

# RV. 19 MOSS – IDEVERKSTED 24.09.2019

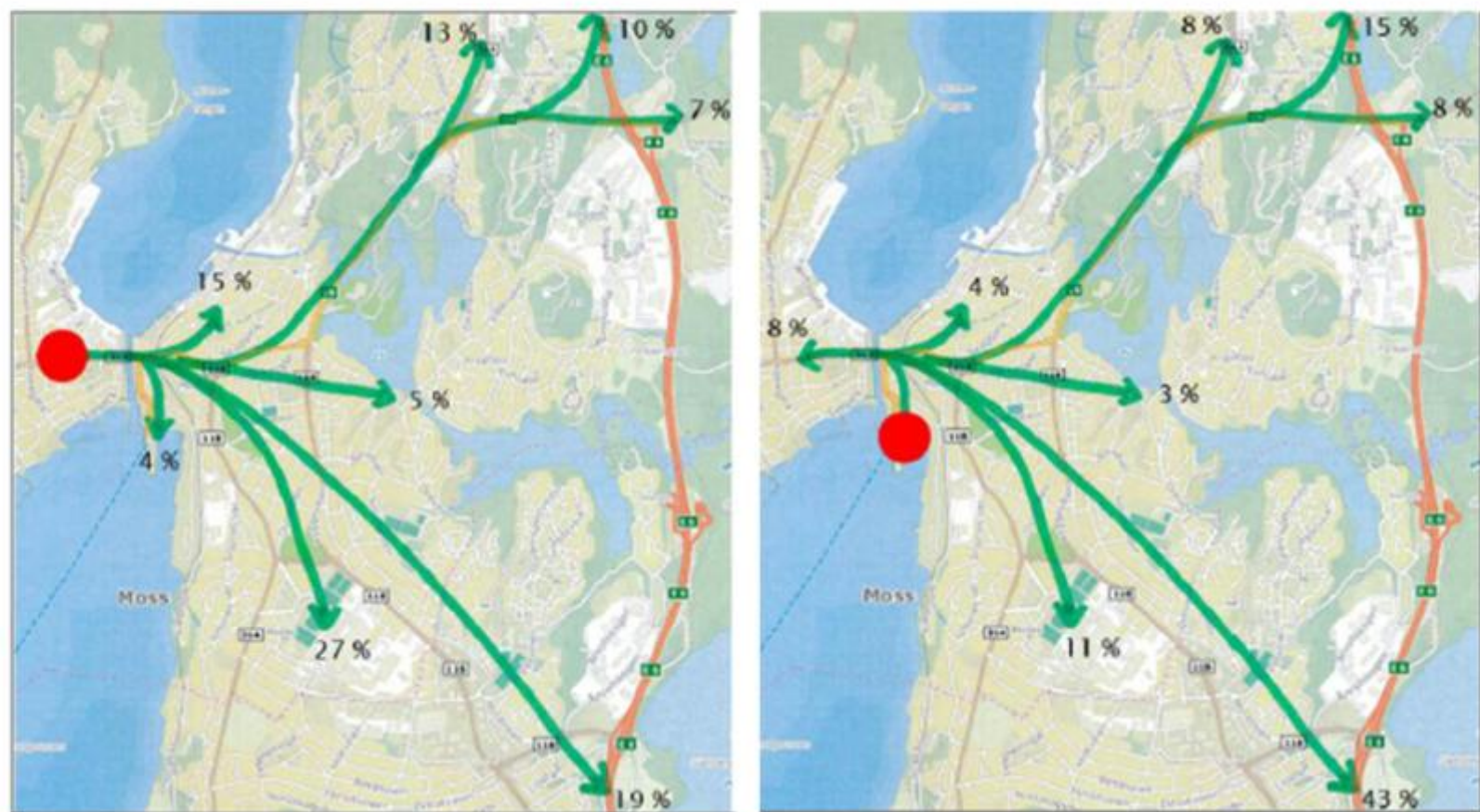
## PRESENTASJON AV MULIGE FERJELEIEPLASSER OG VEGKORRIDORER



# INNHOOLD

1. MULIGE PLASSERINGER AV FERJELEIE
2. VEGTRASEER - ALTERNATIVSØK OG SILINGSPROSESSEN
3. SPØRSMÅL

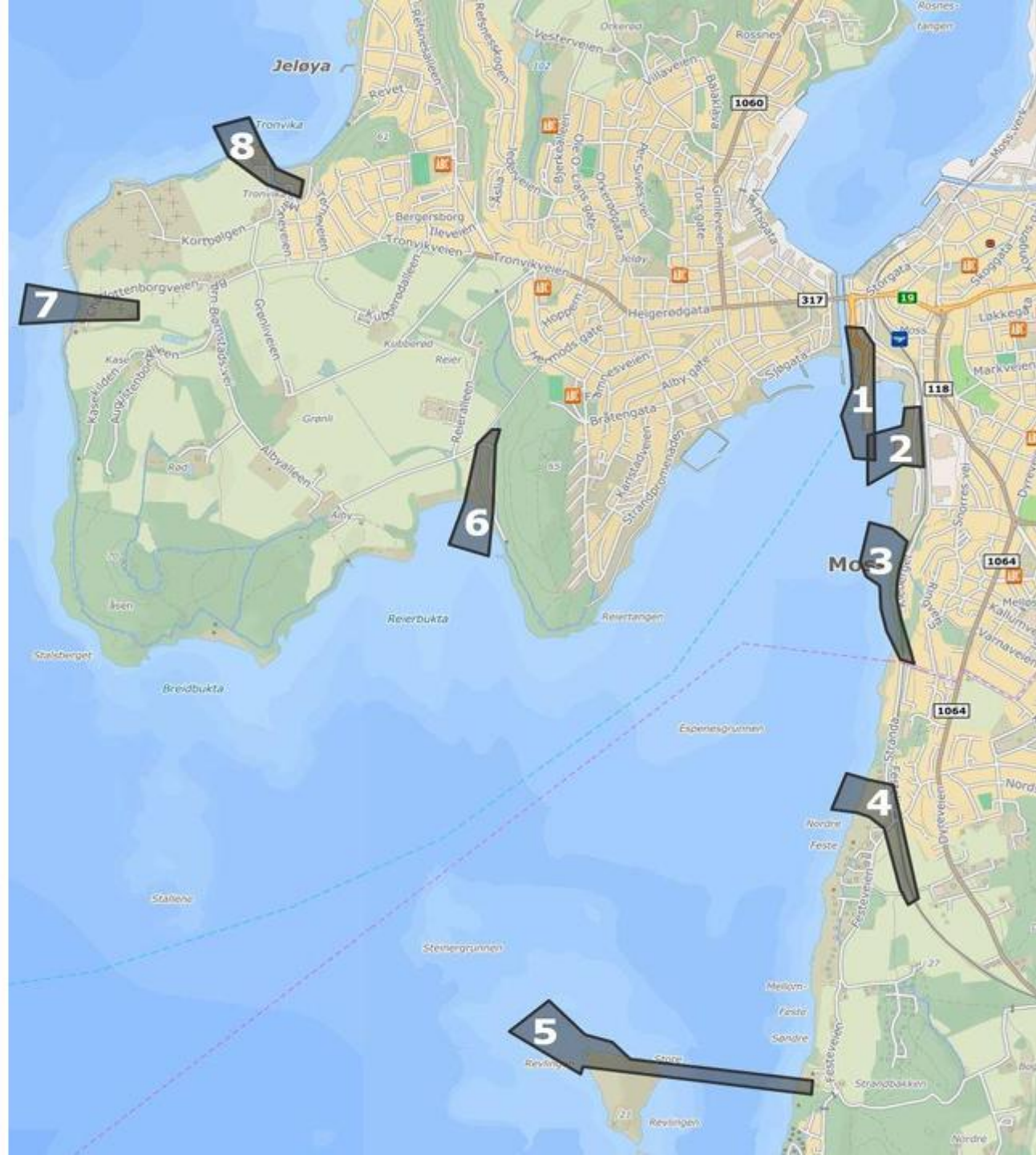
# TRAFIKKSITUASJONEN



Figur 2 Kartet over t.v. viser fordeling av trafikken fra Jeløya mens kartet t.h. viser hvordan ferjetrafikken fordeler seg. Statens Vegvesen (2017)

# MULIGE PLASSERINGER AV FERJELEIE

1. Eksisterende ferjeleie
2. Ihht områdereguleringen for Moss havn
3. Kleberget rett sør for eksisterende havneareal
4. Nordre Feste
5. Store Revlingen
6. Reierbukta på Jeløya
7. Charlottenborg Gullholmen [[Ingen tittel]] øya
8. Tronvika på Jeløya



# FERJELEIE

Rangering av ferjeleier inneholder følgende elementer:

- Byggbarhet inkl. gode nok grunnforhold for fundamentering av ferjekaier.
- Hensiktsmessig og stor nok oppstillingsplass på landsiden.
- Nok plass til ferjer.
- Gode innseilingsforhold for ferjer.
- God kobling til Rv 19 og E6.
- Akseptabelt naturinngrep.
- Akseptabel innvirkning på Moss havn sin virksomhet.
- Overseilingstid Moss - Horten

