

HØRINGSUTTALELSE FRA AKSJON NEI TIL FJORDKRYSNING VIA JELØY

Aksjon Nei til fjordkryssning via Jeløy er en tverrpolitisk folkeaksjon som samler 4400 personer. Vi jobber mot fjordkryssning via Jeløy og Mosseskogen fordi konsekvensene ved slike alternativer blir for store for natur- og friluftsliv, bo- og levemiljøer og næringsliv.

VÅR HOVEDKONKLUSJON ER TODELT:

1. De to anbefalte konseptene bru og tunnel Horten-Moss må legges døde og videre utredning av disse må opphøre. Konsekvensene både for natur, befolkning, en helhetlig byplanlegging, samt næringsliv er for store. En videre utredning av disse konseptene vil skape stor usikkerhet for befolkningen, for eiendomsprisene og får næringslivet.
2. Konsept K1 Forbedret fergetilbud må realiseres uansett. Dette vil, i kombinasjon med at riksvei19 legges i tunnel under Moss, løse byens umiddelbare trafikale problemer.

Vi merker oss at Moss bystyre og Horten kommunestyre i sine møter 23. februar har sagt nei til både bru og tunnel mellom Horten og Moss i de foreslåtte konseptene, altså K3 og K4. Konsekvensene er rett og slett for dramatiske. Vi merker oss også at Rygge også avviser både bru og tunnel og at Vestby kommune trolig gjør det samme. Regjeringen har vært opptatt av at man ofte vet best lokalt hvor skoen trykker. Vi forventer at regjeringen i denne saken hører på lokale myndigheter og legger K3 og K4 døde så raskt som overhode mulig. Bare på den måten kan usikkerheten for boligeiere, næringsliv osv i Moss fjernes. Først da kan man også stå sammen om planlegging av andre og mer spiselige løsninger.

Vårt høringsinnspill baserer seg på grundig gjennomgang av hovedrapporten og underlagsrapporter. Vi begrunner vår konklusjon i konkrete funn i rapportene, mangler i rapportene, krav fra Samferdselsdepartementet til KVVU og i annen relevant faktainformasjon, for eksempel fra Fylkesmannen i Østfold.

1. MOSS- FRA INDUSTRIBY TIL TRANSITTBY?

Moss er en by i rask utvikling og har i mange år jobbet med å omstille seg fra en industriby og mot en framtidig kunnskapsby. Utviklingen skjer raskt og en helhetlig byplanlegging må skje nå når jernbanen legges under bakken og riksvei 19 skal legges i tunnel. Dette åpner store muligheter for byen. Med en fjordkryssning vil vi derimot reduseres til en transittby for tungtransport. Basert på de vurderingene som ligger til grunn i rapporten kan vi ikke se at dette prosjektet skal gi Moss en merverdi. Vi vil i det

videre peke på hvilke følger de to anbefalte konseptene vil få for både lokalt og nasjonalt.

1.1 Bru over Mossesundet vil ha dramatiske effekter for næringslivet

Aksjon Nei til fjordkrysning via Jeløy har pekt på det faktum, som prosjektleder Anders Jordbakke har innrømmet, at brua som er foreslått over Mossesundet er lavere enn det Kystverket har anbefalt. Kystverket og Aker Solutions har anbefalt 54 meter fri seilingshøyde for å få inn de største skipene. SVV har foreslått en bru på 32 meter. Årsaken til dette er for å komme seg raskt inn i tunnel i fjellet på begge sider av Mossesundet. Boligområdet på Mosseskogen ligger for eksempel på 50 meters høyde, slik at en høyere bru ville ført til at veien måtte gå i dagen gjennom boligområdet.

Den foreslåtte brua vil være så lav at det er risiko for at Aker Solutions må legge ned. Aker Solutions trenger ikke flere hindringer for driften i Moss. Vi er redde for at usikkerhet om fremtiden her setter arbeidsplasser på spill.

Videre vil en så lav bru hindre nyetableringer. Tanken bak fjordkrysning er blant annet å gi muligheter for næringslivet. Noen av disse mulighetene kan tenkes å være industri som trenger frakt på skip. En bru over Mossesundet vil effektivt stanse alle slike nyetableringer.

Videre vil bru også hindre "fornøysesskip" og hindre for eksempel seilskuter å komme til Moss. Skipet Gøtheborg, som har vært på besøk i Moss noen ganger, krever en seilingshøyde på 47 meter.

