

Sammendrag:

Oslofjordforbindelsen – trafikk og regionale virkninger

Oslofjordtunnelen ble åpnet 29. juni 2000. Trafikkutviklingen i tunnelen utover høsten 2000 var svakere enn forventet. Vegkontorene og fylkeskommunene i Buskerud og Akershus initierte derfor et prosjekt om trafikale og regionale virkninger av Oslofjordtunnelen. Analysene omfatter forbindelsens marked (trafikkstrømmer, brukere og alternativer), integrasjon på tvers av fjorden og planlagte og realiserte tiltak for nærings- og boligutvikling på Hurumsiden.

Oslofjordforbindelsen går mellom Vassum-krysset i Frogn kommune til Bjørnstad i Røyken kommune. Forbindelsen er 26,7 km lang og omfatter blant annet en 7,2 km lang undersjøisk fjelltunnel under Oslofjorden ved Drøbak. Tunnelen har tre felter og er relativt bratt (7 % stigning). I forhold til å reise om Oslo, bidrar forbindelsen til å korte ned avstanden fra Drammen til Vassum fra 70 km til 45 km. Tunnelen gir en tidsbesparelse på ca 20 min utenom rushtid.

Samferdselsdepartementet la fram en egen Stortingsproposisjon om forbindelsen den 28. juni 1996. Første byggetrinn av forbindelsen mellom Vassum og Bjørnstad ville koste 1060 millioner kr. Av dette ble 705 millioner kr forutsatt finansiert med bompenger, mens 355 millioner kr skulle dekkes ved bevilgninger over statsbudsjettet. Fylkeskommunene i Akershus og Buskerud garanterte for hver sin halvdel av bomselskapets gjeld, oppad begrenset til 500 mill kr for hver fylkeskommune. Prosjektet ble vedtatt 6. desember 1996. I proposisjonen ble følgende satser lagt til grunn for bompengefinansieringen:

- Personbil (under 6 m / 3500 kg): 50 kr
- Kjøretøy 6-12,4 m: 110 kr
- Kjøretøy over 12,4 m: 220 kr

Disse satsene er senere benyttet. Med en trafikk i åpningsåret (1999) på 4200 ÅDT (årsdøgntrafikk), derav 16 % tungtrafikk, 1,3 % årlig trafikkvekst, nominell rente på 8 % og 5 mill kr i årlige innkrevingskostnader, nedbetales tunnelen med bompenger på 15 år. Nytttekostnadsbrøken ble beregnet til 1,2.

Samferdselsdepartementet fremhevet usikkerheten knyttet til trafikkprognosene, da dette var et bompengeprojekt med omkjøringsmuligheter. Prognosen på 4200 ÅDT kan dekomponeres slik:

Fra ferga Drøbak-Storsand:	700 ÅDT
Fra ferga Moss-Horten:	400 ÅDT
Fra ruta om Oslo:	2900 ÅDT
Nyskapt trafikk:	200 ÅDT

Prognose og trafikkutvikling

Oslofjordforbindelsen hadde i det første driftsåret (juli 2000 – juni 2001) et gjennomsnitt på 3625 ÅDT eller ca 14 % under prognosen på 4200 ÅDT for 1999. Tas det hensyn til antatt trafikkvekst etter 1999, blir avviket 15-16 %. Trafikkveksten har imidlertid vært sterk i annet halvår 2001 (+16 % i forhold til året før). For året 2001 var totaltrafikken drøyt 3900 ÅDT. For personbiler lå 2001 nær 5 % over prognosen for startåret (3700 mot 3530 ÅDT). Oslofjordforbindelsen synes altså å ha hatt en innarbeidelsestid på 1-2 år. Dette er ikke uvanlig for bompengefinansierte vegforbindelser med omkjøringsmuligheter.

Det er godsbiltrafikken som svikter. I år 2001 er trafikken kun $\frac{1}{3}$ av prognosen for startåret på 670 ÅDT. Andelen godsbiler er kun 6 % mot antatt 16 %. Det er særlig de aller tyngste bilene som svikter. Svikt i godsbiltrafikken synes å ha sammenheng med høye bompengesatser og en upraktisk rabattordning. I tillegg kan bratt tunnel eller dårlig standard på tilførselsveiene være av betydning.

Takstomlegging som gir tyngre lastebiler en vesentlig reduksjon, innføring av nytt rabattsystem med opptil 50 % rabatt og innføring av et nytt elektronisk system, (Autopass) som gjør det mulig å registrere mange biler på samme rabattavtale, gir håp om økt lastebiltrafikk i tunnelen fra forsommeren 2002.

Kjøring om Oslo alternativ for mange

Lokal/regional trafikk til/fra Hurum og Røyken og mellom Drammen og Follo er mest undervurdert i trafikkprognosen. 32 % av turene hadde start- eller endepunkt på Hurum eller Røyken, mens 26 % hadde utgangspunkt i Drammensregionen. På østsiden hadde 47 % av turene utgangspunkt i Follo og 32 % i Østfold.

