



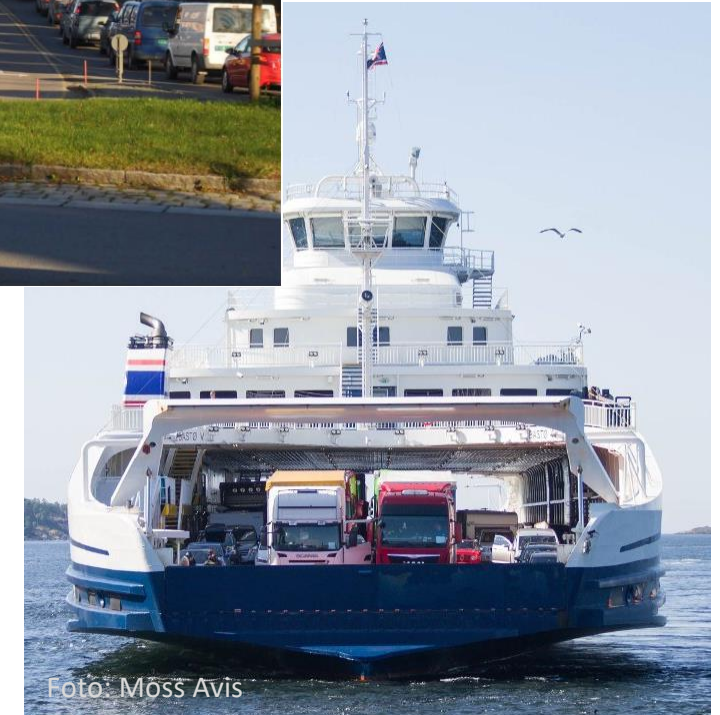
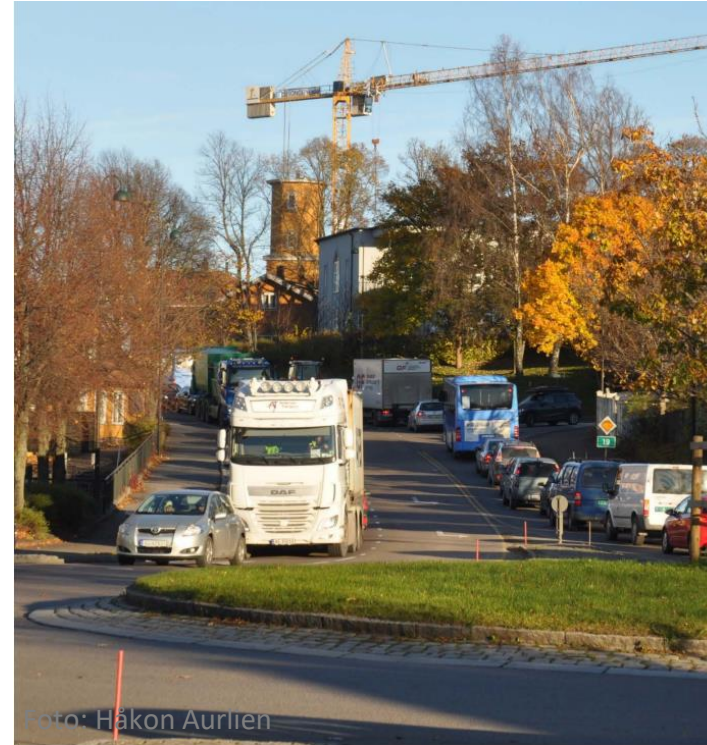
Rv. 19 Moss - kommunedelplan med konsekvensutredning

Kari Floten, prosjektleder Utbygging

Gyda Grendstad, fagdirektør Økonomi- og virksomhetsstyring Vegdirektoratet

Moss - by med lite plass og mye transport

- Rv. 19 gjennom Moss går gjennom sentrumsområdet av Moss by, fra havneområdet og til E6 ved Patterødkrysset.
- Hovedveg til Moss havn og Norges største ferjesamband Moss-Horten
- Viktig nasjonal og regional funksjon for næringstransport.
- Lokal hovedveg og eneste kjøreadkomst for befolkningen på Jeløya.

