

Uttalelse til Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden (KVU)

Aksjon Bedre Vei (ABV) er av den oppfatning at utredningen av november 2014 danner et godt grunnlag for de kommende beslutninger for hvordan Oslofjorden kan krysses.

Utredningen viser klart at en kryssing mellom Moss og Horten er en løsning som vil gi god avkastning både sett ut fra et rent transportøkonomisk perspektiv, og ut fra en regionalpolitisk synsvinkel. Selv om løsningen med bru framstår som vesentlig gunstigere enn en løsning med tunnel, har vi forståelse for at utredningsarbeidet må føres videre før endelig valg kan tas. ABV vil i denne sammenheng generelt påpeke at for framtidige valg av infrastrukturløsninger må driftssikkerhet samt drifts- og vedlikeholdskostnader tillegges større vekt enn det har blitt gjort tidligere.

Ut fra den kjensgjerning at en framtidig kryssing ved Moss-Horten må ligge noe fram i tid, oppfattes situasjonen å være slik at dagens Rv. 23, med tunnel under fjorden, av sikkerhetsmessige grunner må forbedres innen 2019.

Dagens løsning for Rv. 23 under fjorden er en særdeles dårlig løsning både miljømessig og transportøkonomisk. Dette skyldes de store høydeforskjeller som transporten må overvinne. Dette vil ikke løses med et nytt tunnellop parallelt med det eksisterende, selv om det til en viss grad vil bedre sikkerheten. Men så lange og bratte tunneler vil aldri kunne bli en løsning som sikkerhetsmessig kan måle seg med en tilnærmet horisontalt ført bruløsning. I tillegg kommer at en bruløsning er vesentlig mere driftssikker enn lange og bratte tunneler.

Den innkorting i kjørelengde som ligger i løsningen med bru over Håøya vil forøvrig gjøre denne kjøreruten betydelig mer attraktiv enn den seks kilometer lengre og tunge ruten med tunnel under fjorden, særlig for langtransporter mellom øst- og vestsiden av fjorden. Beregnet NNB peker da også klart i retning av brualternativet. Vi kan heller ikke se at de ikke prissatte konsekvenser taler avgjørende imot en slik løsning.

Bru og veg i dagen er ikke konfliktfritt, men ABV mener alternativet over nordre Håøya er det som har færrest ulemper og arealkonflikter. Bru med høykvalitets gang- og sykkelbane vil kunne bidra meget positivt til å knytte regionene på hver side av fjorden sammen, og legge til rette for myke trafikanter både i kommunikasjon- og friluftssammenheng.

ABV mener det rette og noe dyrere brualternativet over Vestfjorden bør velges på grunnlag av bedre landskapstilpasning enn det buede brualternativet. ABV mener det bør legges særskilt vekt på skånsom utforming av vegen der den krysser selve Håøya.

ABV vil ellers understreke viktigheten av at den nordlige kryssingen av Oslofjorden sees i sammenheng med en løsning for trafikken fra E18 østfra og over til Rv 23, slik at det oppnås en effektiv forbindelse videre til Grenland, Telemark og Vestlandet. En betydelig del av gjennomgangstrafikken vil dermed ledes utenom Oslo, noe som er et viktig moment både miljømessig og trafikkøkonomisk. Det er også viktig at denne fjordkryssingen kan inngå som

en del av en framtidig Ring 4 rundt Oslo. Begge disse hensyn tilsier at vegen bygges med gjennomgående firefelts motorvegstandard, og at en velger bru over Håøya framfor en uhensiktsmessig kryssing i tunnel. ABV har skissert flere mulige korridorer for en Ring 4 og legger ved en skisse der Ring 4 er ca. 95 km lang pluss armer. Bru over nordre Håøya som del av ring 4 vil både avlaste Oslo rent trafikalt, og knytte områder umiddelbart sør for Oslo sammen og nærmere byen, slik at de på sikt kan åpnes for bymessig utvikling. Samtidig knytter Ring 4 logistikknutepunkter sammen.

ABV vil minne om at tunnelløsningen i sin tid var en samfunnsmessig dyr og uheldig løsning valgt til fordel for lokalpolitiske hensyn. Nå kan regjeringen, som ønsker større bruk av statlig plan og styring, vise at den mener alvor ved å realisere brualternativet.

ABV er ut fra momentene ovenfor av den klare oppfatning at den utredede løsning for rv.23 mellom Vassum og Krokodden med bru over Håøya er den klart beste i et lengre tidsperspektiv. Den bør derfor velges som løsning. En løsning hvor det bygges et nytt tunnelløp frarådes.

28. februar 2015

Med vennlig hilsen for
Stiftelsen Aksjon Bedre Vei

Professor em. Knut Selberg, Professor em. Dag Bjørnland, tidligere veisjef Stein Fyksen og karttegnar Knut Olaf Sunde