



## Vedlegg 1 – Gjennomføring av oppdraget

*Kvalitetssikring (KS 1) av KVU for kryssing av Oslofjorden*

## Om Terramar og Oslo Economics

*Atkins er et av verdens mest respekterte konsulentselskaper innen prosjektledelse og engineering av komplekse prosjekter. Vi verdsetter langsiktig samarbeid med våre kunder og partnere, og gjør vårt ytterste for å bidra til bærekraftig utvikling og vekst til beste for våre kunder og samfunnet – lokalt og globalt.*

*Oslo Economics er et samfunnsøkonomisk rådgivningsmiljø med erfarne konsulenter med bakgrunn fra offentlig forvaltning og ulike forsknings- og analysemiljøer. Vi tilbyr innsikt og analyse basert på bransjeerfaring, sterk fagkompetanse og et omfattende nettverk av samarbeidspartnere.*

## Kvalitetssikring (KS 1)

*Når myndighetene skal vedta store investeringer er det viktig å få frem de alternativene som kan møte samfunnets behov best mulig. Vi går gjennom hvilke behov, mål og krav investeringen skal dekke og anbefaler det samfunnsøkonomisk beste alternativet, enten det dreier seg om vei, jernbane og byutvikling, IT-løsninger i det offentlige, nye sykehus eller kulturbygg.*

*Vi bistår i utarbeidelse av konseptvalgutredninger (KVU) og forstudier, og har rammeavtaler som kvalitetssikrere både med Finansdepartementet, helseforetak og kommuner.*

# Innhold

<b>1. Innledning</b>	<b>4</b>
<b>2. Dokumenter til kvalitetssikring</b>	<b>5</b>
2.1 Generelle prosjektdokumenter	5
2.2 Dokumenter mottatt underveis i KS1	5
<b>3. Tidsplan/hovedaktiviteter for oppdraget</b>	<b>6</b>
<b>4. Interessentmøter</b>	<b>7</b>
4.1 Oversikt over interessenter	7
4.2 Agenda for interessentmøtene	7
4.3 Oppsummering av interessentmøtene	7
<b>5. Arbeidsmøter</b>	<b>9</b>

# 1. Innledning

Statens vegvesen har sammen med Kystverket og Jernbaneverket utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. KVUen ble ferdigstilt i november 2014.

Gjennom rammeavtale om kvalitetssikring av store statlige investeringer har Atkins Norge og Oslo Economics gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVUen. Kvalitetssikringen er gjennomført i perioden desember 2014 til august 2015.

I forbindelse med kvalitetssikringen har vi gjennomført møter med en rekke interessenter. I dette vedlegget gir vi en oversikt over dokumentene som er kvalitetssikret, hvilke interessenter vi har vært i kontakt med og en samlet oppsummering av møtene.



## 2. Dokumenter til kvalitetssikring

### 2.1 Generelle prosjektdokumenter

- [1] KVV for kryssing av Oslofjorden (hoveddokument)
- [2] Underlagsrapport for prissatte konsekvenser: KVV for kryssing av Oslofjorden
- [3] Underlagsrapport for prissatte konsekvenser: Framtidige løsninger for rv. 23 over Oslofjorden
- [4] Ikke-prissatte virkninger: KVV for kryssing av Oslofjorden.
- [5] Transportanalyser, Rambøll
- [6] Vurdering av muligheter for jernbane
- [7] Regionale virkninger: Hva betyr en fast forbindelse over Oslofjorden? For befolkning og arbeidsplass, TF-notat nr. 41/2014
- [8] Regionale virkninger av ny Oslofjordkryssing: Underlagsrapport i konseptvalgutredning (KVV) for kryssing av Oslofjorden, TØI rapport 1368/2014
- [9] Anslagsrapporter for konsepter og usikkerhetsanalyse

### 2.2 Dokumenter mottatt underveis i KS1

- [10] En ny fast forbindelse over Oslofjorden: Vurdering av konsekvensene for næringslivets transporter, Sitma
- [11] Bompengefinansiering av ny forbindelse over Oslofjorden (rev. 26.05.2014). Notat
- [12] Mulighet for bomfinansiering av rv. 23 med bru over Oslofjorden (15.10.2014). Notat
- [13] Supplerende transportanalyser, mai 2015
- [14] Analyse av bompenger for rv. 23 ny bru, juli 2015