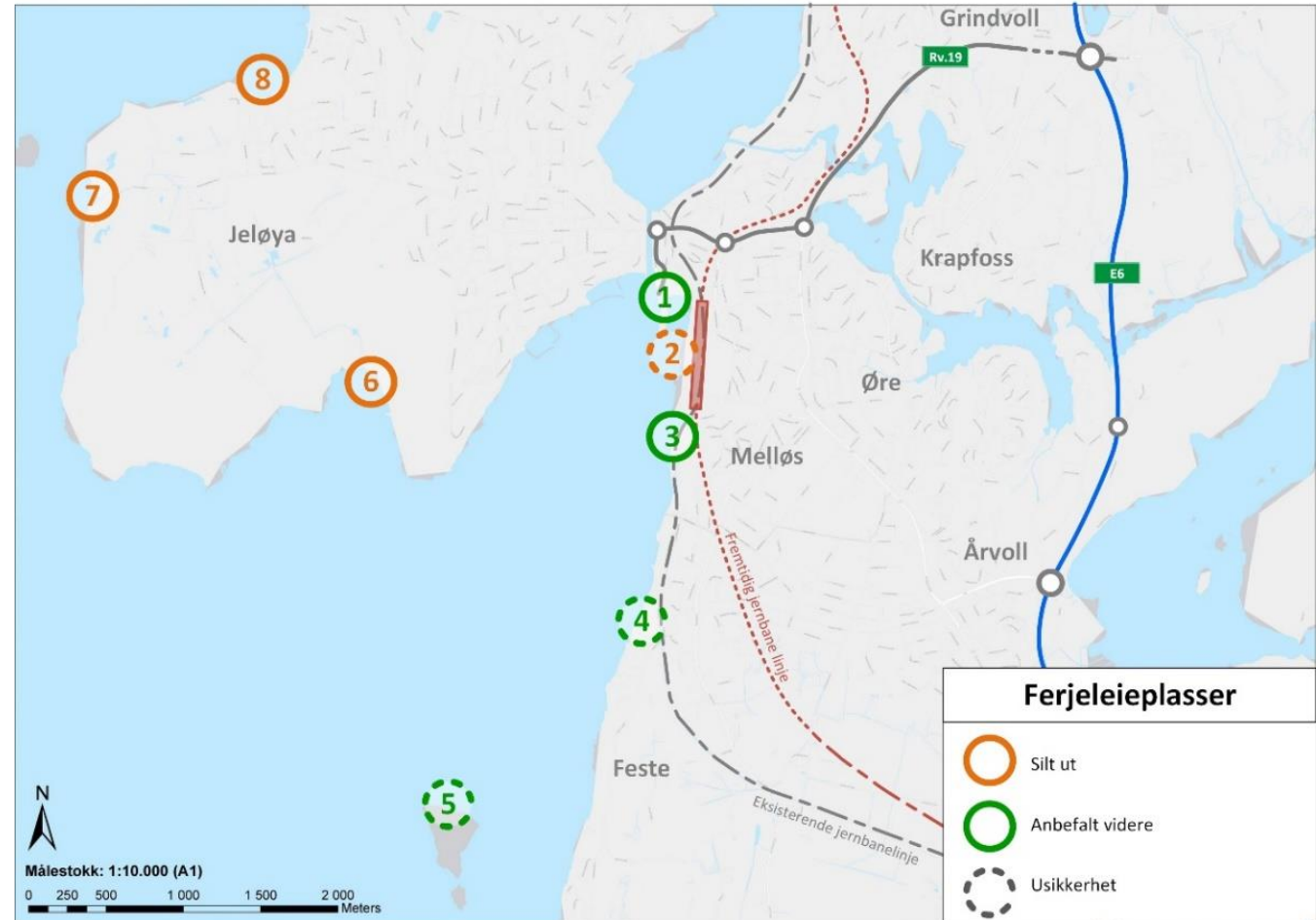




Hva er gjort etter 2017?

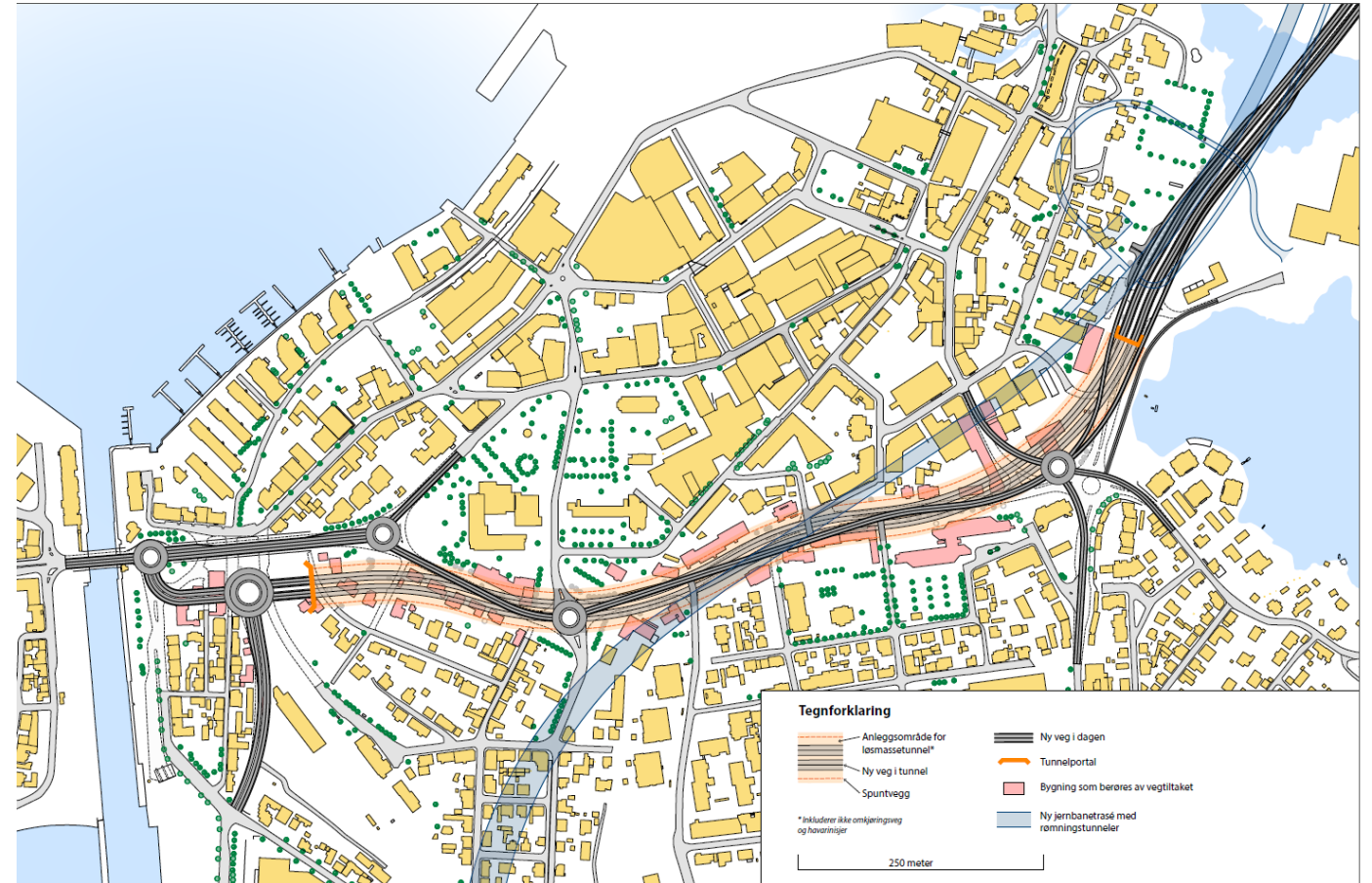
Tidligere utredninger for ferjeleiet for Moss - Horten

