

Konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslofjordkryssing>

Høringsuttalelse fra Akershus SV

Minst mulig inngripen. Naturverdier og en voksende befolkning tilsier minst mulig inngripen i områdene rundt Oslofjorden. Inngrep som gjøres må være nødvendige av sikkerhetsmessige årsaker, og kunne forsvares ut fra areal-, kultur-, miljø- og naturverdier.

Klimamål. Rapporten viser helt entydig at det er store konflikter mellom transportmål og klimamål. Akershus SV mener klimamål må vektas klart tyngre enn transportmål. Kun prosjekter som er en del av klimaløsningen er akseptable.

Helhetlig vurdering. Akershus SV beklager at en ikke har vurdert helheten ved areal- og transportutfordringene rundt Oslofjorden. Det er en stor svakhet at prosjekter ikke ses i sammenheng:

- 1) *Kryssing av Oslofjorden med fokus på biltrafikk*
- 2) *Oslonavet med fokus på kollektivtransport*
- 3) *Ny E18 i Vestkorridoren med trua på at en kan bygge seg ut av køer*
- 4) *Godsutredningen med fokus på hvordan få mer gods over på sjø og bane*

De to første blir vurdert i hver sin KVU, mens ny E18 i Vestkorridoren kjøres gjennom uten en slik vurdering av om prosjektet er riktig og ønskelig. I tillegg venter vi på godsutredningen.

Samrøre i næringstransport. Akershus SV mener en ikke kan definere *næringstransport* slik det er gjort på s.34 i utredningen. Her inkluderes arbeids- og tjenestereiser i begrepet næringstransport. Arbeids- og tjenestereiser er reiser som i størst mulig grad bør gjøres med kollektivtransport, ikke med privatbil. Næringstransport er gods- og varedistribusjon, samt håndverkere med sine firmabiler og nødvendige utstyr, ikke alminnelig persontransport. Denne samrøren av vanlig persontransport og reell næringstrafikk er svært uheldig. Det gjør det vanskelig både å analysere og stole på anbefalingene som er gitt. Denne spesielle definisjonen av «næringstransport» legges til grunn når «Prosjektutløsende behov» vurderes. Det er svært vanskelig å forholde seg til konklusjoner som trekkes på et slikt grunnlag.

Bompenger. I tillegg sammenliknes trafikkstrømmene uten bompenger! Trafikantnytte blir høyere jo mer trafikk. Bompengefinansiering vil redusere årsdøgntrafikken kraftig, jf. side 63, - og redusere trafikantnyttens tilsvarende. Det er etter vårt skjønn helt urealistisk at nye vegforbindelser over Oslofjorden blir bomfrie. Bompengenes avvisende effekt er ikke hensyntatt. Likevel legges trafikkøkning uten bompenger til grunn når «trafikkmessig nettonytte» beregnes. Igjen blir det vanskelig å forholde seg til konklusjonene i rapporten.

Gods. KVU for kryssing av Oslofjorden legger til grunn eksisterende terminalstruktur for gods. En terminalstruktur som er under revisjon. Akershus SV mener det ikke kan trekkes konklusjoner om gods på jernbane ut fra dagens terminalstruktur. Målet om å få mer gods bort fra veg og over på sjø og bane, må legges til grunn. Godsutredningen for Oslofjordregionen som nå er under utarbeiding vil belyse dette, og må inngå i vurderingene før konklusjoner om jernbanestruktur trekkes.

Rv.23: nytt tunnellop eller bru. Ferjer og bruer tillater også transport for gående og syklende. Da Oslofjordtunnelen åpnet og ferja mellom Drøbak og Hurum ble innstilt, ble det også slutt på at gående og syklende kunne komme seg over fjorden. Slik sett er bru å foretrekke framfor tunnel.

Prismessig er et nytt tunnellop å foretrekke. Nytt tunnellop er anslått til 3,4 mrd.kr. Bare brua aleine er anslått til 13 mrd. kr (ekskl. gang/syssel). I tillegg kommer nye tilførselsveger. Velges bru, stenges dagens tunnellop, og eksisterende investeringer er null verd.

Bru med et helt nytt 4-felts vegsystem har svært store og negative konsekvenser for natur- og kulturverdier. Trafikkmengden øker og klimamål blir vanskelige å nå. Et nytt tunnellop er derfor å foretrekke.

Men også et nytt tunnellop for biler vil være kapasitetsøkende, og slik sett gjøre det vanskeligere å nå klimamål. Akershus SV mener derfor at det kun bør bygges en redningstunnel slik at Oslofjordtunnelen ikke må stenges. Det vil være også være en klart billigere løsning enn ny biltunnel.

K1 Forbedret ferjetilbud Moss – Horten. En forbedret ferjetrafikk Moss – Horten bør dekke behovet i «sørkorridoren», ikke bare på kort sikt, men også på lang sikt. Ved beregning av trafikantnytt for bru, er det – så vidt vi kan se – ikke lagt inn bompenger. Det er etter vårt skjønn ikke realistisk. Trafikken vil imidlertid øke både med og uten bompenger, og klimamål blir svært vanskelige å nå. Taperen blir natur og miljø, og dermed – i siste instans – oss selv og kommende generasjoner. I tillegg er ferje bra for mjuke trafikanter, - ingen tunneler hindrer gående og syklende. Akershus SV anbefaler å skrinlegge planer om bru eller tunnel som erstatning for ferjesambandet Moss – Horten. Vi anbefaler et forbedret ferjetilbud og bare det. O vi anbefaler at det arbeides aktivt med å få på plass el-ferger. Det vil være et viktig bidrag i kampen for å få redusert CO₂-utslippene.

Oppsummert:

- Akershus SV anbefaler å utvide Oslofjordtunnelen, rv.23, med et nytt «redningsløp».
- Akershus SV anbefaler å skrinlegge planene om å erstatte Oslofjordtunnelen med bru.
- Akershus SV anbefaler et forbedret ferjetilbud Moss – Horten.
- Akershus SV anbefaler å skrinlegge planene for en fast forbindelse (bru/tunnel) mellom Moss – Horten.