# OPPSUMMERINGSTABELL FERJELEIE (1)

	Byggbarhet/kostnad	Innvirkning på Moss havn	Kobling til Rv 19 og E6
<b>Eksisterende ferjeleie</b>	Lett å bygge. Relativt lav kostnad	Avhengig av veg mot nord eller sør	Mot nord: Kostbar Mot sør: Akseptabel
<b>Områderegulering Moss havn</b>	Lett å bygge, trangt, relativt lav kostnad. Kostbar areal-erstatning for havna	<b>Tar svært mye havneareal som er vanskelig å erstatte.</b>	Mot Patterød – komplisert og svært dyrt. Mot sør: Akseptabel
<b>Kleberget – havna sør</b>	Vanskelige, men ikke umulige grunnforhold	<b>Tar mye havneareal. Ikke havnespor</b>	Mot sør. Akseptabel kostnad
<b>Nordre Feste</b>	<b>Kvikkleireområde. Risikoklasse 4. Antatt kostbart</b>	Ingen	Mot sør. Akseptabel kostnad
<b>Store Revlingen</b>	Ukjente grunnforhold.	Ingen	Bro + veg langs eksisterende jernbanelinje.
<b>Reierbukta (Jeløya)</b>	Mulig kvikkleire i sør. Antatt bra grunnforhold	Ingen	<b>Komplisert fjordkryssing. Høy kostnad</b>
<b>Charlottenborg (Jeløya)</b>	Antatt bra grunnforhold	Ingen	<b>Komplisert fjordkryssing. Høy kostnad</b>
<b>Tronvika (Jeløya)</b>	Mulig kvikkleire. Risikoklasse 3	Ingen	<b>Komplisert fjordkryssing. Høy kostnad</b>

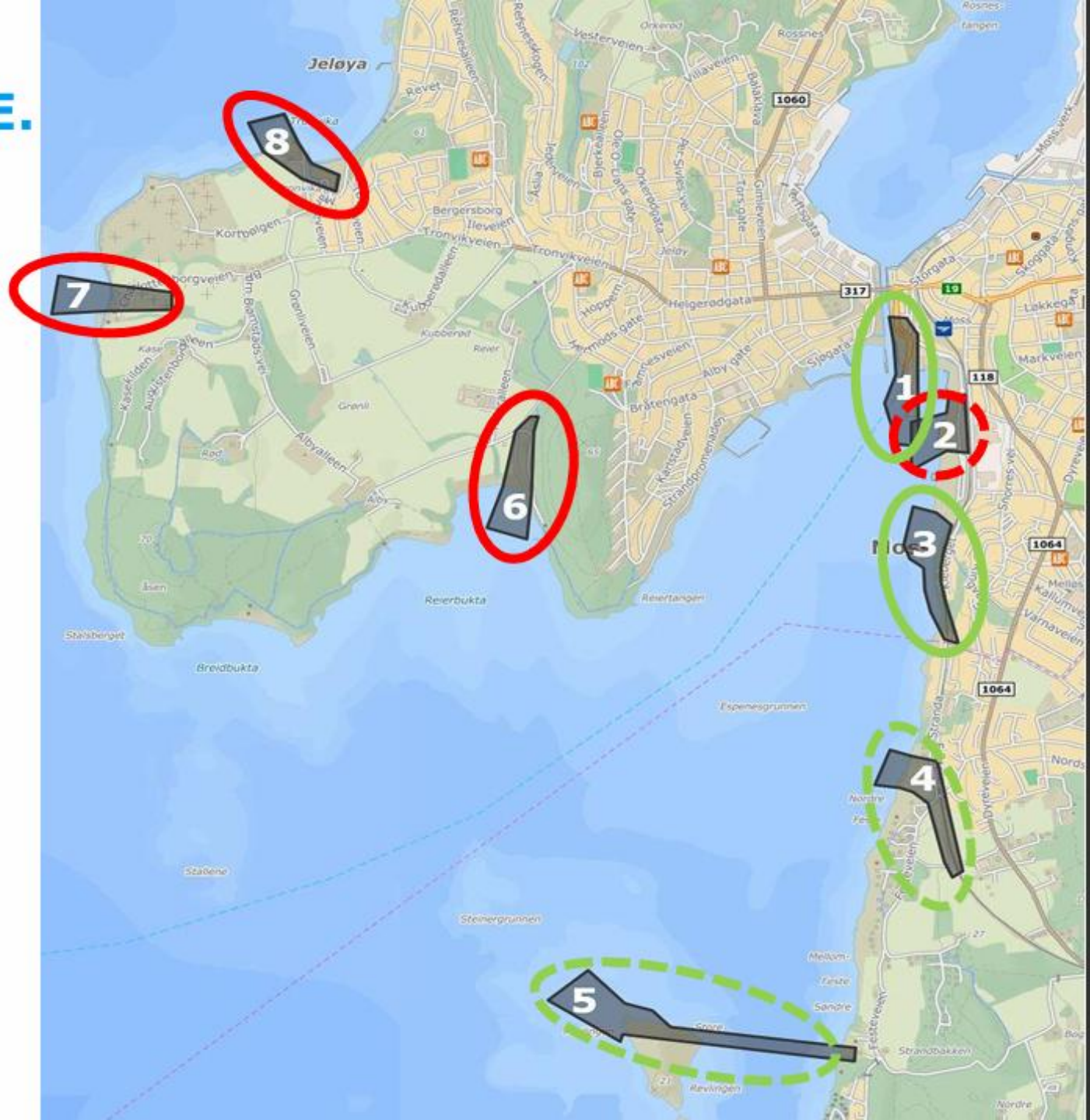
## OPPSUMMERINGSTABELL FERJELEIE (2)

