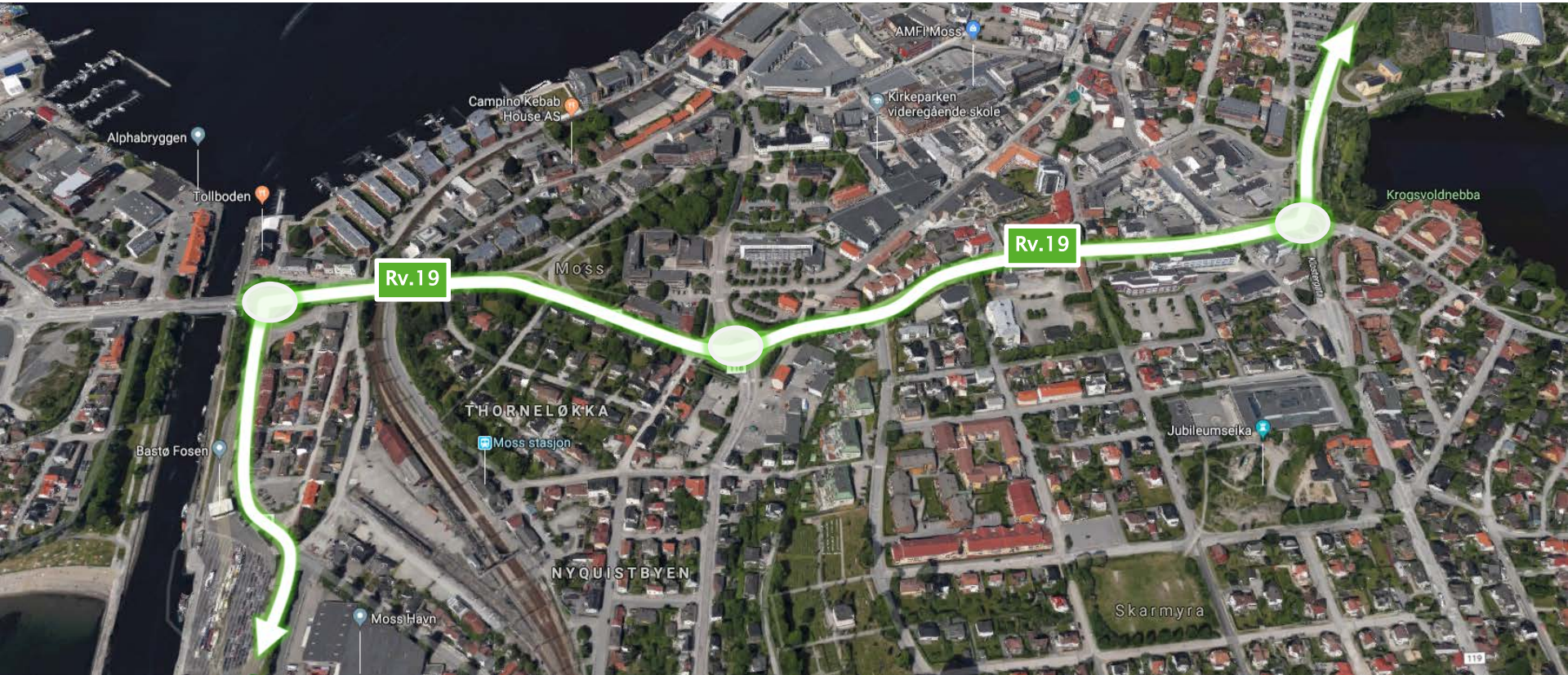


# Rv.19 Moss –Presentasjon av prosjektet



Statens vegvesen





**Statens vegvesen**

**Velkommen!**





## 24. SEPTEMBER/ ÅPEN KONTORDAG

- Del 1 (Ideverksted)
  - Eksterne aktører
  - Foreløpig rangering av ferjeleieplasseringer vil ferdigstilles i forkant av møtet
  - Oversikt over korridorer som skal vurderes i silingsfasen
  - Innspill og hensyn
- Del 2 (Åpen kontordag)
  - Politikere og publikum
  - Felles presentasjon
  - Kart og skisser