Vi mener også at det er meget viktig med gode friluftsmuligheter og bomiljøer, for å få nye bedrifter til å etablere seg i Moss. Som vist over, vil de forslagene som foreligger fra SVV i stor grad ødelegge viktige friluftsområder og boområder i byen. Og vil således kunne ha en negativ påvirkning for næringsutvikling i Moss. Dette poenget er ikke omhandlet i KVV'en.

1.2 Gir usikkerhet i eiendomsmarkedet og for byutvikling

Vi har pekt på at videre utredning av alternativene K3 og K4 betyr minst 30 år med ulemper for Moss før eventuelle fordeler kommer. Dette begrunnes som følger: Først kommer minst 10 år med planlegging som vil gi stor usikkerhet for utviklingen av byen, så 5 år med anleggsvirksomhet som vil bli nesten ulevelig for oss, før det kommer 15-20 år med bompenginnkreving som altså gjør at ingen Mossinger vil bruke brua i følge Statens vegvesen.

I planleggingsfasen vil vi se usikkerhet og forfall i det som inntil nå var sentrale utviklingsområder. Er det trolig at Høegh eiendom vil investere i Kongsåsen når det blir et gigantisk veikryss ved Verket skole? Hva skjer med Petersontomta som nå får direkte utsikt til en vei med tre ganger så mye trafikk som det vi har gjennom byen i

dag? Hva skjer med de som har kjøpt bolig på Røysåsen og det som eiendomsmegleren har kalt Perlebukta (Rosnesjordet)? Vi har alle sett forfallet som har preget området rundt jernbanestasjonen etter at planene om nytt dobbeltspor gjennom Moss skulle bli realisert rundt år 2000. Mer enn 15 år etter er prosjektet fortsatt under planlegging og området sterkt preget av forfall.

I anleggsfasen vil Moss bli det som Teknisk ukeblad nylig kalte et "anleggsområde av episke dimensjoner". I fem år vil tusenvis av lastebiler frakte stein og masse gjennom våre gater. Det vil ikke bli til å leve med. Etter ferdigbygging og etter bompengerperiodens utløp vil Mossinger eventuelt begynne å bruke brua. Da har det gått 30-40 år, hvis utbyggingen er heldige, altså rundt år 2050.

Moss har i 2014 vært inne i en positiv utvikling preget av stor optimisme. Det ser ut som om vi endelig skal få en løsning på både jernbane og riksvei 19 som frigjør attraktive arealer til byutvikling, Petersonområdet blir spennende og kan gi vekst for næringslivet og nytte for befolkningen, Moss sitt omdømme i Norge stiger og eiendomsmeglerne spådde at "Moss er det nye store". Etter at SVV la fram sin rapport har vi sett det motsatte. Eiendomsmeglerne har måttet prise ned leiligheter i Perlebukta/Rosnes med 700 000,-, fra 4,2 til 3,5 millioner kroner. Dette gir usikkerhet hos investorene og det gir problemer for vanlige innbyggere som skal selge bolig.

Denne usikkerheten kan bare fjernes ved å legge K3 og K4 døde.

1.3 Overraskende små ringvirkninger

Transportøkonomisk institutt peker i sin underlagsrapport på overraskende små ringvirkninger av en Oslofjord-kryssning. De skriver: *"Sammenlignet med andre nyere norske studier av netto ringvirkninger (mernytte), så er den modellberegnete netto ringvirkningen av ny Oslofjordkryssning lav."* Videre står det at *"Den beregnede netto ringvirkningen av ny Oslofjordkryssning blir dermed i nedre del av intervallet av lignende beregninger både nasjonalt og internasjonalt."*

Videre viser en annen underlagsrapport at antall sysselsatt i Moss kun vil øke med opp mot 400 sysselsatte. På grunn av omtalte effekter ved mulig nedleggelse av Aker Solution og usikkerhet rundt andre investeringer i Moss (og Horten) er det usikkert om antall sysselsatte ved en slik utbygging vil ende i pluss eller minus.

Når det gjelder ringvirkninger, så er det også verdt å ta en kikk på Drøbaktunnelen. Hvilken effekt har denne hatt på næringslivet på Hurum? Svaret er ingen. Søndra Cell Tofte er lagt ned, og det er null effekt. Hvorfor skal en fjordkryssning ha større effekt på Moss og Horten?