	Overseilings- lengde	Innseiling og plass for ferjer	Avstand til sentrum og jernbanen	Naturinngrep	Byutvikling
<b>Eksisterende ferjeleie</b>	Ca. 10,8km	Som i dag, rett inn	Som i dag. Kort avstand	Lite eller ingen	<b>Lite areal til byut- vikling, sjøsiden</b>
<b>Område- regulering Moss havn</b>	Ca. 10,6km	Litt dårligere enn i dag. Knappt 90 <sup>o</sup> tårn inn til kai	Som i dag. Kort avstand	Lite eller ingen	Noe areal til byutv. Erstatningsareal til havna
<b>Kleberget – havna sør</b>	Ca. 10,2km	Litt dårligere enn i dag. Knappt 90 <sup>o</sup> tårn inn til kai	Nesten akseptabelt til stasjon. Langt til sentrum	Masseuttak fra Kleberget	Byutvikling mulig. Avhenger av havna
<b>Nordre Feste</b>	Ca. 9,6km	Rett inn	<b>Egen transport nødvendig</b>	<b>Jordbruksareal</b>	Byutvikling mulig
<b>Store Revlingen</b>	Ca. 8,1km	Rett inn	<b>Egen transport nødvendig</b>	<b>Statlig sikret friluftsområde</b>	Byutvikling mulig
<b>Reierbukta (Jeløya)</b>	Ca. 8,6km	Rett inn	<b>Egen transport nødvendig</b>	<b>Landskapsvern -område</b>	Byutvikling mulig
<b>Charlotten- borg (Jeløya)</b>	Ca. 6,5km	Rett inn	<b>Egen transport nødvendig</b>	<b>Landskapsvern -område</b>	Byutvikling mulig
<b>Tronvika (Jeløya)</b>	Ca. 8,0km	Drøyt 90 <sup>o</sup> tårn inn til kai	<b>Egen transport nødvendig</b>	<b>Landskapsvern -område</b>	Byutvikling mulig

# PLASSERINGER AV FERJELEIE. OPPSUMMERING

De fire stedene som anbefales å bli med videre til silingsprosessen er i rangert rekkefølge:

- Eksisterende ferjeleie (Grønn)
- Kleberget rett sør for eksisterende havneareal (Grønn)
- Nordre Feste (Stiplet grønn)
- Store Revlingen (Stiplet grønn)
- Områdereguleringsplanen for Moss havn. Vurderes opp mot havneaktivitet



# MÅLET MED SILINGSPROSESSEN

- Målet med silingsprosessen er å tidlig forkaste:
  - områder og korridorer som ikke oppnår målene eller styringsmålet for kostnader
  - er klart dårligere enn andre korridorer.
- På den måten står man igjen med et begrenset antall realistiske korridorer for videre utredning.
- Gjenstående korridorer vil sammenlignes og rangeres i forhold til måloppnåelse før en anbefaling gis.
- Innenfor korridoren som til slutt legges fram skal det være mulig å finne en veglinje som kan oppfylle målene som er satt for prosjektet på best mulig måte.

# ALTERNATIVSØK OG SILINGSPROSESSEN

## Siling fase 1 – områdesiling

- Identifisere mulig ferjeplasseringer og korridorer for ny rv. 19.
- Sile vekk uaktuelle områder for Rv. 19 eller ferjeleie pga. konflikt med store verdier eller overskrider styringsrammen.
- Sile vekk Rv. 19 eller ferjeleie som er klart dårligere enn andre alternativer.

