til dette helt overflatisk, men har forstått det slik at en legger til grunn at tunnel har kortere levetid og kortere sykluser

for reinvestering. Dersom dette er riktig, bør det få konsekvenser for kostnadsvurderingene av de ulike konseptene til Oslofjordkrysning også.

Krav til riksveier

En ny Oslofjordkrysning på vei vil inngå i det statlige veinettet som skal betjene en nasjonal funksjon. Slike veier skal være raske og sikre. OFV anbefaler at slike veier legges utenom byer og tettsteder.

Vi anbefaler videre at slike veier har stivest mulig linjeføring, planlegges for 4-feltsvei med en gang (kan bygges ut i to runder), har fysisk skille mellom kjøreretningene og høy fartsgrense (minimum 100 km/t). Ny regjeringsplattform innebærer en politisk ambisjon om å dimensjonere nye motorveier til en maksimalfartsgrense på 130 km/t.

Tiltaket skal vurderes opp mot nytt tunnellop på rv 23 under Oslofjorden. Her gjelder tilsynelatende krav fra EUs tunneldirektiv all den tid denne veien er en del av TEN-T nettverket. EU-regelverket kan håndteres ved å nedklassifisere veien. Norske myndigheter har bestemt at EU-kravet skal gjelde alle riksveier, men her bør en se på juridisk status i kravet, om kravet har ettervirkende kraft mv.

Dersom nytt tunnellop skal bygges må det gjøres ut fra trafikale hensyn og ut fra faglige vurderinger i overordnet transportplanlegging for Norge.