1.4 Varige inngrep i store verneområder av nasjonal verdi

I oppdraget som ble gitt i forbindelse med KVUen ble det formulert som absolutte krav til konseptene:

- Alle konsepter med bru skal ha seilingshøyde i hovedledene på minimum 72 meter i et seilingsløp med bredde på 750 meter eller to løp med bredde 350 meter. Dette er nødvendig for at de største cruiseskipene skal kunne seile inn til Oslo.
- Konsepter skal ikke gi varige inngrep i landskapet i store, nasjonale verneområder.

I tillegg skal konseptene vurderes ut fra følgende krav:

- Bruer over Oslofjorden bør tilfredsstillende Kystverkets anbefalte seilingshøyder også utenfor hovedledene.
- Faste forbindelser bør ikke gi dårligere tilbud til syklistene enn i dagens transportsystem over Oslofjorden.

Statens vegvesen trekker i sin anbefaling fram som en fordel ved brukonseptet at det er positivt for gående og syklende at de kan bevege seg uhindret over brua. Dette forutsetter imidlertid at det bygges inn sykkelveibru fra den kunstige øya ved Gullholmen og over til Gullholmsundet. Gullholmsundet ligger innenfor Søndre Jeløy landskapsvernområde. Fra Gullholmsundet vil det måtte lages en tre meter bred sykkelvei opp til nærmeste vei, trolig til Bjørn Bjørnstads vei. Dette deler Søndre Jeløy landskapsvernområde i to deler. Det er vanskelig å hevde at dette ikke bryter med kravet til KVUen om å ikke få varige inngrep i de store nasjonale verneområdene.

KVUen gjør videre et poeng av at det er mulig å få til en kollektivløsning direkte i land fra de kunstige øyene. Dette ville selvsagt medføre ytterligere veianlegg i de samme områdene, noe som er helt uaktuelt og ville bryte helt med vernet.

1.5 Store konsekvenser for Røysåsen og Mosseskogen

Som nevnt over vil en høyere bru over Mossesundet føre til vei i dagen gjennom boligfeltet. Det er uansett lagt opp til at brua skal komme inn i eller nær fornminnene på Røysåsen og i umiddelbar nærhet til friluftsområdet på Mosseskogen. Flere interesser har ivret for vern av Mosseskogen. En veiløsning nær dette vil åpenbart være i konflikt med både fornminner, naturverdier og friluftsinnteresser.

Hvis det lykkes å legge veien i tunnel under boligområdet på Mosseskogen, vil den uansett komme ut igjen i god tid før Tykkemyr. Slik det er lagt opp til fra SVV vil dette berøre deler av boligfeltet på Mosseskogen direkte ved at boliger for eksempel i Jutulveien og nærliggende områder må rives. En slik motorvei i umiddelbar nærhet av resterende boligområde vil åpenbart gi store negative konsekvenser. Verket skole vil bli omringet av motorveier, med Innfartsveien på den ene siden og fjordkrysning på den andre.

1.6 Tap av friluftsområder og natur

En løsning som skissert i anbefalingen fra SVV vil medføre ødeleggelse av to eller tre friluftsområder ved valg av henholdsvis bru eller tunnel. Begge løsningene vil sette både Mosseskogen og skogsområdene ved Rosnes i fare.

Rosnes: Selv den lave brua over Mosseskogen vil i følge KVU medføre dagtrase gjennom deler av skogen på Rosnes. Dette området er kjent for sine fornminner og sin edelløvskog. I området er det en sjelden forekomst av bøkeskog. Ordet bøkeskog er ikke nevnt med et ord i utredningen eller underlagsrapporter. Hele Jeløy er et svært spesielt område, selv de områdene som ikke er vernet. En slik løsning vil være dramatisk.

På Rosnestangen er det en fin, liten badestrand, rett nord for det nye boligfeltet Perlebukta. Stranda blir liggende rett ved brua og mister åpenbart sine kvaliteter, selv om stranda ikke får direkte inngrep.

Mosseskogen er et svært viktig skogsområde for nordre bydel. Vi overlater til andre å beskrive kvalitetene her, men vil påpeke at dette er et viktig friluftsområde for tusenvis av innbyggere. En bruløsning over Mossesundet vil gi vedvarende støy inn i skogsområdene.

