

RV.19 MOSS-ÅPEN KONTORDAG

Oppdragsnavn **Rv. 19 - Moss**
Oppdragsgiver **Statens vegvesen v/ Jyar Dara**
Notat: **Oppsummering fra åpen kontordag**
Vedlegg: **Presentasjoner**
Til **Jyar Dara**
Fra **Jørgen Amos Kruse**

1 Presentasjoner

Dato 26.09.2019

Jyar Dara (SVV) presenterte bakgrunnen for prosjektet, planlagt framdrift og prosess. Presentasjonen ligger vedlagt.

Elisabeth Osmark Herstad (Rambøll) introduserte presentasjonen av mulige plasseringer av ferjeleie og vegtraséer. Hun la vekt på at det er jobbet med løsninger for rv. 19 tidligere og at dersom det hadde vært noen enkle løsninger ville vegen allerede vært bygd. Løsningene man skal jobbe videre med har sine fordeler og ulemper. Det vil derfor til slutt bli et spørsmål om hvilken løsning som har minst konflikt og utfordringer. Etter vedtak i regjeringen er videre arbeid med en fast forbindelse mellom Moss og Horten avsluttet. Det skal være ferje mellom Moss og Horten i overskuelig framtid. Prosjektet er derfor avgrenset til å se på rv. 19 mellom ferjeleie og E6. Prosjektet er ikke en del av bypakke i NTP. Fokuset er derfor ikke lenger like stort på den lokale personbiltrafikken.

Rambøll
Hoffsveien 4
Postboks 427 Skøyen
0213 Oslo

T +47 22 51 80 00
F +47 22 51 80 01
<https://no.ramboll.com>

Mulige plasseringer av ferjeleie ble presentert av Lars Ødegaard, Rambøll.

Vegtraséer, alternativsøk og silingsprosessen ble presentert av Håvard Glosli, Rambøll. Det ble presisert at de tre sørligste korridorene har mange likhetstrekk, men ettersom de skiller seg på hvordan de tar seg opp til E6 er de beholdt som tre ulike korridorer på dette stadiet.

Mulige ferjeleieplasseringer og vegkorridorer for videre utredninger ligger i en samlet presentasjon. Denne er vedlagt notatet.

2 Spørsmål i plenum

Det ble åpnet for spørsmål fra salen til presentasjonene. Det ble henstilt til at kommentarer kunne tas direkte med fagpersoner en til en etter plenumsseansen.

2.1 Spørsmål til vegkorridorene

Hvorfor har prosjektet med dagløsninger?

- De ulike alternativene vil bli sett opp mot målene for prosjektet. Tunneler er tiltak for å oppnå målene, ikke et mål i seg selv.

Kommer korridor 4 seg opp til Årvoll uten at stigningen blir for bratt?

- Ja, den kommer seg til Årvoll med maks. 5 % stigning. Hovedutfordringen for denne korridoren er hvor dypt man kommer ut i løsmassene på Høydaområde og de konsekvensene det har for kostnadsnivået og andre konsekvenser.

Hvorfor legges korridor 5 over jernbanen ved Høyenhaldgata?

- Jernbanen kommer til å bli bygd før rv. 19. Den legges i en kulvert i løsmasser som peles til fjell. Det vil derfor ikke være mulig å legge seg under jernbanekulverten.

Skal ny rv. 19 over eller under jernbanetraséen i Kleberget?

- Det er ikke avklart og det avhenger av hvor langt sør traseen skal ligge. Hvor tett vegtraseen kan ligge inntil jernbanen avhenger også av om det er mulig å tilpasse jernbaneprosjektet til å ta høyde for framtidig vegtunnel.

Hvem må være enige for at man skal kunne gå direkte på reguleringsplan?

- Innsigelsesmyndighetene må ha signalisert at det foreligger en korridor som ingen vil fremme innsigelse mot.

Hvorfor kan man ikke bare velge et alternativ nå?

- Hovedgrunnen til dette er at det er mye usikkerhet knyttet til alle alternativene. Pr. nå har vi derfor ikke nok grunnlag til å si hvilke korridorer som er best. De har også ulike ulemper som det ikke vil være åpenbart hvordan skal veies mot hverandre.

Er ikke landskapsvernområdet i Rygge hensyntatt? Må miljøverndepartementet kobles på for å sikre dette?