### Etat/Organisasjon

Moss kommune

Bane Nor

Fylkeskommunen

Byantikvaren

Moss havn

Bastø fosen

Østfold kollektivtrafikk

Miljøløftet Moss

Fylkesmann/Miljøvernavdelingen

Rygge Kommune

Jernbanedirektoratet



Tid:	Agenda	Hvem
10 min.	<b>Velkommen og innledning</b>	SVV v/Jyar Dara
5 min.	Fylkesmann i Oslo og Viken	v/ Bjørn Murvold
10 min.	Østfold fylkeskommune Innspill fra fylkeskonservator, plan- og miljøseksjon, samferdselsseksjon og Østfold kollektivtrafikk	v/Ellen Arntzen
5 min.	Bane Nor- Jernbaneprosjektet og krysningspunkt	v/Jarle Rasmussen
10 min.	Moss Byantikvaren	v/Berit Kolden
10 min.	Moss Kommune	v/ Vibeke Rosenlund og Vibeke Arnesen
10 min.	Moss Havn	v/Øystein Høstelund Sundby
10 min.	Miljøløftet Moss	v/Helene Øvreid
10 min.	<b>Pause</b>	
10 min.	Silingskriterier	SVV v/Jyar Dara
30 min.	Presentasjon av ferjeleieplassering og silingskorridorer	Rambøll v/
20 min.	Spørsmål	
40 min.	<b>Lunsj</b>	
50 min.	Plenumoppgave og innspill	
10 min.	<b>Videre prosess og avslutning</b>	v/Jyar Dara



**Statens vegvesen**

## Mål og bakgrunn





## Prosjektets mål



### Samfunnsmål

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



Statens vegvesen

## Prosjektets mål

### Effekt mål

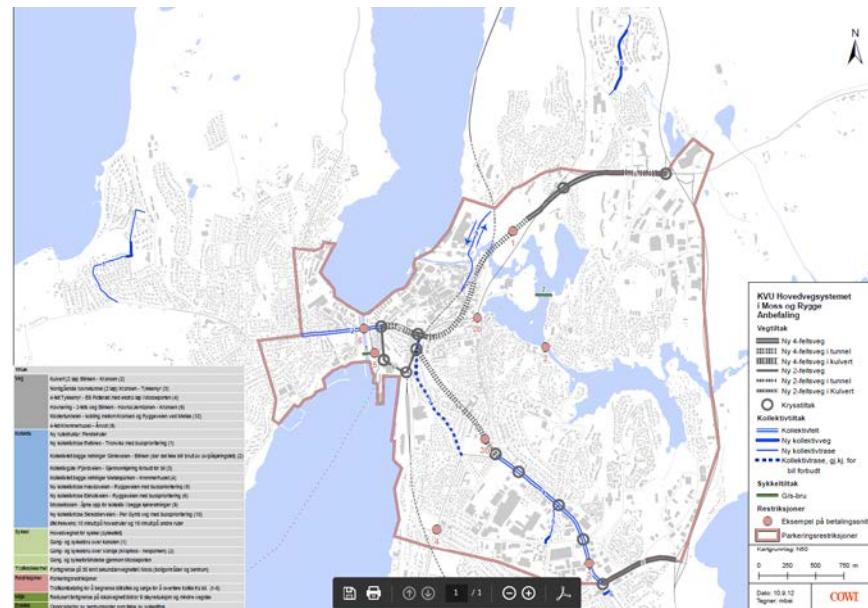
- Hva skal riksveg 19 løse for å komme fram til samfunns målet?
- Bedre støy og luftforhold
- Legge til rette for gående og syklende
- Rv.19 ligger ikke til hinder for by og stedsutvikling i Moss
- Økt framkommelighet for sentrumsretta kollektivtransport
- Økt framkommelighet for næring- og gjennomgangstrafikk i tråd med målene i NTP
- Prosjektet skal redusere klimagassutslipp ved at livsløpsvurderinger legges til grunn





## Tidligere utredninger

- [KVU](#) for hovedvegsystemet i Moss og Rygge
  - Fra september 2012, med tilhørende KS1 og føringer fra regjeringen januar 2015
- Prosjektutløsende behov:
  - «Det er behov for å redusere ulempene knyttet til hovedvegsystemet gjennom sentrale deler av Moss og Rygge til fordel for bymiljøet og trafikanter.»
- NTP:
  - Prioritert i NTP 2018–2029, i siste perioden
  - Svært usikkert kostnadsanslag
- 2,7 mrd. er SVV sitt styringsmål