- KVV for kryssing av Oslofjorden 2014 – Flytting av ferjeleiet ble utredet, men ikke anbefalt. Regjeringsbeslutning foreligger ikke.
- Brev fra SD (2018): Fast forbindelse Horten-Moss utredes ikke videre
- Vegvesenet utredet plassering av et eventuelt nytt ferjeleie 2019
- Dagens plassering (1) ble anbefalt videreført. Alternativt Kleberget (3).
- Ev. flytting av ferjeleie for ferjesambandet Moss-Horten finansieres ikke av staten. Dette inngår derfor ikke i KVV estimatet.



November 2017 Mulighetsvurdering for rv. 19

- I NTP 2018 – 2029 står det at det er et mål å legge store deler av vegen i tunnel nordover.
- Basert på utvidet kunnskap om grunnforhold og kryssingsproblematikk veg/jernbane utgikk tunnel
- Antatt byggbar løsning: Kostnadsanslag 5,2 mrd. 2017-kr
- Prinsipp om havnering/trafikkfordeling inkludert
- Ikke anbefalt grunnet:
 - store inngrep i byens bebyggelse
 - høye kostnader
 - krevende trafikkavvikling i anleggsperioden
 - Rv. 19 isolert vil ikke bidra til å nå nullvekstmålet



2019 Byutredning Moss – arealbruk som virkemiddel

- Byutredning skal bidra til å vise hva som skal til for å nå nullvekstmålet i Moss
- Gjennomført etter mal for flere byer for byvekstavtaler med arealbruk som virkemiddel
- Grunnlag for blant annet planlegging og utredning av rv. 19 og en utvikling av en eventuell bypakke i Moss.
- Utviklet ulike arealbruksscenarioer for å beregne transportarbeid. Moss kommune benytter dette i sin utviklingsstrategi.
- 70% av alle turer i Moss er fritidsreiser (fritidsaktiviter, handel, besøk o.l.)



2021 Rv. 19 Mandat om videre planlegging

SVV gjorde en utredning og tilpasset KS1 gjennomført i regi av SD som grunnlag for kommunedelplanarbeid.

Regjeringsbeslutning av 09.04.2021 etter KS1:

- Fire alternative korridorer (0+, 4, 5 og 6) skal utredes videre i KDP med KU
- KVVU-estimat (øvre kostnad): 4 mrd. 2021 -kr.
- Eventuell flytting av ferjeleie skal ikke finansieres av staten, og er dermed ikke i kostnadsanslaget.
- Alternativene som berører Værne kloster landskapsvern-område er tatt ut



2021 Rv. 19 prioritert i første seks år NTP 2022 - 2033

- Primært bidra til god framkommelighet og forutsigbar reisetid for gjennomgangs- og næringstrafikken
- Mål at trafikken på strekningen ikke lenger skal være til hinder for en god byutvikling
- Netto nytte pr. investerte krone er -0,7 (2020)





Om kommunedelplan

Samfunns mål:

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

Effekt mål:

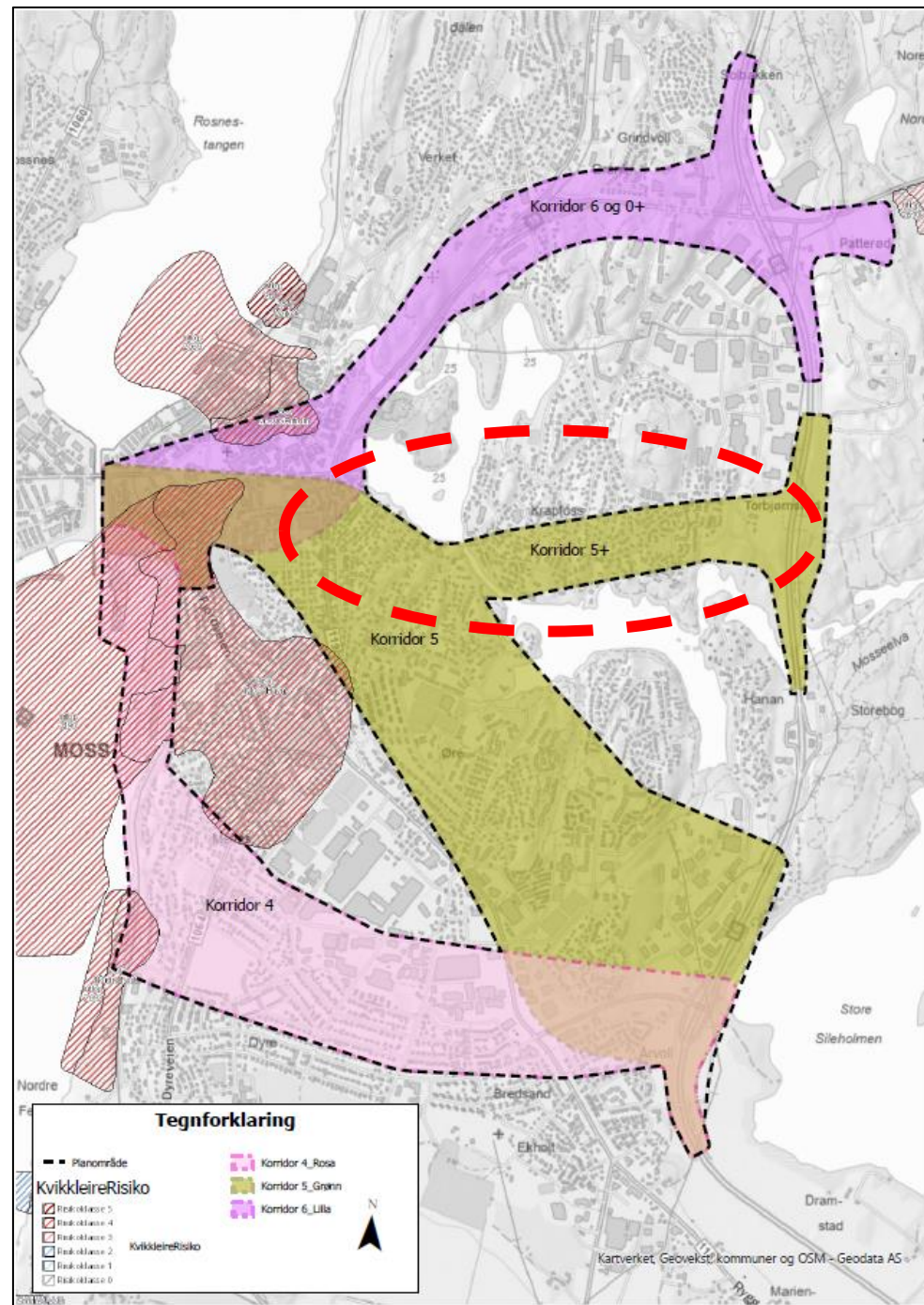
- Økt trafikkantnytte 1,6 mrd. (2020-kr)
- Redusert ulykkeskostnad med 20 mill. (2020-kr)
- Økt fremkommelighet for nærings- og gjennomgangstrafikk i tråd med målene i NTP.
- Prosjektet skal jobbe for løsninger som ikke er til hinder for by- og stedsutvikling i Moss.
- Prosjektet skal jobbe for å minimere arealinngrep i verdifulle landskaps-, jordbruks-, natur- og friluftsområder.
- Prosjektet skal ivareta løsninger som i dag eksisterer for gående og syklende, dette må fremkomme hvordan løses i planarbeidet
- Framtidig løsning for rv. 19 skal i minst mulig grad utgjøre en barriere mellom viktige målepunkt i sentrum, herunder mellom bykjernen og ny jernbanestasjon.

Aktuelle korridorer

- Aktuelle korridorer 4, 5, 5+ og 6/0+,

Felles for alle korridorer:

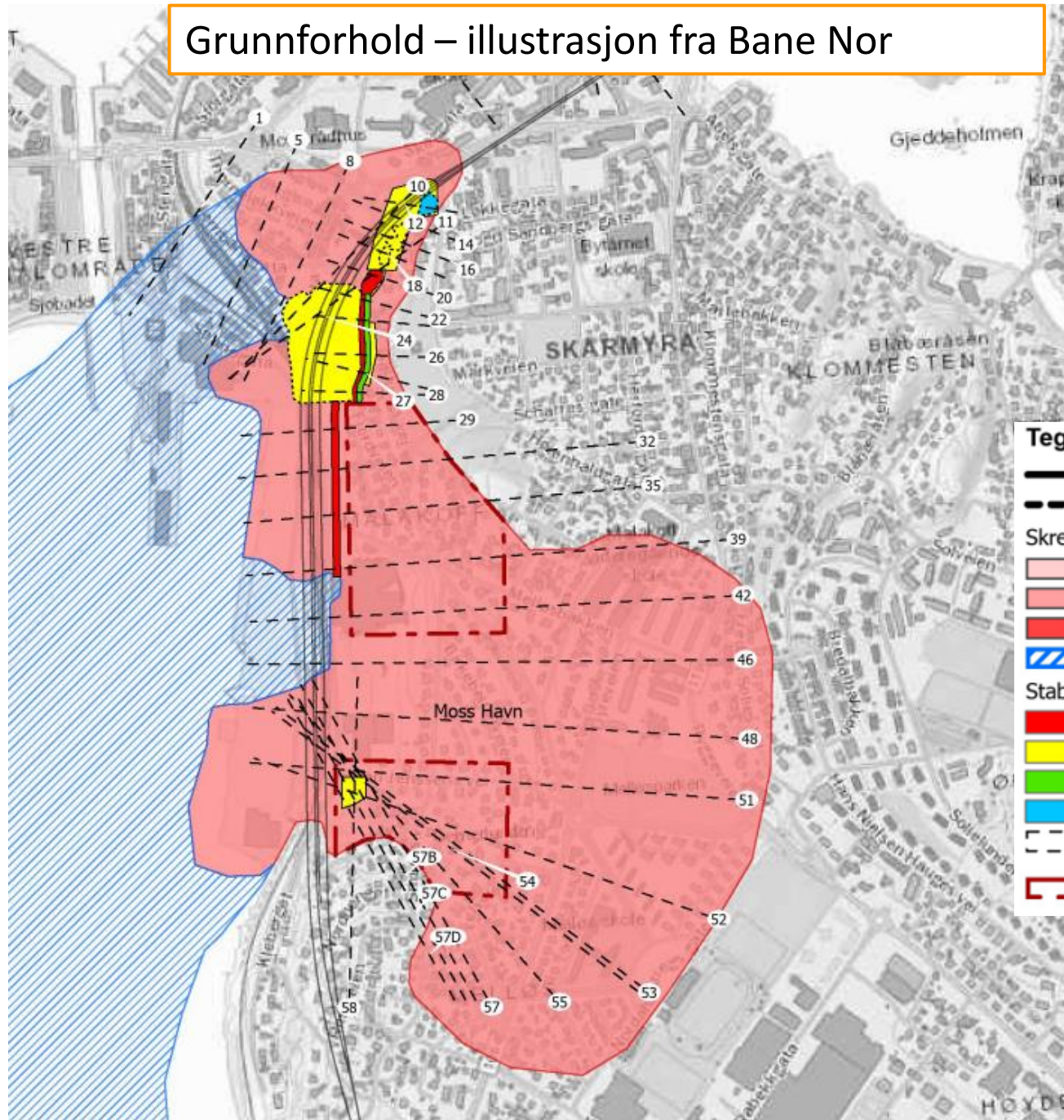
- Over KVV-estimat
- Utfordrende startpunkt ved ferjehavna
- Sett derfor på andre korridorer som 5+





Utfordringer

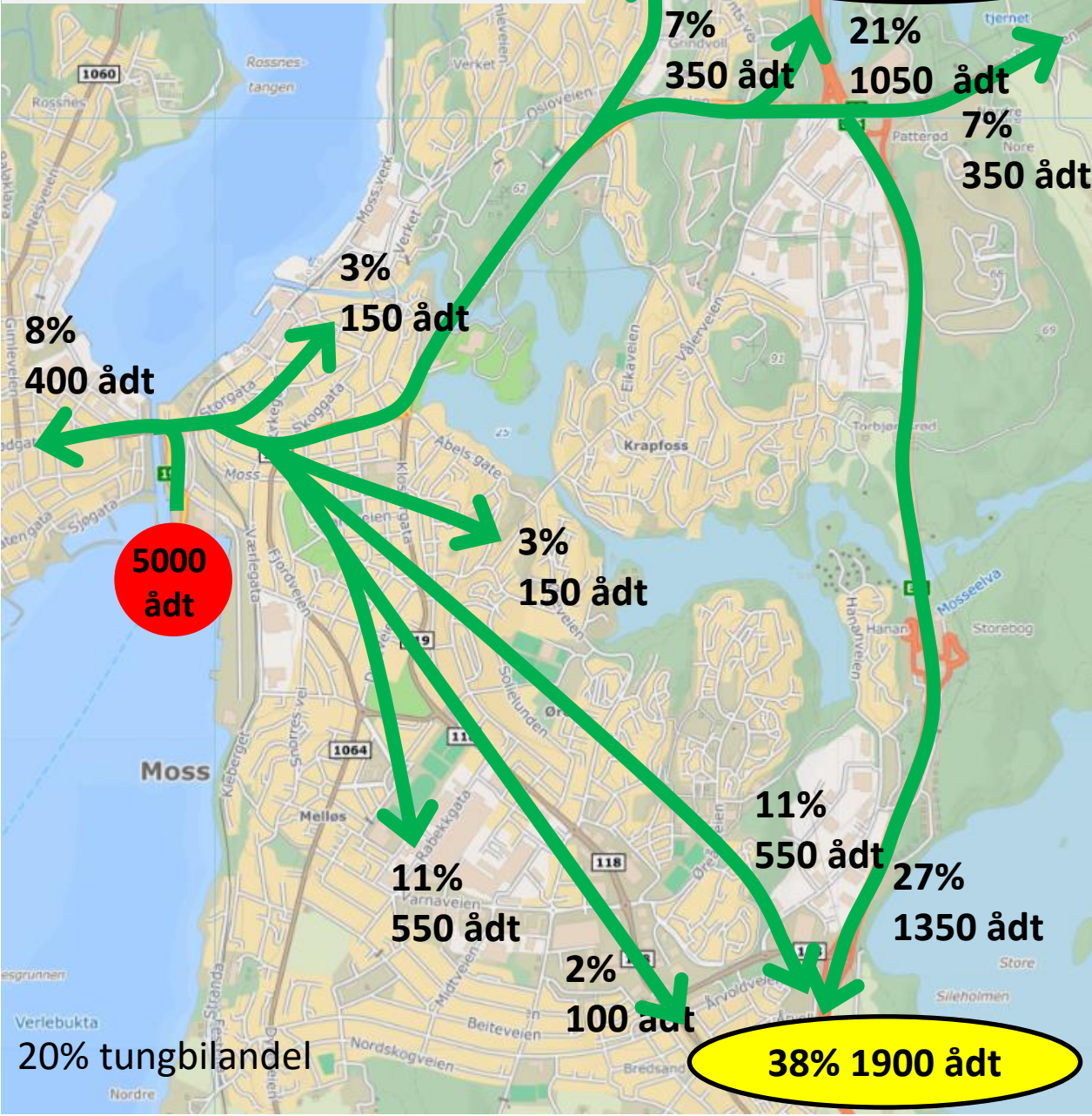
Grunnforhold – illustrasjon fra Bane Nor