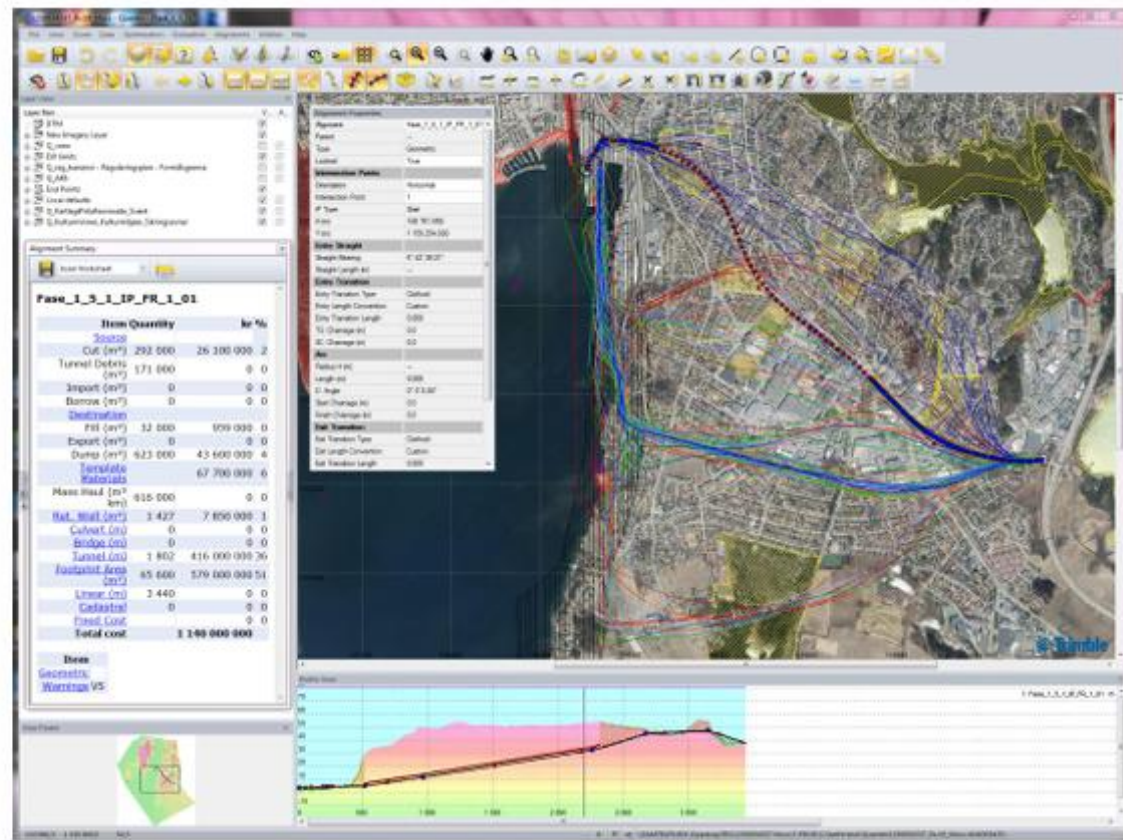
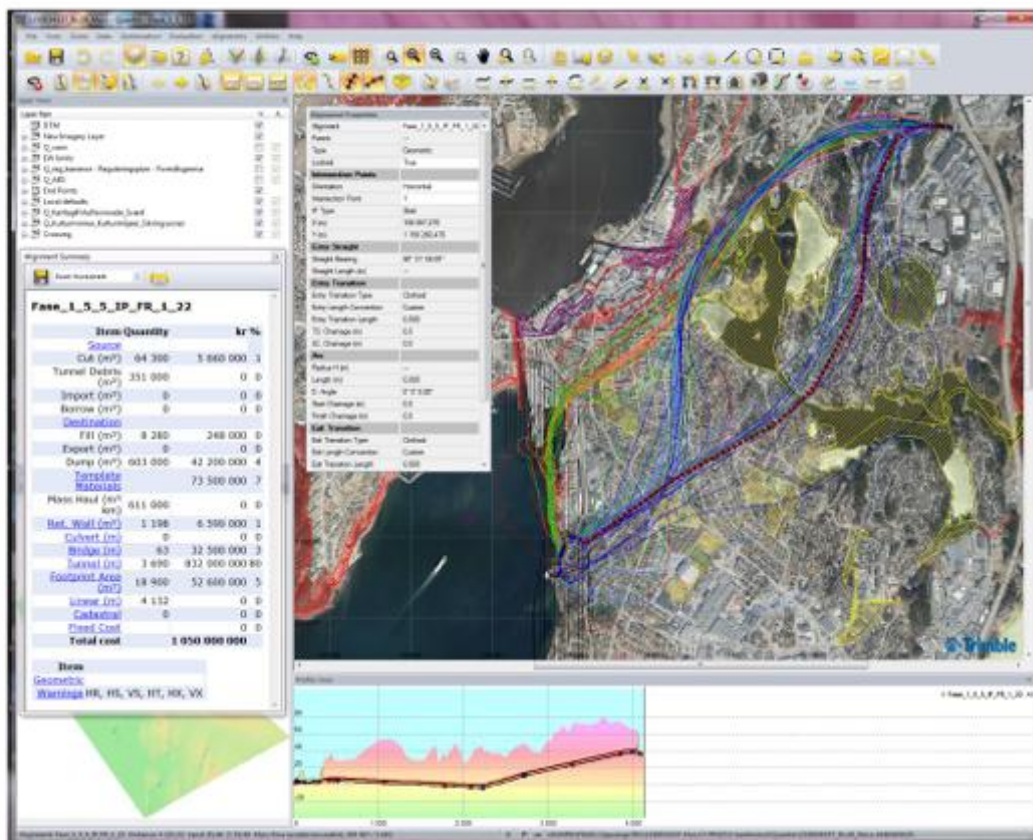
## Siling fase 2 – siling til planområde

- Siles ned til et planområde gjennom å sette korridorene opp mot hverandre og sjekke hvem som har størst måloppnåelse.
- Forslag til silingskriterier går Statens vegvesen gjennom senere i programmet.



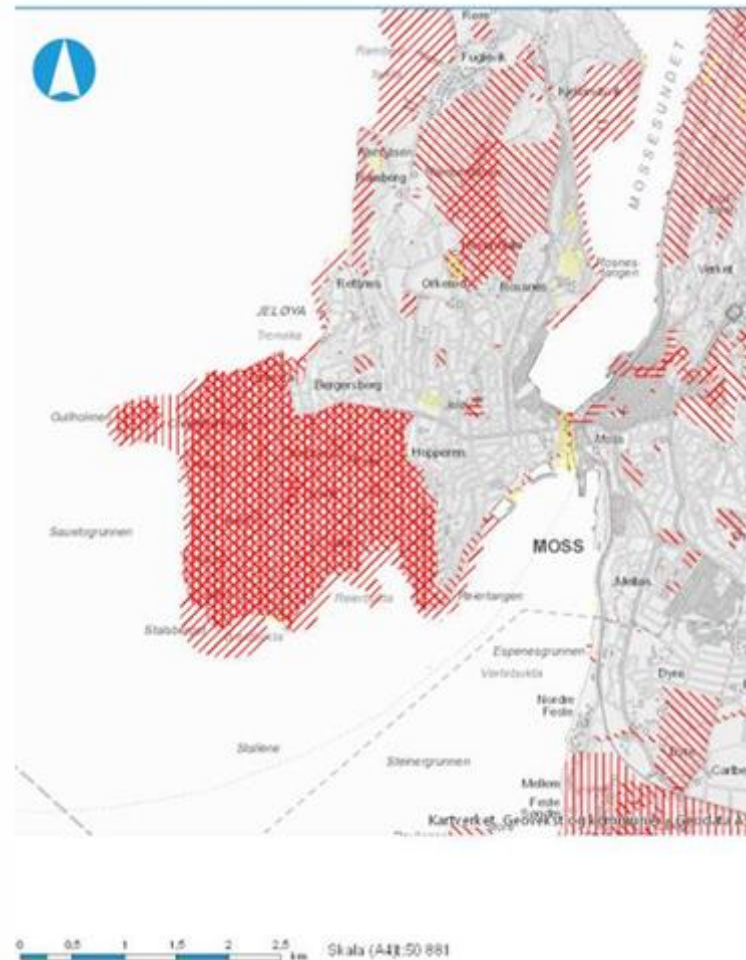


# ALTERNATIVSØK OG SILINGSPROSESSEN - EKSEMPLER



# FORKASTEDE OMRÅDER - JELØYA

- Alle korridorer fra Jeløya ligger over styringsrammen (kostnadsrammen).
  - Lange tunneller og kostbare bruer.
- Søndre Jeløy landskapsvernområde.
- Tre mindre naturreservater.
- Leve-/funksjonsområder for mange rødlistearter og arter av nasjonal forvaltningsinteresse.
- I vann finnes det også store verdier i området langs Jeløya (bløtbunnsområder i strandsonen, og ålegrassamfunn).
- Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, Kulturmiljø 311, Objekt-id 323