**Statens vegvesen**

## Leveranser i denne fasen, innen medio 2020:

- Forprosjekt for plassering av ferjeleie
- Silingsrapport for valg av korridor
- Planprogram

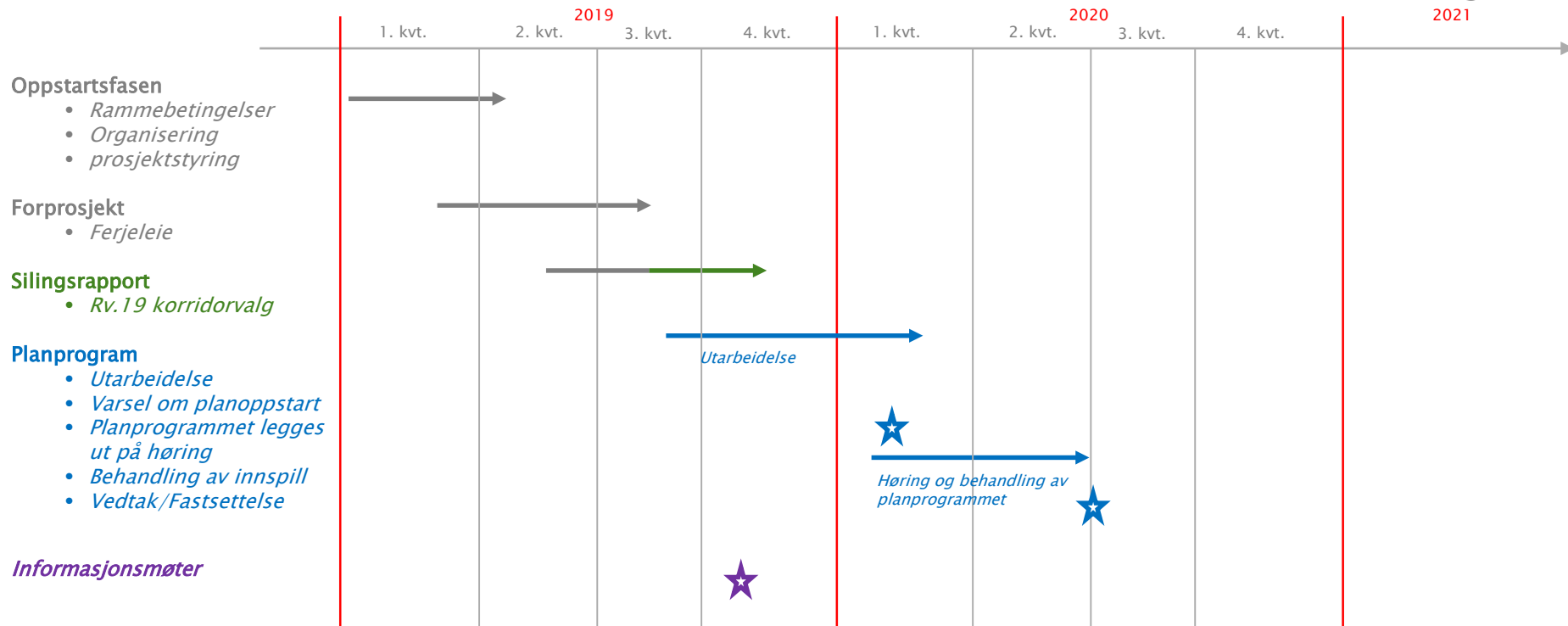




# Foreløpig fremdriftsplan for Rv.19 Moss



Statens vegvesen



Neste planfase etter planprogram skal være enten reguleringsplan eller kommunedelplan.

Prosjektet har stramt fremdriftsplan og den er avhengig av godt samarbeid mellom prosjektet og andre aktører.



