
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 9. mai 2016 09:31
Til: postmottak SD
Emne: Nytt hørings svar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 09.05.2016 09:31
Svar type: Med merknader
Kontakt avsender: Alliansen Nei til bro over Indre Oslofjord
Kontaktperson: Reidar Bruusgaard
Kontakt-e-post: bruusgaardreidar@gmail.com
Tittel: Forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029, høringsuttalelse

Uttalelse:

Alliansen *Nei til bro over Indre Oslofjord* er en overbygning for flere tusen privatpersoner, naturvernforbund, båtforeninger, kystvernforeninger og friluftsforeninger. Alliansen er enig i at øst-vest forbindelsen over Oslofjorden er viktig og må videreutvikles. Samtidig bør det være et klart politisk mål at dette gjøres på en måte som ivaretar både naturen, fjordrommet og viktige samferdsels hensyn. Et nytt tunneløp ivaretar alle hensynene; bro kun samferdselsperspektivet.

Alliansen har tidligere ettergått **Konsekvensutredningen (KVU)** og **Kvalitetssikringen (KS1)**. Basert på utredningenes egne tall, har vi dokumentert at et nytt tunneløp under Oslofjorden, parallelt med dagens ene løp, med god margin gir den beste samfunnsøkonomiske nytten.

I Bro vs nytt tunneløp

Tunell lavere kostnader. KS1 peker på en kostnadseksplasjon for bro. Vanvittige 23 milliarder (inkl. gang/sykkelvei). 19 milliarder betalt av det offentlige i konkurranse med kollektivutbygging og andre veiprosjekter. Et nytt tunneløp inkl. oppgradering av RV23 til firefelts motorvei fra Vassum til tunnelen er beregnet til 4,4 milliarder hvorav (minst) 2,8 milliarder kan nedbetales med bompenger.

Tunell positiv samfunnsnytte. KVU og KS1 peker på broalternativet, men argumentene i favør av bro er vesentlig krympet i KS1. Hensyntas bompenger i samfunnsregnskapet, gir bro et stort underskudd. Hvorfor? Bompenger vil halvere trafikken over fjorden (jf. prosjektleder Jordbakke i Vegvesenet). Med halvert trafikk halveres trafikantnyttene. Resultatet? Et nytt tunneløp gir positiv samfunnsnytte; bro negativ samfunnsnytte. Og det uten å trekke inn de ikke-prissatte konsekvensene. Og hvem tror det ikke kommer bompenger på en ny bro? Bro vil også gi økt trafikk. 13 av 28 nytte-milliarder (jf. KVU) tilskrives økt privatbilisme og svenskehandel. Er Stortinget enig i denne logikken? Hva med nasjonale mål om klimautslipp og handelslekkasje?

To tunneløp høy sikkerhet. Statens Vegvesen opplyser på sin hjemmeside at «*Et nytt løp i Oslofjordtunnelen gir vesentlig bedre trafikksikkerhet, sikker og fremtidsrettet løsning med god*

kapasitet, rømningsveger ut i dagen dersom en hendelse oppstår og forutsigbarhet for trafikantene.» Diskusjonen har hittil i forbausende stor grad tatt utgangspunkt i dagens *enløps-tunnel*. "Nåsituasjonen" er imidlertid irrelevant ved valg av fremtidens løsning, som står mellom *toløps-tunnel* eller *bro*. Tverrgående åpninger mellom tunnelene hver 250 meter garanterer for høy sikkerhet, og hendelser i ett tunneløp vil enkelt kunne avhjelpest ved at trafikken (midlertidig) omdirigeres til det andre løpet.

Tunellen klar om 4 år. Et nytt tunneløp kan stå klart allerede i 2022. Et broprosjekt vil, med innsigelsesmuligheter, finansiering og politisk uenighet, tidligst kunne stå ferdig i 2033-2040. Næringslivet i berørte kommuner anbefaler tunnel. Oslo kommune, som ønsker en rask avlastningsløsning, vil neppe akseptere et usikkert "2033-2040"-alternativ.

Utslipp, ubetydelige forskjeller. Det er beregnet at CO₂-utslipp på grunn av slakere stigning og fem km kortere vei ikke vil ha særlig betydning med hensyn til det samlede utslippet av CO₂. Merk også: «*Om noen år vil sannsynligvis alle tunge kjøretøy ha samme standard som dagens norske tunge kjøretøy.*» (KVU side 62). Den faktoren som uansett vil ha størst innvirkning på utslipp/miljø, er at ny bro vil medføre økt privatbilisme og svenskehandel.

