

Til
Statens vegvesen
Region Øst
Pb 1010
2605 Lillehammer

Høringsuttalelse om «Konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden»

Naturvernforbundet i Østfold er spesielt opptatt av forbruk av naturarealer i Østfold, og vårt hovedfokus er derfor på de langsiktige arealbrukseffektene av de ulike alternativene. Vi vil allikevel starte med noen betraktninger som er av mer nasjonal karakter.

Overordnede betraktninger om KVU'en

De ulike valg for løsning av Oslofjordkryssing utløser alle store naturinngrep på begge sider av fjorden og løsningene inkluderer et omfattende vegnett på land. Vi mener følgekostnader både økonomisk og i form av arealforbruk av natur er underkommunisert og bør tas bedre inn i avveiningene. Et eksempel er fremstillingen av broalternativet Moss – Horten. Hvis de trafikk tallene som vil oppstå ved dette alternativet stemmer (>40 000 ÅDT) så vil det utløse behov for å bygge 6 eller 8 felts motorvei fra Moss innover mot Oslo. En stor del av denne trafikken vil være en flytting av eksisterende trafikk på E18 over Drammen mot Oslo over til E6 mot Oslo. De samme trafikk tallene brukes i andre utredninger til å rettferdiggjøre store nye veiinvesteringer fra Drammen til Oslo – noe som er et grep som i andre sammenhenger kunne oppfattes som uredelig at man ikke drøftet bedre. For strekningen fra Østfold mot Oslo vil trafikksituasjonen forverres dramatisk.

Broalternativet Moss – Horten hevdes og ville øke den totale veitrafikken, og det blir i beregninger og nytteverdier sett på som et gode. Vi er svært skeptisk til dette resonnementet og kan vanskelig se det som et samfunns gode at flere mennesker tilbringer mer tid i bilen. Økt biltrafikk gir større utslipp, større energibruk og større arealbehov. Det blir sett på som et gode at folk skal begynne å pendle arbeidsreiser mellom Vestfold og Østfold. Det som er et gode er å ha kort reisevei mellom bolig og arbeid, ikke at flere må kjøre over brua for å arbeide på andre siden. Her er det mangel på konsistent tenkning om hva som virkelig er samfunns goder og hva som teller som samfunns goder i modellene som brukes.

Den store elefanten i rommet som bare såvidt nevnes med et lite avsnitt i utredningen er målkonflikten mellom økt samferdsel over Oslofjorden og et skrikende behov for å ta klimautfordringen på alvor. Et samlet storting og regjeringen har satt mål på klimaområdet som betegnes som ambisiøse, men

som antakelig er alt for passive i forhold til de potensielle følgene av klimendringer. Dette er en betydelig målkonflikt, og de potensielle kostnadene som en kan vente av at man ikke greier å holde 2-gradersmålet blir av forskere som arbeider med dette betegnet som astronomiske. Det er forstemmende at en statlig etat som Statens vegvesen ikke tar en slik overordnet målkonflikt mer alvorlig. KVUen bruker kun 11 linjer i dokumentet av 130 sider på dette temaet. Dette forholdet i seg selv burde være nok til å avvise hele dokumentet som mangelfullt og sviktende på avgjørende sider ved det å kunne si noe om samfunnsnytte. Det er også helt åpenbart at Statens vegvesens modeller for å gjøre betraktninger om samfunnsnytte trenger alvorlige oppgraderinger før de brukes til samfunnsplanlegging.

Det oppstår også store klimagassutslipp fra bygging av bruer og tunneller, spesielt som følge av produksjon av stål og betong. Dette er et viktig poeng som har en god del å si for hele klimaregnskapet for prosjektet og er også i KVUen undervurdert i regnskapet.

Et siste overordnet moment vi vil påpeke er KVUens tendisiøse bruk av trafikk tall med og uten bompenger. Her må en regne alle alternativene med bompenger eller alle uten – inkludert gratis ferge som må være den konsistente følgen. Slik det er gjort nå skjemmer det rapporten at man sjonglerer med bruken av bompenger og ÅDT-tall for å fremme et bestemt alternativ (Moss–Horten bru).

Lokale betraktninger av bru Moss - Horten

Alle vi som bor rundt Oslofjorden er kjent med at fjorden har svært mye verdifull natur å by på, og er viktig for mange tusen menneskers friluftsliv. Verdier her i Moss er kjent, med blant annet nasjonalt unik natur på Jeløy, både med tanke på unikt kulturlandskap, men også med tanke på sjeldne arter og naturtyper. På Jeløya er det ikke bare landskapsvernområdet på søndre som blir berørt. Å etablere en stor broløsning over Mossesundet til Jeløya vil ikke bare true arealer rundt Orkerød og kapellet, men åpne for et langsiktig utbyggingspress på Jeløya som vi frykter over tid vil gi tap av viktige naturverdier. De langsiktige konsekvensene for tap av nasjonalt og regionalt viktig natur er derfor etter vår oppfatning mye større enn det som fremkommer i utredningen.

Løsningen vil også berøre Mosseskogen som også har regionalt sett svært viktig natur, interessant kulturhistorie og er viktig ikke minst som nærturarealer for Kambo og bydelene i Moss nord. Nærmiljøet i byen Moss vil også bli kvalitativt dårligere av å få en stor bro rett over deler av byen med mer enn 40 000 ÅDT. Dette vil påvirke byen negativt visuelt, luftkvalitetsmessig og ikke minst med støy.

Fergealternativet

Det er verd å merke seg at næringslivstopper i Østfold sier at det ikke er de 20 minuttene lengre reisetid fergen har i forhold til bru som er av betydning, men at regulariteten er god. Næringslivet trenger å vite at fergen går jevnt og at det ikke er 2 timers ventetid for å komme med. Vi støtter derfor utviklingen av et bedre fergealternativ som vil løse det samfunnsbehovet som reelt er tilstede idag. En løsning med ny tunnell fra fergeleiet til E6, ny fergeterminal i Moss og 7 ferger koster bare en brøkdel av tunell- og bruløsninger. En slik løsning gir bedret trafikkavvikling i Moss og vil gi god regularitet på fegene. Elektrisk drevne ferjer er nå tatt i bruk i Sognefjorden, og slike bør også vurderes når neste tildelingsrunde skal gjøres.

Naturvernforbundet i Østfold mener på grunn av ovennevnte alvorlige innvendinger at vi ikke ønsker noen ny fjordkryssing over Oslofjorden. Skal man bruke 60 milliarder på samferdselstiltak i regionen så er det mange gode alternativer som å bygge ut kollektivtilbudet, flytte godstrafikk på E6 til bane m.fl.

Med hilsen

Naturvernforbundet i Østfold

Leder Øyvind Enger

sign.