## Anslått fremdriftsplan

Planprogram og silingsfase 2019–medio 2020

Mulig oppstart kommunedelplan/reguleringsplan 2021/2022

Mulig oppstart bompengeprosess/KS2 2024

Mulig oppstart grunnverv og byggeplan 2026

Mulig byggestart anlegg 2028



**Statens vegvesen**

## SILING OG KORRIDOR FOR RV.19

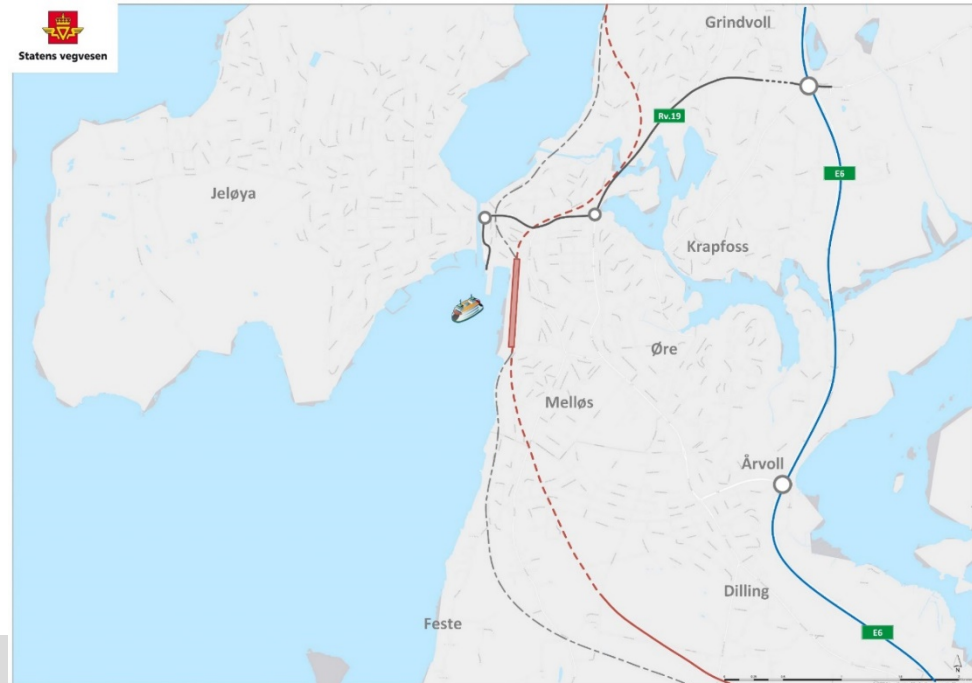




Statens vegvesen

## Rangering av ferjeleie

- Mangler finansiering og prioritering i NTP
- Mindre begrensninger for et bedre rv.19 med høyere måloppnåelse og akseptabel kostnad
- Oversikt over mulige alternativer
- Blir sett i sammenheng med korridorer
- Fleksibel korridor
- Eventuell nytt ferjeleie må ha eget prosess