Bro ødelegger viktig rekreasjonsområde. Bro over nordre Håøya vil rasere Oslofjordens viktigste rekreasjonsområde og kan sammenliknes med en motorvei gjennom Nordmarka! Ønsker vi virkelig det?! Både KVU og KS1 er gjennomgående mangelfulle i sine utredninger (og vektinger) av de ikke-prissatte konsekvensene.

Argumenter for bro? Velges en objektiv og faktabasert tilnærming, glimrer broargumentene med sitt fravær, ut over ca. fem minutter kortere kjøretid. Nesten alle høringsinstansene har av samme grunn pekt på et nytt tunneløp som den eneste logiske løsningen.

II NTPs forslag til prioritering av rv23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2.

Som en logisk konsekvens av ovennevnte **støtter** Alliansen forslagene til investeringer på rv23 i forslag til prioriterte investeringer i kapittel 21.3, korridor 2, side 200, figur 25 og side 201, figur 26.

Ved å iverksette prosjektet rv23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2, sammenholdt med byggingen av rv23 Dagaslett-Linnes og rv23 Linnes-tilknytning E-18, får samfunnet en forbindelse over fjorden som på en god måte knytter E-16 og E-18 sammen. Anleggsarbeidene kan starte i 2017 og ferdigstilles i 2021/2022. Prosjektet er gjennomførbart innen rimelig tid, representerer en forsvarlig investering og sparer unike områder på begge sider av Oslofjorden samt Håøya for store og ødeleggende inngrep.

III Videre utredning av motorvei med bro over Nordre Håøya som erstatning for nåværende rv23.

Alliansen **fraråder** en videre utredning av et broalternativ over Nordre Håøya.

Under kapittel 14.3 Motorveiplan inngår fjordkryssing med bro over nordre Håøya som en del av foreslåtte tiltak på riksveirute 5a, E134 Drøbak (Vassum)-E39 Haugesund. Av tabell 10 og 11 side 125 fremgår at estimerte kostnader for **hele prosjektet** er 94,3 milliarder med en samlet tidsbesparelse på 2 timer og 55 minutter på hele strekningen.

Bro over Håøya nord inngår i en motorveiplan med fartsgrense 110 km/t mellom Vassum og Dagslett.

Dagens rv. 23 Oslofjordtunnel er skiltet med 70 km/t. Det er ikke mulig å oppnå 110 km/t i dagens trase bl.a. på grunn av stigningsforhold i tunnelen. Bruløsning over nordre Håøya, jamfør KVVU for kryssing av Oslofjorden, er derfor lagt til grunn i dette arbeidet. Det forutsettes noen unntak fra 110 km/t. Gjennom Kongsberg bygges nå ny veg, til dels i firefeltsveg og dels i to- og trefeltsveg. Det forutsettes ingen endringer her. Også i Lier legges det opp til at strekningen som planlegges på dagens rv. 23 mellom xE18 ved Lier til Dagslett bygges med firefeltsveg og 80 km/t. Vest for Notodden bygges nå E134 Gvammen Århus i ett løp, men det er usikkert om denne kan inngå som del av framtidig motorveg.

Alliansen stiller seg uforstående til hvorfor redusert hastighet over Indre Oslofjord skulle utgjøre et "samferdselsproblem". Langs hele traséen til ny E-134 vil det bli nødvendig med tilpasninger, eksempelvis *Lier-Dagslett*.

Totale brokostnader er anslått til 23 milliarder (KS1) med en tidsbesparelse på ca. fem minutter. Voldsomme kostnader for en minimal samfunnsmessig "gevinst". I en tid med økt oppmerksomhet på natur og miljø, effektiv bruk av det offentliges midler, og hvor det etterlyses en snarlig avlastningsvei for E-18, oppfordrer Alliansen beslutningstager til å droppe hele broprosjektet.

IV Iverksettelse av rv23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2 i forkant av NTP

Tunnelsikkerhetsforskriften av 15/5 2007 og NA-rundskriv 2014/6 er ikke til hinder for å bygge et parallelt tunnellop til det eksisterende i Oslofjordtunnelen. Det er utarbeidet forskriftsmessige byggeplaner for tunnellop nr. 2. Prosjekt rv 23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2 er regulert og byggeklart. Det er avsatt midler. Vi oppfordrer våre politisk foresatte til snarest å treffe en beslutning om iverksettelse (gjørne i forkant, og uavhengig, av hele prosessen rundt NTP).

Med vennlig hilsen og med håp om en faktabasert beslutning,

Øystein Giertsen, Håkon Sundby og Reidar Bruusgaard

Alliansen Nei til bro over Indre Oslofjord,

Vedlegg: -