Trafikk mellom Vestfold og sønnenfor og østsiden av Oslofjorden, særlig Follo, er mest overvurdert i prognosen. Lave volumtall og et høyt relativt innslag av lokal/regional trafikk, kan sees som en indikasjon på at langdistansetrafikken ”mangler”. Dette betyr at for langdistansetrafikk med et reelt vegvalg oppleves kjøring om Oslo som et bedre alternativ enn forventet. Hele 14 % av personbilistene og 22 % av lastebilsjåførene i tunnelen vurderte å kjøre om Oslo.

Tilgjengelighetsvurderinger viser at trafikk fra Buskerud (eller via Drammen) til Follo og sørover ”burde” tatt tunnelen. I forhold til å kjøre om Oslo sparer trafikantene 20 min. Høyere utgifter til bompenger (50 mot 28 kr) kompenseres av lavere driftsutgifter til bil da vegen er 25 km kortere. I rushtida vil til og med trafikk fra Bærum til Follo med fordel kunne benytte forbindelsen.

Relativt grove anslag basert på turmatriser fra transportmodeller og Lastebiltellinga mv, antyder at Oslotrafikken fortsatt utgjør et betydelig potensial for Oslofjordforbindelsen. Forbindelsen synes f.eks å ha en andel på anslagsvis 40 % av trafikken mellom Buskerud og Follo / Østfold.

Om lag 10 % trafikkbortfall på ferga Moss- Horten

Konkurransforholdet mot ferga Moss- Horten synes å ha vært overvurdert. Kun 3% av brukerne i Oslofjordtunnelen vurderte å bruke ferga Moss- Horten. Ut fra

løpende trafikkstatistikk og en vurdering av geografiske nedslagsfelt synes ferga å ha fått et trafikkbortfall på ca 10 % som følge av Oslofjordforbindelsen.

Mellom Vestfold og Østfold/ søndre del av Follo vil ferga klart være raskest. Fra Oslo sydøst og nordre Follo er det raskest å benytte Oslofjordforbindelsen til Vestfold eller sydover. Hvis vi forutsetter kort ventetid og få passasjerer i bilen, kommer imidlertid ferga like godt ut. Det er nettopp på disse relasjonene at trafikken sprer seg både på tunnelen og ferga. Denne trafikken er mer viktig for ferga enn for tunnelen, men utgjør fortsatt ut fra tilgjengelighetsbetraktninger et potensial for tunnelen.

På godssiden synes ikke Oslofjordforbindelsen å ha tatt noe trafikk av betydning fra ferga. Ca 10 % av personbilistene med ferga vurderte å benytte Oslofjordforbindelsen, mot 5 % av lastebilsjåførene. 7 % av lastebilsjåførene på ferga vurderte å kjøre om Oslo, mot 5 % av personbilistene.

Trafikksammensetning

I mars var ca 30 % reisene over Oslofjordforbindelsen reiser i arbeidet, mens 16 % var reiser til/fra arbeid/skole. 20 % var ferie-/ fritidsreiser og 32 % av reisene var besøk og andre private formål. Kun 3 % var innkjøpsreiser. I juli var reiser i eller til/fra arbeid redusert til 5 % hver, mens ferie-/ fritidsreiser utgjorde over 60 %. Andelen innkjøpsreiser var økt fra 3 til 6 %. Juliundersøkelsen skilte seg ellers ut med et stort innslag av trafikk til/fra Sverige, en lavere andel med klippekort og en høyere andel som vurderte å kjøre om Oslo. På ferga Moss- Horten var det noe færre reiser til/fra arbeid/skole (pendlere på ferga uten bil), men noe flere innkjøpsreiser.

Klippekort og grunner for valgt reiserute

22 % av personbilistene og 44 % av lastebilsjåførene hadde klippekort. Trafikanter med klippekort hadde benyttet tunnelen ca 20 ganger siste fire uker, mot 5 ganger for trafikanter uten klippekort.

Tunnelen ble valgt primært fordi den var raskest og kortest. 12 % av personbilistene og 23 % av lastebilsjåførene oppgav ”liker ikke å kjøre i Oslotrafikken” som grunn for at tunnelen ble valgt. På ferga Moss- Horten var også ”raskest” og ”kortest” viktigste grunner for vegvalget. I tillegg var det mange som oppgav ”billigst” og ”pause fra bilkjøringen” som grunn (det siste gjaldt 36 % av lastebilsjåførene).

Svært mange av trafikantene på ferga hadde også prøvd Oslofjordforbindelsen (hhv 50 og 65 % av person- og lastebilsjåfører). Viktige grunner til ikke å velge Oslofjordforbindelsen var at den var upraktisk i forhold til dagens reiserute (40-45 %) og var uvant (30 %). Videre mente personbilistene at tunnelen var dyr (16 %) og ukjent (18%). Lastebilsjåføren mente i tillegg at den var dyr (40 %), bratt (28%) og dårlig standard på tilførselsvegene (30%). Svært få oppgav skilting, ulykker eller tunnelangst som grunn for ikke å velge tunnelen.