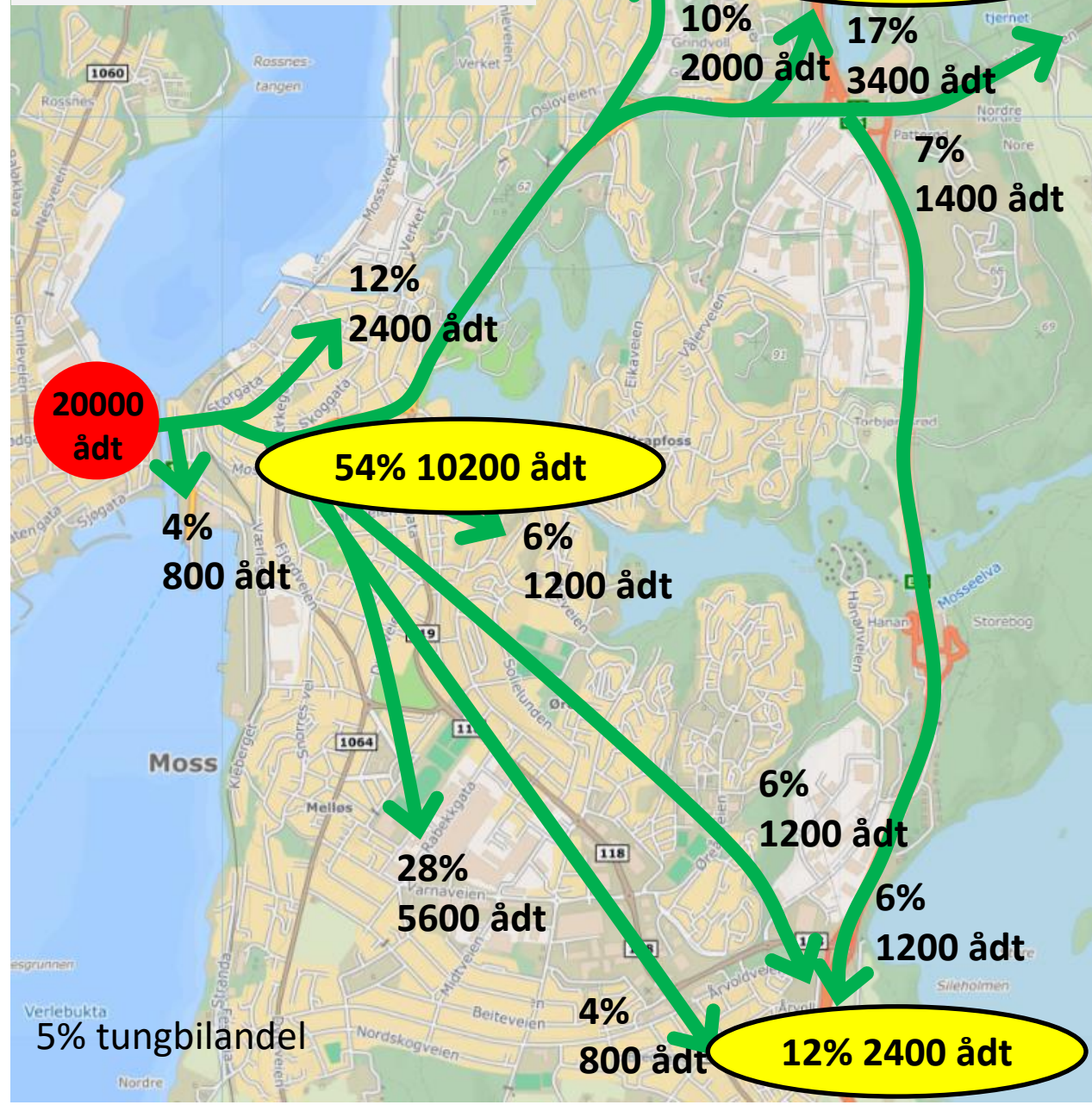
Tegnforklaring

- Planlagte jernbanespor IC-SMS
- Beregningssnitt
- Skredfaregradklasse**
 - 1 - Lav
 - 2 - Middels
 - 3 - Høy
- Utløpsområde kvikkleire
- Stabilitetsforbedrende tiltak (measures to improve stability)**
 - Kalksementstabilisering eller jetpeling (LCC or JG)
 - Motfylling (counter fill)
 - Permanent støttekonstruksjon (permanent retaining wall)
 - Avgraving (unloading)
 - Midlertidige tiltak (temporary measures)
 - Arealer hvor udrenert sikkerhetsfaktor er mellom 1.2 - 1.4 og hvor det ikke skal utføres stabilitetsforbedrende tiltak i IC SMS prosjektet. I dette området bør ikke terrenngrep som forverrer stabiliteten godkjennes.