### 3. Tidsplan/hovedaktiviteter for oppdraget

Følgende hovedaktiviteter er gjennomført:

- Oppstartsmøte prosjektet, departementer og etater der KVV ble presentert, 4. des. 2014
- Signering av avrop med Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, 18. des. 2014
- Oppstartsmøtet med KVV-prosjektet, 7. jan. 2015
- Møte med oppdragsgivere, 13. jan. 2015
- Fremsendelse av Memo 01 avklaring vedrørende forhold om KS1 av KVV for kryssing av Oslofjorden, 27. jan. 2015
- Kvalitetssikrers befarings av de forskjellige alternativene sammen med KVV prosjektet/Statens vegvesen, 4. feb. 2015
- Interessentmøter i Moss 10. feb. 2015
- Interessentmøter i Moss 12. feb. 2015
- Fremsendelse av Memo 02 til oppdragsgivere «Om behov for nye analyser i forbindelse med KS1 av KVV for kryssing av Oslofjorden», 30. mars 2015
- Fremsendelse av Memo 03 til prosjektet, «Om behov for nye analyser», 30. mars 2015
- Todagers fellessamling med KVV prosjektet om usikkerhetsanalyser, 22.-23. april 2015
- Kvalitetssikrers presentasjon av resultater for oppdragsgivere, 22. juni 2015
- Kvalitetssikrers fremleggelse og oversendelse av endelig rapport 14. aug. 2015



## 4. Interessentmøter

### 4.1 Oversikt over interessenter

Vi har hatt møter med følgende interessenter:

- Aksjon Nei til fjordkrysning via Jeløya
- Alliance Nei til bro over indre Oslofjord
- Buskerud fylkeskommune
- Fylkesmannen i Vestfold
- Fylkesmannen i Østfold
- Hurum kommune
- Logistikkforeningen
- Moss industri- og Næringsforening
- Moss kommune
- Naturvernforbundet
- NHO Østfold
- Norges Lastebileierforbund
- Oslofjordens friluftsråd
- Oslo Havn
- Rygge kommune
- Sabima
- Schenker
- Telemark fylkeskommune
- Østfold fylkeskommune
- Østfold fylkeskommune (samfunnsplanavdelingen)
- Østfold Høyre

I tillegg har vi hatt korte samtaler på telefon med interessenter som ikke ønsket et eget møte, men hvor de fikk komme med synspunkter og innspill til KVU.

### 4.2 Agenda for interessentmøtene

Alle interessenter fikk i forkant av møtene oversendt følgende agenda som utgangspunkt for samtalen:

*«Sentralt i kvalitetssikringen vi skal utføre, er å vurdere om løsningsalternativene tar hensyn til de overordnede politiske føringer og de viktigste behovene og at eventuelle motstridene behov balanseres på en god måte.*

*Eksempler på viktige momenter i en slik vurdering er:*

- *Hva er de viktigste behovene for din interessegruppe*
- *Er det spesielle grunner til at det er viktig å sette i gang nå?*
- *Hvilke vernebehov av natur, miljø og kulturminner foreligger i områdene som kan bli berørt?*
- *Hvilke problemstillinger og muligheter kan oppstå i regionen som følge av at de foreliggende alternativer settes i gang?*
- *Er det andre behov eller andre alternativer enn de som fremkommer i Statens vegvesens konseptvalgutredning som burde vært vurdert sterkere?*

*Vår kvalitetssikring skal ikke evaluere politiske spørsmål, men kun fokusere på å sikre at utredningen har fanget opp alle faktabaserte behov og videre vurdert konseptuelt ulike alternativer på en faglig god måte.»*

I tillegg spurte vi interessentene om hvordan de har vært involvert i prosessen med KVU.

### 4.3 Oppsummering av interessentmøtene

De fleste interessentene støtter anbefalingen i KVU om å videreutvikle konsepter for kryssing både for rv. 23 og mellom Moss og Horten. Det observeres mange og splittede synspunkter rundt hvorvidt kryssingen skal gjøres ved

bro eller tunnel. Enkelte av interessentene mente at konseptene K2 Hurumforbindelsen, både vei og jernbane, og K1 Forbedret ferjetilbud må vurderes nærmere.