- Landskapsvernområdet sør for dagens jernbanelinje er utelukket. Hvilke konsekvenser andre alternativ vil ha og hvilke avbøtende tiltak som kan være aktuelle kommer senere i prosessen. Det er også dialog med blant andre Fylkeskonservatoren og Fylkesmannen i Oslo og Viken gjennom silingsfasen.

Hva gjøres for å få en billigere løsning i KVU-linja mot Patterødkrysset?

- Vi ser ikke noen enkle løsninger på å få den innenfor kostnadstramma, men ettersom den er valgt gjennom en konseptvalgutredning må det vises at den ikke lar seg løse innenfor rammene for prosjektet. Det ses på om det kan være mulig å få til mindre tiltak, dette må vurderes mot måloppnåelsen.

2.2 Spørsmål knyttet til ferjeleiene

Hvor tungt veies havnearealet og i hvor stor grad må man hensynta havna ?

- Det er en forutsetning for prosjektet at Moss havn skal drives videre. Areal som tas må derfor kompenseres.

Er det vurdert oppstillingsareal lenger opp på land?

- Dette vil bli vurdert.

Hva er grunnen til at det tas så mye hensyn til havnespor når verken Bane NOR eller Moss havn er spesielt ivrige på å få på plass denne? Det ble også vist til at det fantes tidligere, men ble lagt ned.

- Dette er en forutsetning i den vedtatte områderegeringsplanen og det er statlige føringer i NTP på at godstransporten skal overføres til sjø og bane.

Kan det bygges senketunnel til Revlingen?

- Det er pr. nå ikke sett på. Det er vurdert med bru, men ikke detaljvurdert så langt.

Hva er grunnen til at ferjeleie i tråd med områderegeringsplanen er så lavt prioritert?

- Det skyldes at det medfører behov for å erstatte havnearealet det tar. Utfyllingen sørover har vist seg å være vanskeligere gjennomførbar enn forutsatt grunnet krevende grunnforhold som medfører fare for grunnbrudd ved utfylling. Det er til nå ikke funnet realistiske muligheter for å erstatte havnearealet som trengs. Dersom det blir funnet løsninger for dette vil alternativet kunne bli realistisk igjen.

Gir ikke «dryport» redusert behov for areal i havna?

- Vi har ikke fått signaler på det så langt.

Er det ikke både grunt og hardt (fjell) nord for Revlingen?

- Det er grunt, men vi vet foreløpig ikke hvordan grunnforholdene er.

Hva vet vi om trafikkutviklingen på Moss-Horten-sambandet framover?

- Det har vært veldig liten vekst siste 4-5 år. Førrige større økning var da det ble innført en femte ferje som ga økt frekvens.

Når kommer en anbefaling?

- Mot slutten av året.

2.3 Spørsmål til hele prosjektet

Når skal grunnforhold undersøkes?

- Det er ikke vanlig å gjennomføre undersøkelser i så tidlig fase som prosjektet er nå. Dette gjøres først når det jobbes med kommunedelplan eller reguleringsplan.

Hvordan skal prosjektet finansieres hvis det ikke omfatter Jeløytrafikken?

- Det er ikke lenger et bypakkeprosjekt. Bompenger kan bli aktuelt, men ikke bomring.

Det kom også innspill utover prosjektets rammer, som å legge ned Moss havn og en fast forbindelse over Hurumlandet.

3 Andre innspill som kom i dialog med enkeltpersoner

3.1 Ferjeleie

- Flytte ferjeleie ved Kleberget litt nordover inn på søndre del av havna. Litt bredere område og ferjene litt nærmere den nye stasjonen.
- Senketunnel fra Store Revlingen og inn til fjell på landsiden. Deretter tunnel et stykke innover og under sårbare områder før den kommer opp i eksisterende jernbanelinje.
- Oppstillingsområde på land. Det ble oppfordret til å tenke at i 2030 vil tekniske løsninger gi oss beskjed lang tid i forveien hvor mye kø det er til ferjene. Da kan oppstilling optimaliseres og ta mindre plass.

- Tunnel i Kleberget som ekstra oppstillingsområde på travle dager. I 2030 vil de fleste bilene være elektriske så «tomgang» i tunnel vil ikke være noe problem

4 Oppsummering

Det kom innspill på justeringer av plasseringen av ferjeleiene.

Mange innspill kom på alternativer gjennom Kleberget.

Det kom noen innspill utover prosjektets rammer. Disse var blant annet å legge ned Moss havn og en fast forbindelse over Hurumlandet.

5 Vedlegg:

- SVV: Innledning og velkommen
- Rambøll: Løsninger og anbefalinger