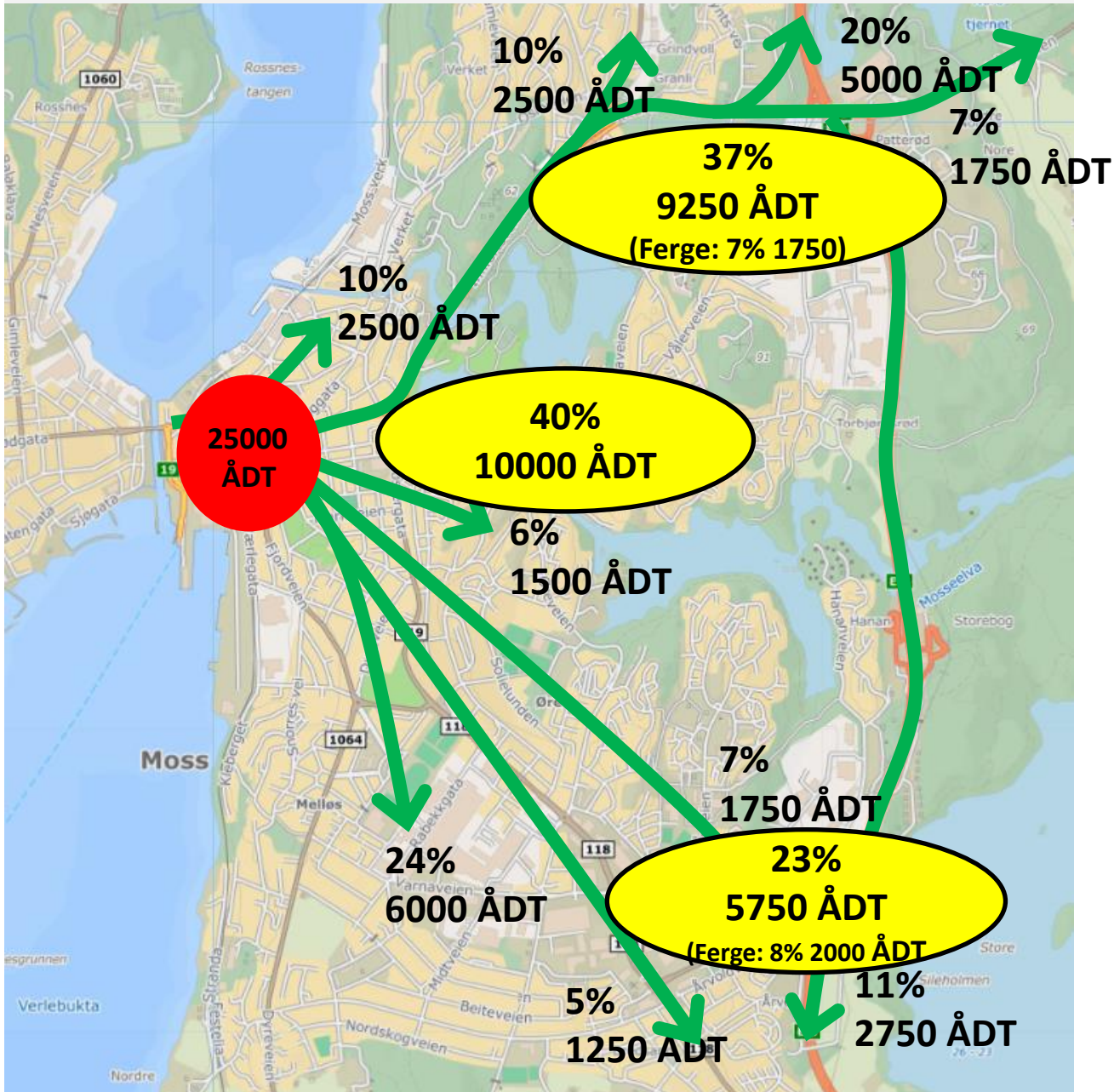
Trafikkstrømmer fra fergekai



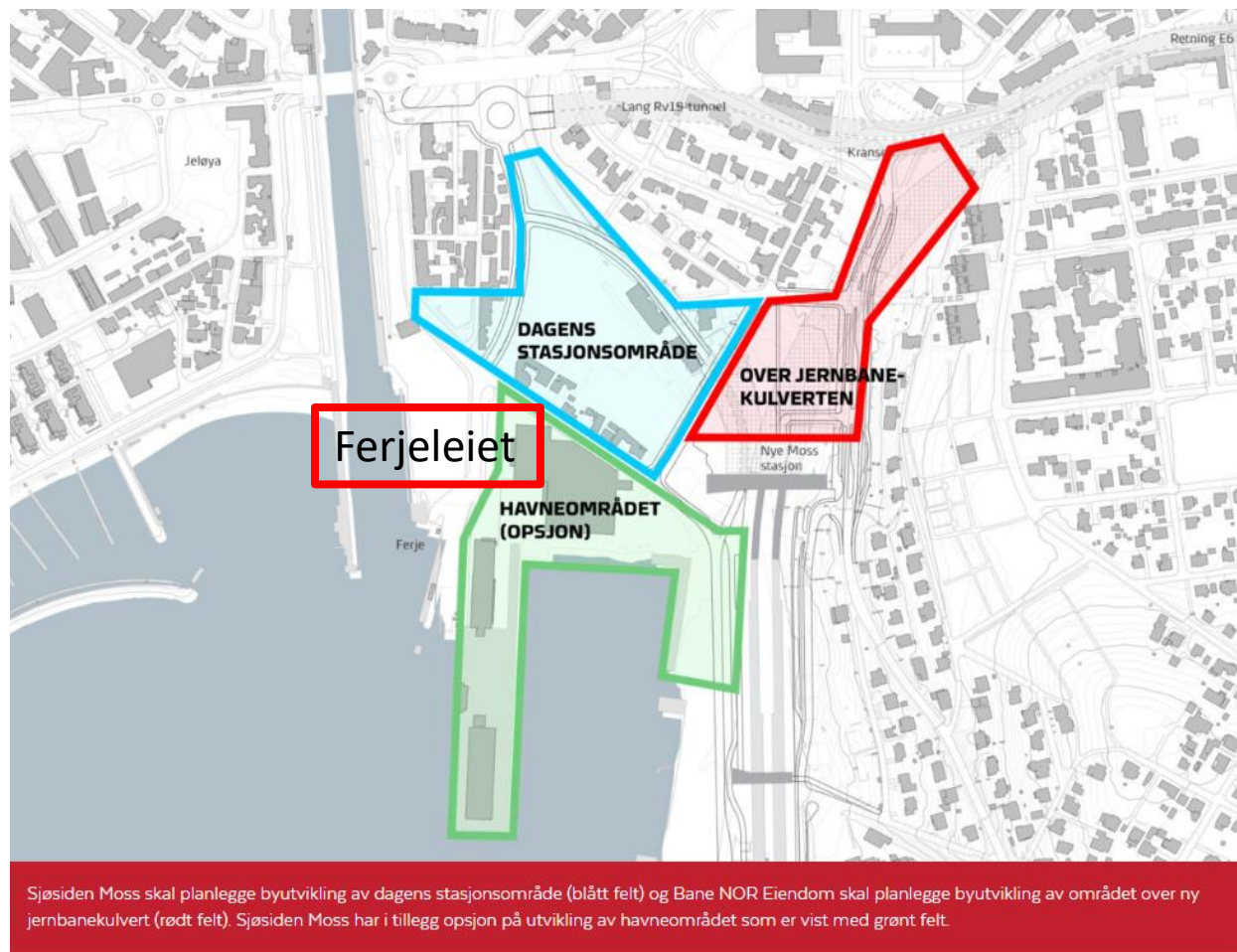
Trafikkstrømmer fra Jeløy



Trafikkstrømmer fra Rådhusbrua



Rv. 19 vs byutvikling



Sjøsidens Moss AS – Moss kommune og Bane Nor eiendom prosjekt. Illustrasjoner fra Sjøsidens og Bane Nor

Byutvikling - Sjøsiden Moss AS



Statens vegvesen



- Kostnadskontroll
- Kommunedelplan sendes til Moss kommune til behandling 2025 ?
- Politisk behandling 2025/2026?

Utfordringer:

- Dårlige grunnforhold - kvikkleire
- Startpunktet i vest/ferjeleiet
- Målkonflikt mellom kommune og SVV
- Kostnadsnivå

Hva gjør prosjektet nå:

- Utreder i tråd med planprogrammet
 - utreder korridor 0+; enkle trafikale tiltak på eksisterende veg
- Ser på en alternativ korridor, dvs **5+** som ikke var med i bestillingen
- Kvalitetssikring og optimalisering av korridorene

NTP 2025 – 2036 forberedes nå, legges fram våren 2024 – vesentlig lavere rammer

- Transportvirksomhetene har levert utredninger og prioriteringsforslag
 - [NTP 2025–2036: Svar på oppdrag med frist 3. oktober 2023 - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/tema/transport/transportplanering/transportplanering-2025-2036)
- Kriteriet for å være med i første seks år er vedtatt kommunedelplan
- Store bindinger gjennom vegprosjekter under bygging