## Naturvernområde

/// Naturvernområde

## Naturtyper

/// Svært viktig eller iktig

/// Lokalt viktig

## Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

/// Trua arter, ansvararter

/// Nær trua arter, andre spesielt hensynskrevende arter

## Kartlagt friluftsområde

/// Svært høy verdi

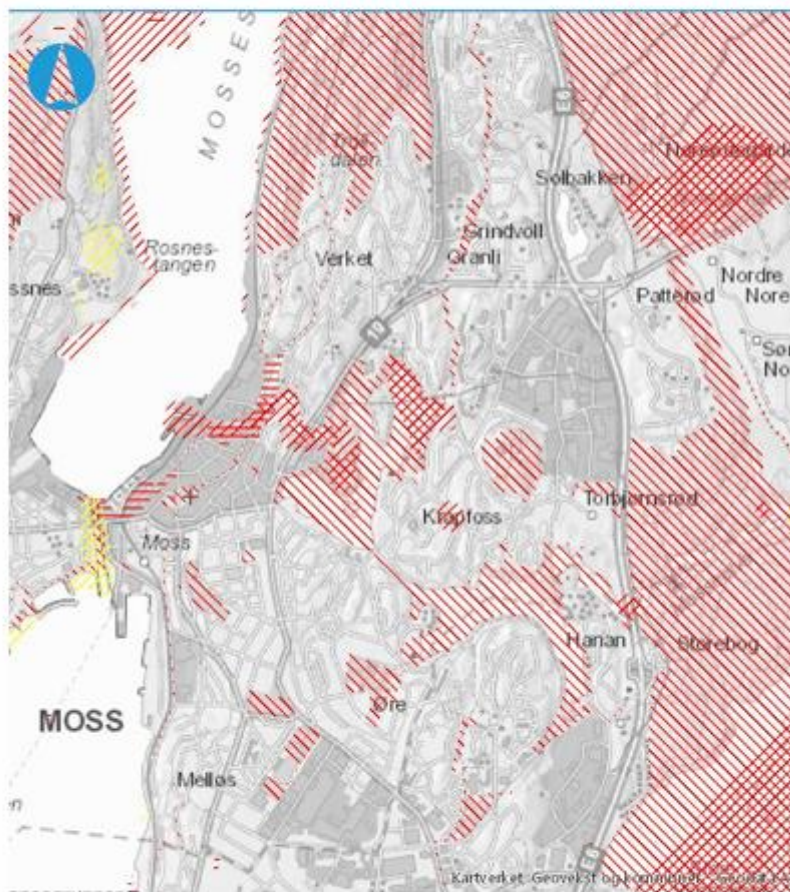
/// Registrerte kulturminner

## Landskapsbilde

/// Landskapsbilde

# FORKASTEDE OMRÅDER – VANSJØ/MOSSEELVA

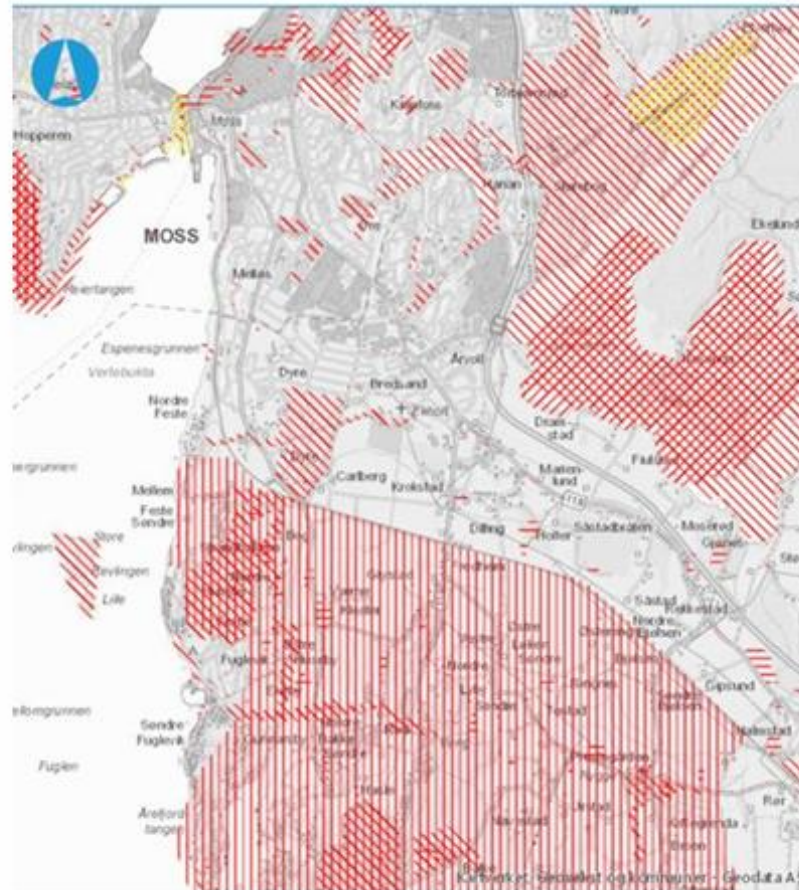
- Ved og i Vansjø ligger friluftslivsområder med svært høy verdi.
- Turområdet ved Nesparken har svært høy verdi og må unngås av hensyn til friluftsliv.
- Rådlistearten fuglearter: Toppdykker (NT), hettemåke (VU), fiskemåke (NT), makrellterne (EN), vipe (EN), stær (NT), gulspurv (NT), sivspurv (NT), blåstrupe (NT), nattergal (NT), taksvale (NT), tyrkerdue (NT), bergirisk (NT), sivhauk (VU), sædgås (VU) og stjertand (VU) registrert.



# FORKASTEDE OMRÅDER – VÆRNE KLOSTER

RAMBOLL

- Ingen aktuelle linjer ligger nær Værne kloster.
- Landskapsvern-området strekker seg helt opp til boligbebyggelsen i Moss (sør viktigst).
- Viktige friluftslivsområder.
- Tre naturreservater.
- Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, Objekt-ID 319, Kulturmiljø-ID 307.