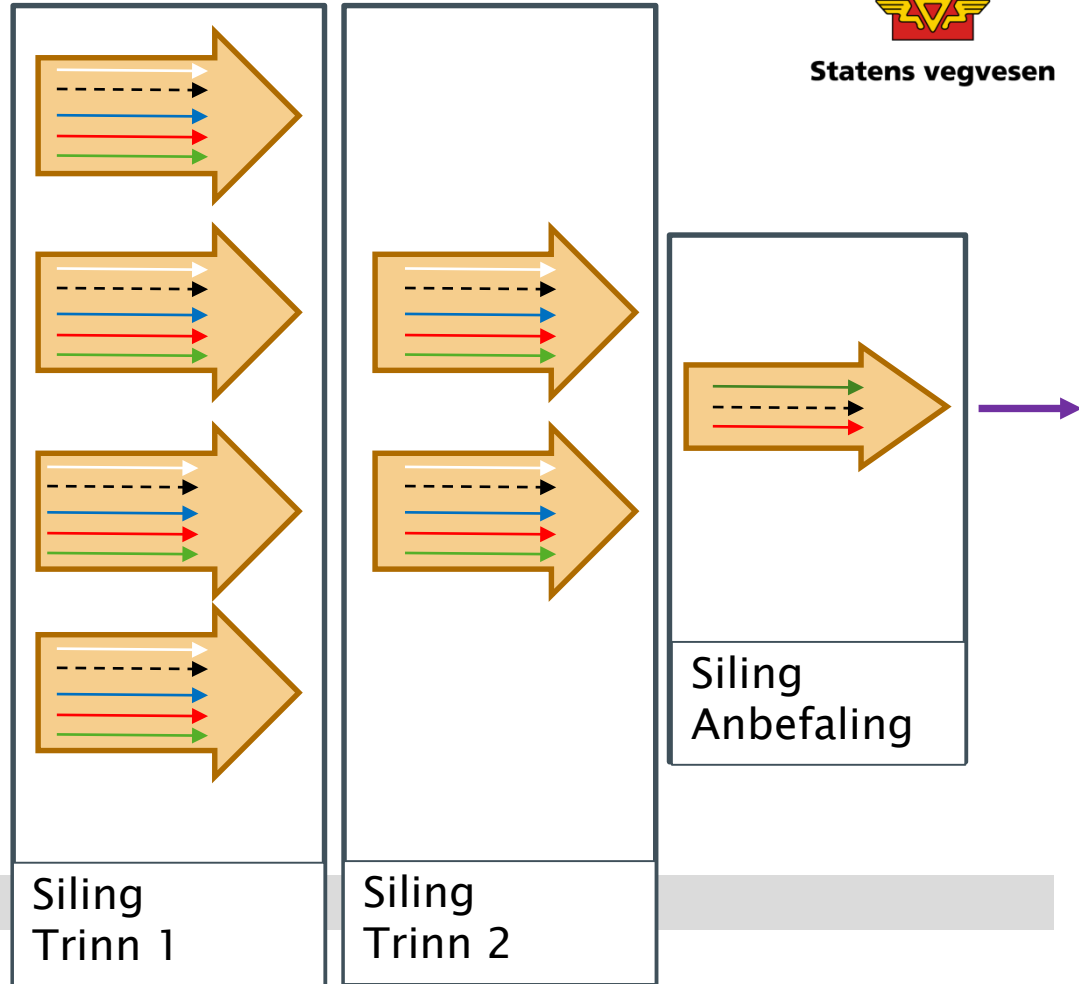




Statens vegvesen

## Silingsmetode

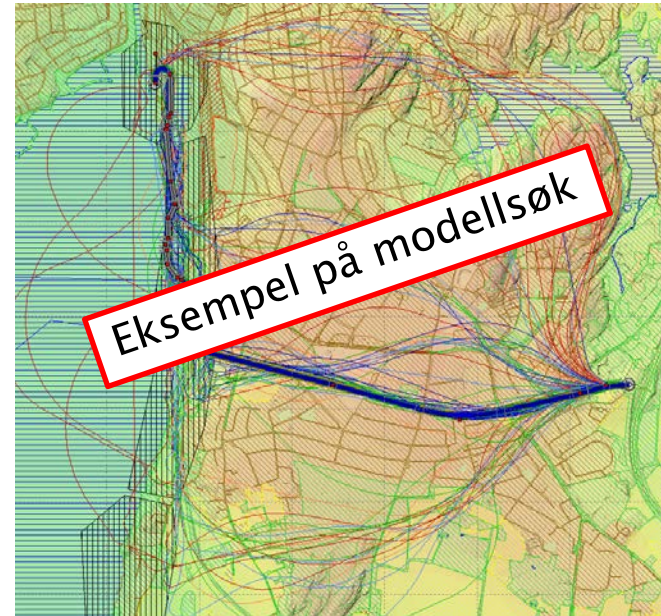
- Det er viktig at silingsrapporten på en god måte dokumenterer bakgrunnen for at alternativer forkastes eller tas med videre
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet, måloppnåelse og samlet samfunnsnytte vil sannsynligvis veie tungt.
- **Trinn 1:** Veldig overordnet og gjennom modellen.
- **Trinn 2:** Ved bruk av effektmålene og skal ned til 1 korridor med 1-3 alternativer.





## TRINN 1

- Trimble Quantm
  - Ulike verdiområder kan gis økte kostnader for traséer som går gjennom, eller man kan angi at de skal unngås helt i programmet.
- Følgende ligger til grunn for alternativutviklingen i Quantm:
  - Terrengoverflate fra silte laserdata.
  - Ny togstasjon er lagt inn som et område som skal unngås. Brukt formålsgrense i reguleringsplan.
  - Områder er prissatt ut fra FKB-data, og gitt de forskjellig kostnad i kr/m<sup>2</sup>: dyrka mark, bebyggelse, industri, skog, rekreasjon. Det kan kontrolleres for følsomhet ved å endre prisene og se om det endrer linjene.
  - Særlig verdifulle områder for temaene naturmangfold, landskapsbilde, friluftsliv/by og bygdsliv og kulturarv (identifiserte områder så langt er Søndre Jeløy, Områdene sør for eksisterende jernbane ved Værne kloster, Nesparken og Mosseelva med kantsoner, Revlingen, )