- Levert prioriteringslister 1.oktober, få nye prosjekter kan startes i første seks år
 - F.eks ved videreføring av rammer i 2023 – budsjettet:

Tabell 11.3 Prissatte virkninger av investeringer i porteføljen (> 1 mrd. kr), sortert etter kriteriene i porteføljestyling, og mulige mindre investeringer i første seksårsperiode. Ramme 3 (+10 pst.), 2024-kr. Anslagene for mindre investeringer er svært grove. Virkningen av bindinger, strekningsvise tiltak under 1 mrd. kr i siste seksårsperiode og mindre, målrettede tiltak kommer i tillegg.

Korridor	Prosjekt	Restbehov stat	Restbehov annet	Netto nytte	NNB	NNK	Trafikant- og transportbrukermytte	Operatørnytte	Det offentlige	Samfunnet for øvrig
		Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr udiskontert ink. mva	Mill. 2024-kr diskontert	Netto nytte per budsjettkrone (eks mva)	Netto nytte delt på investering og drift-vdl (eks. mva)	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert	Mill. 2024-kr diskontert
	Porteføljen første 6 år									
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	2 382	4 186	-4 403	-1,1	-0,7	-190	157	-3 864	-505
5	E134 Røldal-Seljestad	3 336	689	-1 685	-0,5	-0,4	2 517	0	-3 581	-621
8	E6 Megården-Mersvikbotn	12 343	0	-7 617	-0,7	-0,7	4 878	0	-10 425	-2 070
	Sum porteføljen starter første 6 år og åpner i 12-årsperioden	18 061	4 875	-13 705			7 204	157	-17 870	-3 196



Takk for oppmerksomheten!