## Naturvernområde

/// Naturvernområde

## Naturtyper

/// Svært viktig eller iktig

/// Lokalt viktig

## Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

/// Trua arter, ansvararter

/// Nær trua arter, andre spesielt hensynskrevende arter

## Kartlagt friluftsområde

/// Svært høy verdi

/// Registrerte kulturminner

## Landskapsbilde

/// Landskapsbilde

0 0,5 1 1,5 2 2,5 km Skala (A4): 50 881

Date: 13.09.2019

RAMBOLL

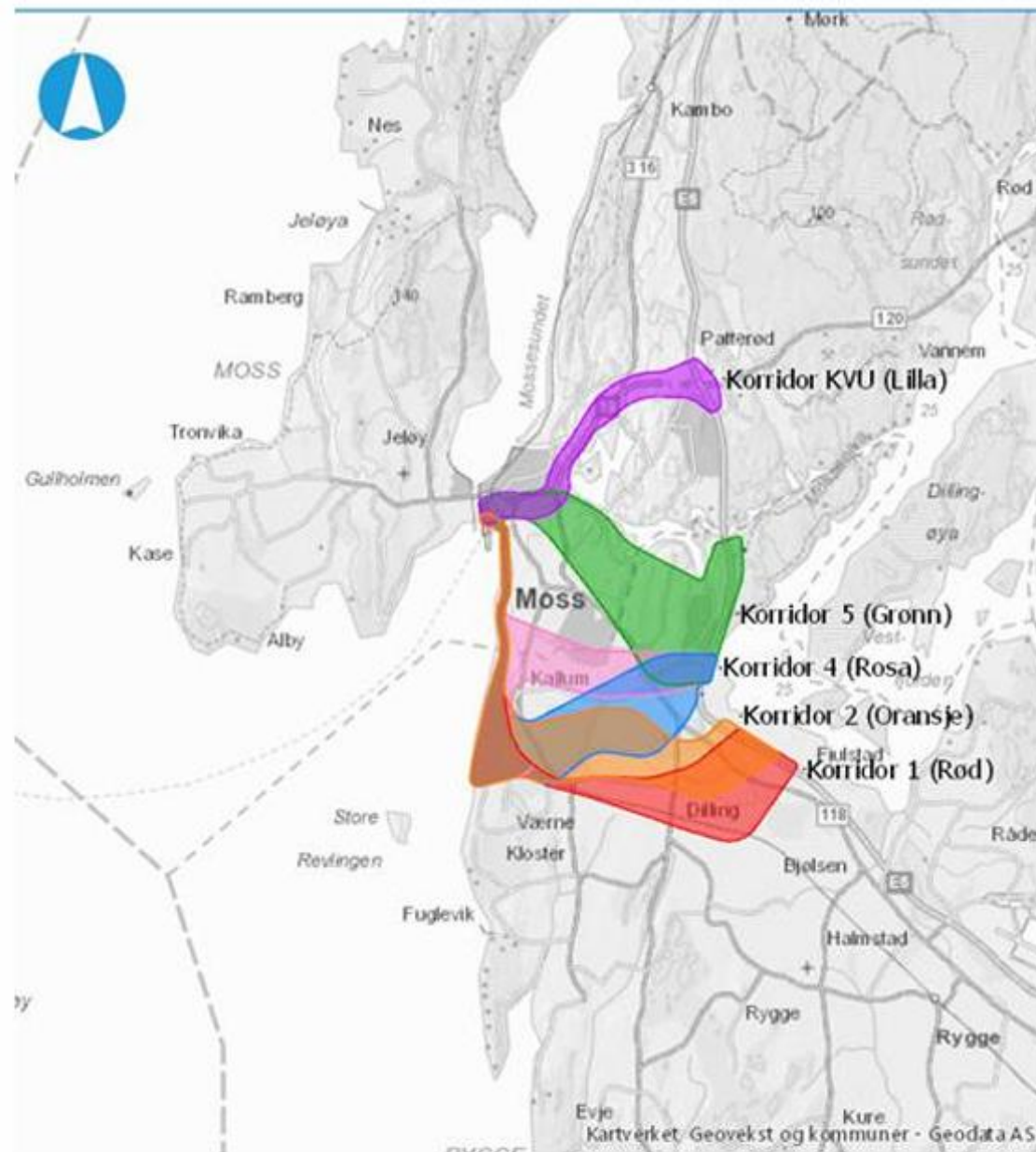
# VEGKORRIDORER VIDERE I FASE 2

Når vi har tatt hensyn til:

- Mulige plasseringer av ferjeleie.
- Områder med stor verdi.
- Styringsrammen

Står vi igjen med 6 korridorer til fase 2 av silingen.

Disse skal sjekkes opp mot størst måloppnåelse.