Økonomiske og geografiske virkninger

Som forventet har man i løpet av den korte tiden Oslofjordforbindelsen har ”virket”, i liten grad kunnet spore virkninger på næringsliv og bosetting. Avstanden til Oslo oppleves å ha krympet. Kommunene har tatt konsekvensene av dette og tilrettelegger for nærings- og boligutvikling. Dette er nødvendige tiltak for at virkninger skal komme i stand. Samtidig fremheves betydningen av å bedre tilførselsvegene, både mot Drammen og sørover, som forutsetning for etablering og flytting.

Videre oppfattes tunnelen som en katalysator, dvs som en impuls som er nødvendig for å kunne utløse de potensialer som ligger i denne regionen. Røyken Sentrumsutvikling framheves som et eksempel på en satsing som ikke ville kommet uten det nye vei- og tunnelsystemet. Tunnelen har videre en psykologiske effekt for bedrifter og enkeltpersoner ved at regionen nå er på kartet på en helt annen måte enn før med de muligheter som ligger i det.

Geografiske begrensninger i fastforbindelsens ’kraftfelt’, dvs om fysisk nærhet til vegsystemet som nødvendig forutsetning for ringvirkninger, er et interessant aspekt, og noe som vil være relativt lett å overvåke m h t avstandsterskler.

Det er viktig å være oppmerksom på forskjellene mellom Røyken og Hurum, både i forhold til forskjellig geografisk lokalitet og forskjellig utviklingsfilosofi, og særlig i lys av behovet for interkommunalt samarbeid for å utnytte Hurum-halvøyas forskjellige potensialer optimalt. Økt handelslekkasje synes ikke å være noe bekymringsfullt fenomen til nå.

Regional integrasjon

Så langt er det lite integrasjon å spore på tvers av fjorden, men at tunnelen representerer en nødvendig brikke er åpenbart. Befolkningsutviklingen i Hurum kommune på 90-tallet har vært på linje med Buskerud og landet for øvrig, mens Røyken har hatt noe kraftigere vekst. Presset fra Bærum og Asker har bredt seg videre utover og Røyken kommune har lagt til rette for økt vekst.

Sysselsettingen har økt i begge kommuner på 90-tallet. Økningen er særlig sterk for sysselsatte som arbeider i Oslo og i Drammen / Buskerud ellers. Det er lite pendling på tvers av fjorden, men den synes å øke noe. 100 personer pendlet fra Hurum/Røyken til Follo i 4. kvartal 2001, mens ca 40 pendlet den motsatte veien. Reisevaneundersøkelsene viser videre at det er få innkjøpsreiser på tvers av fjorden.

Framtidig utvikling

Oslofjordforbindelsen representerer en investering på over en milliard kroner. Så langt er det kun kommunene Hurum og Røyken som har vist vilje til å legge til rette for å utnytte investeringen til å skape ytterligere utvikling. Dette er kommuner som tidligere har opplevd å legge i bakevja.

På østsiden av fjorden (Frogn, Nesodden og øvrige Follo-kommuner) synes det å være liten interesse for tilrettelegging. Disse områdene opplever tydeligvis sin

beliggenhet som god i utgangspunktet og ønsker ikke å forsere en utvikling som oppleves som sterk nok fra før.

Bompengene skal falle bort om 15 år. Sentraliseringen til Osloområdet vil høyst sannsynlig ha fortsatt fram til dette tidspunkt. Arealpresset vil dermed øke. Samtidig øker mobiliteten. Områdene rundt tunnelen, på begge sider av fjorden, vil kunne nå store deler av det sentrale Oslofjordområdet innenfor pendlingsavstand (Fredrikstad- Oslo – Drammen).

Tilsvarende vil mulighetene for å kunne distribuere varer over det sentrale Oslofjordområdet være gode. Havnestrukturen i Oslofjordområdet er under diskusjon. Utlokalisering av havnefunksjoner fra Oslo og omlokalisering av de store spedisjonsfirmaene til områder syd for Oslo, istedenfor i Groruddalen, vil kunne benytte Oslofjordforbindelsen aktivt i distribusjon til det sentrale Oslofjordområdet.

I oppsummering: Forutsetninger for å kunne utnytte de mulighetene som forbindelsen gir er

- å fullføre tilførselsvegene, særlig mot Drammen
- å utvikle langsiktig arealpolitikk med et regionalt perspektiv
- et endret distribusjonsmønster for det sentrale Østlandet

Gitt at dette faller på plass i løpet av 15-20 års tid, vil forbindelsen kunne vise seg å være en svært framtidrettet investering som avlaster Oslo som pressområde og trafikknutepunkt. Hvis dette ikke faller på plass, vil forbindelsen i større grad ha en lokal funksjon hvor omfanget av regional/nasjonal trafikk avhenger av kvaliteten på trafikkavviklingen i Oslo.

En eventuell ny Sande- Svelvik forbindelse vil gi en betydelig trafikkøkning for Oslofjordforbindelsen, mens Bastøferga får en ny sterk konkurrent som i verste fall kan rasere trafikkgrunnet fullstendig. Utfallet avhenger av hvordan trafikantene vil vurdere alternativer som er relativt like tids- og kostnadmessig, men hvor det ene innebærer en fergetur, mens det andre innebærer 80 km ekstra kjøring.