## TRINN 2

- Sette korridorene opp mot hverandre
- Effektmålene
  - Silingskriterier
- Andre øvrige mål
  - Kostnad
  - Gjennomførbarhet
  - Tekniskekrav
  - 0-vekstmålet
  - Osv.
- Prosess opp mot Samferdselsdepartementet om korridorvalg

Effektmål	Silingskriterier
Økt framkommelighet for sentrumsretta kollektivtransport.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Løsningene må hensynta kollektivnettet både fremtidig rv. 19 trase og dagens trase</li><li>• Minst mulig konsekvens for kollektivtransport på hovedlinjer under anleggsfasen.</li><li>• Ivareta ferjeleiets knutepunktfunksjon for gående, syklende og kollektivreisende.</li></ul>





## Effektmål og silingskriterier

Effektmål	Silingskriterier
Bedre støy og luftforhold	<ul style="list-style-type: none"><li>• Redusert antall berørte/boenheter for støy- og luftforurensning på fremtidig rv.19.</li><li>• Oppfyllelse av krav til støy og luftkvalitet</li><li>• Reduksjon i trafikkmengder på gamle rv.19 slik at støy- og luftforholdene på eksisterende Rv. 19 forbedres</li></ul>
Prosjektet skal redusere klimagassutslipp ved at livsløpsvurderinger legges til grunn.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduksjon i trafikkarbeid i prosjektområdet.</li><li>• Kvalitativ vurdering av bruk av konstruksjon/material/betong i de forskjellige alternativene</li><li>• Ved valg av alternativer skal det gjøres klimavurderinger med hensyn på materialtyper og -mengder, inkludert grunnforholdsstabilisering</li></ul>
Rv.19 ligger ikke til hinder for by og stedsutvikling i Moss.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Unngå inngrep i verna områder og kula-områdene (Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse).</li><li>• Minimere inngrep i dyrket mark.</li><li>• Minimere inngrep i friluftsområder og strandsone.</li><li>• Hensynta kommuneplanen</li><li>• Hensynta bo-og nærmiljøer i Moss</li></ul>



## Effektmål og silingskriterier

Effektmål	Silingskriterier
Legge til rette for gående og syklende	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mulighet til å etablere nye koblinger mellom lokale målpunkter på tvers av rv.19</li><li>• Gi rom for løsninger som er i tråd med nullvekstmålet</li><li>• Fremtidig rv.19 blir ikke til hinder for syklende fra plan for hovednett for sykkeltrafikk</li></ul>
Økt framkommelighet for sentrumsretta kollektivtransport	<ul style="list-style-type: none"><li>• Løsningene må hensynta kollektivnettet både fremtidig rv. 19 trase og dagens trase</li><li>• Minst mulig konsekvens for kollektivtransport på hovedlinjer under anleggsfasen.</li><li>• Ivareta ferjeleiets knutepunktfunksjon for gående, syklende og kollektivreisende.</li></ul>
Økt framkommelighet for næring- og gjennomgangstrafikk i tråd med målene i NTP.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avlaste riksveg for lokaltrafikk.</li><li>• Strategisk kryssplassering</li><li>• Kortere reisetid mellom ferjeleie og E6.</li><li>• Framkommelighet for lokal næringstrafikk – verbal vurdering ut fra trafikkanalyse</li><li>• Framkommelighet for regional/nasjonalt næringstrafikk. – verbal vurdering ut fra trafikkanalyse</li><li>• Ivareta lokal næringstrafikk</li></ul>



Statens vegvesen

## TUNNEL ELLER IKKE TUNNEL?

- Prosjektet skal vurdere løsninger med tunnel, uten tunnel og kombinert mellom dags og tunnel.
- Løsninger med tunnel må ha årsak
- Det er ikke alltid gevinst med tunnel:
  - Kostnad
  - Drift
  - Stenging og omkjøring
  - Løsmasse tunnel er dyrere og medfører rivning av bygg.
  - Luftetårn
  - Støy
  - Klima
  - Tunnelportal/areal inngrep
  - Strenge krav og forskrifter