### Behov

De overordnede behovene som kom frem blant interessenter var som følger:

- Mulighet for effektiv, sikker og forutsigbar kryssing
- Mulighet for lokale kryss

Plassering av kryssingen og valg av løsning, påvirker hvor godt kryssingen svarer på behovet til ulike grupper. Med tanke på langtransport er en kryssing lengst mulig sør å foretrekke, og gjerne en løsning som er strukket fra E18 til E6. For andre spiller plasseringen mindre rolle, mens valg av løsning er av større betydning. Fordelene med bro er forutsigbarhet, sikkerhet, lavere vedlikeholdskostnader og mulighet til lokale kryss og dermed fleksibilitet for gående, lokale reiser og kollektivtrafikken. Ulempene med bro er knyttet til inngrep i landskap og vernede områder. Enkelte flagger behovet for å kunne seile inn Oslofjorden, og at krav om seilingshøyde ikke nødvendigvis er tilstrekkelig for fremtidens behov.

Flere trekker frem kapasitetsutfordringer i dagens Oslofjordkryssing, og flagger behov for at det handles raskt.

### Bekymringer og svakheter ved KVV

De mest sentrale bekymringene som kom frem under interessentmøtene var som følger:

- Ilandføring av bro på Jeløy eller kunstige øyer bryter med vedtak om vern
  - Ilandføring av bro bryter med vedtaket direkte ved at man griper inn i vernet område
  - Kunstige øyer bryter vedtakets intensjon, da vedtaket kun omfatter fastland og ikke sjø
- KVV sikrer ikke friluftsområder som er i eie av kommuner, Friluftsrådet eller private (såkalte «utmarksområder»)
- Tap av biologisk mangfold er ikke tillagt stor nok vekt
  - Konfliktpotensialet burde vært vurdert til «stort»
  - Anleggsperiodens påvirkning på det biologiske mangfoldet og andre som sjeneres av arbeidet er ikke vektlagt
  - Virkningen på biologisk mangfold burde vært prissatt
- Kravet om seilingshøyde i brualternativene har negative implikasjoner:
  - Kravet er fordyrende
  - De tekniske utfordringene med jernbaneløsningen øker
- Brukonseptene er ikke beregnet med kostnader og virkninger knyttet til tilrettelegging av gang- og sykkelmuligheter. Trafikantnyttene er medregnet
- K3 løsning med bru Moss – Horten er ikke beregnet med bompengefinansiering. Dette fører til overvurdert nytteeffekt av konseptet.
- Trafikantnyttene som tilskrives de sørlige kryssingene som følge av endret reiserute, skyldes problemer med trafikkavvikling på E18. Dette bør ikke tillegges vekt.
- KVV burde vært sett i en større sammenheng.
  - Sammenheng med InterCity-utbygging
  - Ny terminalstruktur gods.
  - Internasjonale prosjekter innen gods
- K2 Hurumforbindelsen og spesielt jernbaneløsningsalternativet ble forkastet for tidlig i prosessen. Jernbaneløsningen var ikke tilstrekkelig utredet. Forhold som burde vært sett nærmere på:
  - Potensiale for arealutvikling og befolkningsvekst i områder som i dag har lav befolkning
- Bekymring for at K2 Hurumforbindelsen skal forverre dagens kapasitetsproblemer ved nedleggelse av kryssing Moss – Horten.
- Bekymring for trafikkbelastningen i bysentrum Moss og Horten, som følge av lokale kryss.
- Bekymring for at utbygging i veinettet flytter godstransport fra bane og sjø til vei
- Bekymring for at fjordkryssingen flytter trafikk fra E18 til E6, og skaper problemer i trafikkavviklingen på E6.

Det trekkes frem som en generell målkonflikt at bedre veier fører til økte klimautslipp. Dette gjelder både at det skapes ny trafikk, de svekkede incentivene til å benytte kollektivtransport, og det gjelder overføring av gods til vei fra bane og sjø.



## 5. Arbeidsmøter

Forløpende i kvalitetssikringen har det blitt avholdt arbeidsmøter og gjort avklaringer med prosjektet og rådgivere vedrørende kostnader, usikkerhet, trafikkanalyser og beregninger av prissatte effekter. Det ble gjennomført en to-dagers fellessamling med KVVU-teamet og deres tekniske rådgivere i forbindelse med usikkerhetsanalysen.



**ATKINS**  
oslo**economics**

*[www.osloeconomics.no](http://www.osloeconomics.no)*

*[www.Atkins global.no](http://www.Atkins global.no)*