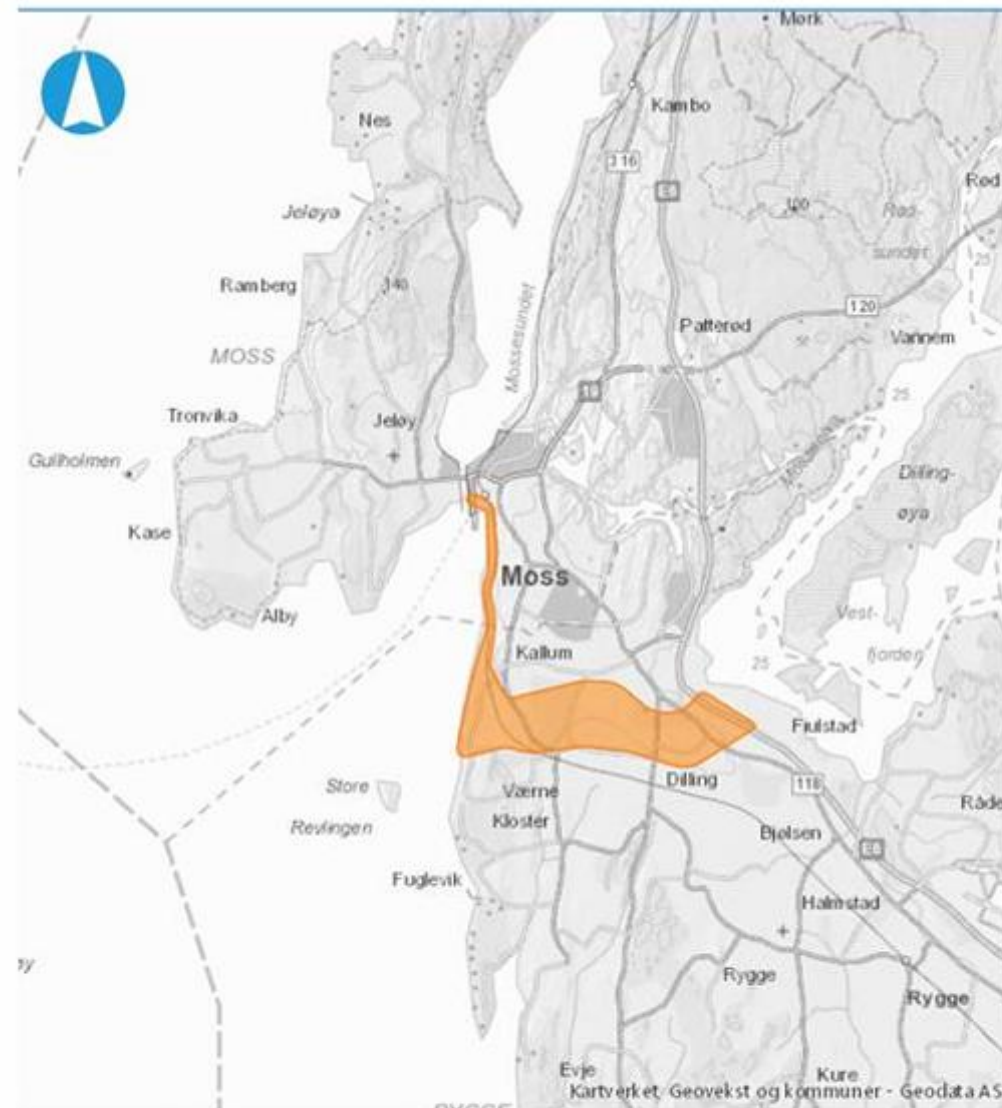
# KORRIDOR 1 (RØD) EKSISTERENDE FERJELEIE – SØR FOR ÅRVOLL

- Kan også tilpasses ferjeleie på havna sør, nordre Feste og Store Revlingen.
- Øst for Dyreskogen og mot E6 er korridoren bred da det kommer fram mange omtrent like muligheter i dette området.
- Langs havna og langs Kleberget vil ny rv. 19 være i konflikt med et nytt havnespor.
- Mellom Dyreskogen og Såstadsbogen skal ny rv. 19 krysse ny jernbane. Her går ny jernbane i dagen, ny rv. 19 vil enten krysse på bru over eller i kulvert under.
- Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 anlegges et nytt toplanskryss.
- Denne korridoren er ikke veldig avhengig av grunnforhold.



## KORRIDOR 2 (ORANSJE) EKSISTERENDE FERJELEIE – SØR FOR ÅRVOLL

- Kan også tilpasses ferjeleie på havna sør, nordre Feste og Store Revlingen.
- Fra Nordre Feste er korridoren bred pga. mange muligheter der den går gjennom Dyreskogen, Ekholt og Dilling mot E6.
- Langs havna og langs Kleberget vil ny rv. 19 være i konflikt med et nytt havnespor.
- I Dyreskogen skal ny rv. 19 krysse ny jernbane. Her går jernbanen i tunnel, det skal også ny rv. 19 gjøre. Lengden på tunnelen er bla avhengig av grunnforhold, og om den går over eller under jernbanen.
- Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 anlegges et nytt toplanskryss.
- Denne korridoren er veldig avhengig av grunnforhold



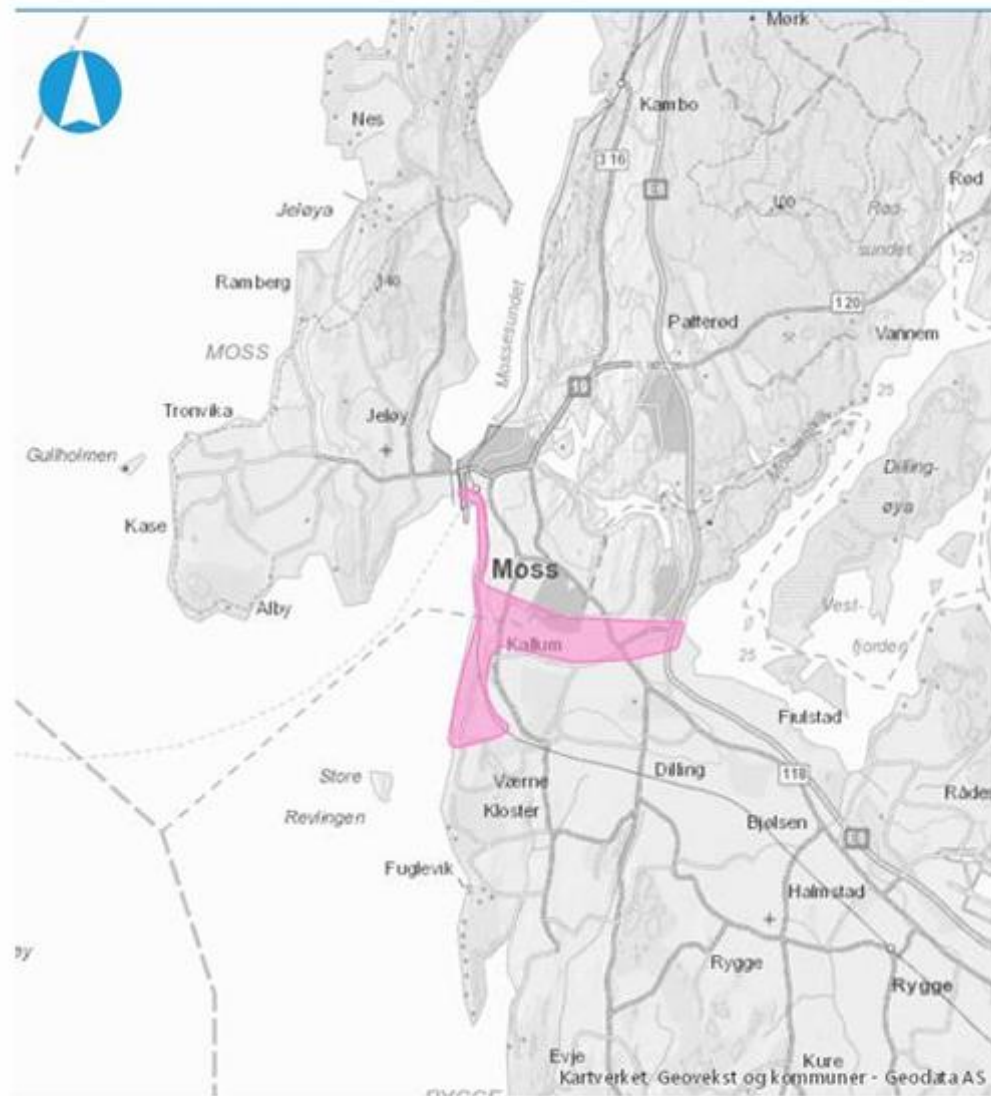
## KORRIDOR 3 (BLÅ) EKSISTERENDE FERJELEIE – ÅRVOLL

- Kan også tilpasses ferjeleie på havna sør, nordre Feste og Store Revlingen.
- Fra Nordre Feste er korridoren bred fordi det er mange muligheter der den går gjennom Dyreskogen, Ekholt, Bredsand og Heimdal mot Årvollkrysset på E6.
- Langs havna og langs Kleberget vil ny rv. 19 være i konflikt med et nytt havnespor.
- I Dyreskogen skal ny rv. 19 krysse ny jernbane. Her går jernbanen i tunnel, det skal også ny rv. 19 gjøre. Lengden på tunnelen er bla avhengig av grunnforhold, og om den går over eller under jernbanen.
- Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 vil det trolig være behov for at Årvollkrysset utbedres.
- Denne korridoren er veldig avhengig av grunnforhold



# KORRIDOR 4 (ROSA) EKSISTERENDE FERJELEIE – ÅRVOLL

- Kan også tilpasses ferjeleie på havna sør, nordre Feste og Store Revlingen.
- Fra Kleberget er korridoren bred fordi det er mange muligheter gjennom Kallum med Kallumjordet, forbi industri langs nordsiden og boliger langs sørsiden fram til Årvollkrysset på E6.
- Langs havna og langs Kleberget vil ny rv. 19 være i konflikt med et nytt havnespor.
- Ved Kallum skal ny rv. 19 krysse ny jernbane. Her går jernbanen i tunnel, det skal også ny rv. 19 gjøre. Lengden på tunnelen er bla avhengig av grunnforhold, og om den går over eller under jernbanen.
- Det vil bli et nytt kryss der ny rv. 19 krysser Ryggeveien. Ved E6 vil det trolig være behov for at Årvollkrysset utbedres.
- Denne korridoren er veldig avhengig av grunnforhold



## KORRIDOR 5 (GRØNN) EKSISTERENDE FERJELEIE – ÅRVOLL/STOREBAUG

- Kan muligens også tilpasses ferjeleie på havna sør, men ingen av de andre.
- Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så blir den bredere på grunn av mange muligheter i dette området mens den går sør-vest for Vansjø i retning Årvollkrysset og Storebaug ved E6.
- Nord for ny jernbanestasjon skal ny rv. 19 krysse jernbanen. Her går jernbanen i tunnel. Ny rv. 19 vil enten gå under i tunnel, eller over jernbanen, enten som veg i dagen eller i løsmassetunnel.
- Et ønske om en lang tunnel som går i fjell. Plassering av ny rv. 19 er avhengig av grunnforholdene. På noen strekninger må det bli løsmassetunnel, men de bør bli kortest mulig.
- Ved E6 vil Årvollkrysset utbedres. Eventuelt anlegges et nytt toplanskryss ved Storebaug. Det kan også vært aktuelt å utrede et halvt kryss ved Årvoll, og et halvt ved Storebaug.

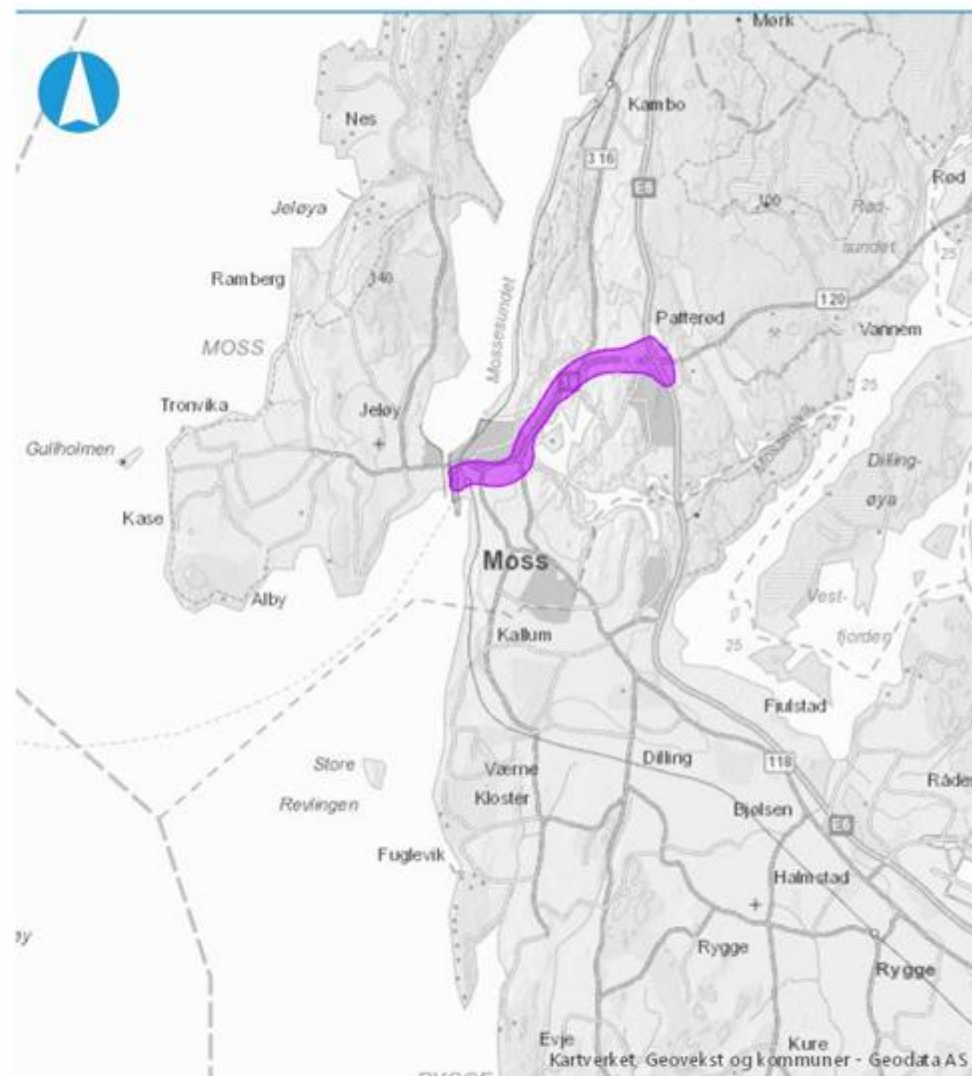


0 0,9 1,8 2,7 3,6 4,5 km Skala (A4): 89 613

• Denne korridoren er veldig avhengig av grunnforhold

## Korridor KVV (Lilla)

- Kan muligens også tilpasses ferjeleie på havna sør, men ingen av de andre.
- Korridoren går først nord for ny jernbanestasjon, så følger den eksisterende rv. 19 til E6. Korridoren er smal langs Vansjø, bredere ved Tykkemyr og ved Patterødkrysset.
- Nord for ny jernbanestasjon skal ny rv. 19 krysse jernbanen. Her går jernbanen i tunnel. Ny rv. 19 vil enten gå under i tunnel, eller over jernbanen, enten som veg i dagen eller i løsmassetunnel.
- Mosseelva krysses mest sannsynlig med bru.
- Det kan bli aktuelt å utbedre krysset på Tykkemyr. Ved E6 vil Patterødkrysset utbedres.
- Denne korridoren er veldig avhengig av grunnforhold.
- Uten forenklinger i forhold til KVV ligger kostnaden over styringsrammen.



0 0,9 1,8 2,7 3,6 4,5 km Skala (A4): 89 613

# SPØRSMÅL?