Søndre Jeløy landskapsvernområde: Dette områdets kvaliteter er godt kartlagt gjennom vernet som ble innført under regjeringen Willoch i 1983. Vernet har vært effektivt. Området er bevart slik det lå på 1970-tallet og er et svært viktig naturområde i nasjonal målestokk. Også for omdømmet til Moss er området viktig. Vi vil påstå at Jeløy er uten sidestykke det som bringer flest utenbys personer til Moss kommune og et område av stor nasjonal verdi.

En bru med kunstig øy ved Gullholmen vil forringe de kvalitetene dette området har, og selv om landskapsvernet ikke omfatter fjorden på utsiden av Jeløya, mener vi at den vil bryte vernets intensjon, siden det vil bli betydelig forurensning av støy, støv og eksos i landskapsvernområdet. Som igjen vil påvirke fugler, dyr, planter og mennesker som bruker dette område til rekreasjon.

Som nevnt vil en løsning som foreslått av SVV gi direkte inngrep i landskapsvernområdet, men det vil også gi betydelige støyplager i et helt stille område. Gullholmsundet er en yndet badeplass om sommeren. Her vil utsikten bli rett til den kunstige øya hundre meter lenger ute. Langs Gullholmsundet går også kyststien. I et folkehelseperspektiv er også dette uheldig.

1.7 Støyplager

Det er ikke gjort noen vurdering av støysituasjonen, men det er åpenbart at det vil bli betydelig støy både på Vestre Jeløy, ved Rosnes og Røysåsen/Mosseskogen fra de

46000 bilene. Analyser fra TØI har tidligere vist at det er usikkerheter om trafikk tall og at slike trafikk tall ofte undervurderer reell situasjon. Støyplagen kan dermed bli verre enn man nå tror.

Støyen kastes inn både i helt stille natur- og friluftsområder og i boligområder. I dag høres høyttalermeldinger fra danskebåten inn på land ved Refsnes. Hvordan vil det bli når 46000 biler skal passere en bru på samme sted? Jo, det vil bli betydelige støyplager.

Når det gjelder støy, så sier tilhengerne: ”Jammen om 30 år vil alle biler være elbiler og de støyer jo ikke.” Dette er feil. Elbiler er stillegående når de kjøres i byene i 20 km/timen. Når elbilene går i 80 km/timen har dekkstøy tatt over og de støyer akkurat like mye som andre biler.

2. UKLARE VURDERINGER AV ØKONOMIEN I PROSJEKTET OG USIKKERHET KNYTTET TIL RAPPORTENS TALLGRUNNLAG

Utover de interessene vi ivaretar lokalt ser vi også at det er knyttet så store svakheter til økonomien i prosjektet at det er grunn til å stille spørsmål ved realismen i prosjektet og samfunnsnytt.

2.1 Svært høy investeringskostnad

SVV sier selv at dette prosjektet er halvveis et lokalt prosjekt og halvveis et nasjonalt prosjekt (Folkemøtet 15.01.2015). Investeringskostnadene for prosjektet er imidlertid i toppsjiktet selv for store nasjonale prosjekter. Mens nytt dobbeltspor på Follobanen (Oslo-Ski) koster ca. 20 mrd. kroner og Vestkorridoren (E18 Asker og Bærum) ca. 40 mrd kroner, kan prislappen for bru over Oslofjorden bli 60 mrd kroner, i følge Statens vegvesen. Det sannsynlige estimatet er 41,7 mrd kroner. Slike store prosjekter blir imidlertid aldri realisert uten store overskridelser, og denne prissettingen er på et svært tidlig stadium. Sannsynligheten er derfor stor for at brua får en prislapp på 60 mrd kroner eller kanskje mer. Statens vegvesen peker selv på noen av usikkerhetene i rapporten og skriver følgende: «Disse bergartene har derfor dårlig stabilitet. Løsmasseavsetninger og leirlag vil dessuten kunne begrense mulighetene for å bygge fjelltunneler og gi problemer med forankring og fundamentering av større konstruksjoner. De kan gi store utfordringer ved bygging av bruer og tunneler».

Tabellen under er fra Aftenposten 10.2.2015 basert på Produktivitetskomisjonens rapport, og viser eksempler på de økonomiske overskridelsene ved noen store prosjekter:

Store prosjekter endrer underveis og blir mye dyrere

Millioner kroner

Prosjekt	Første kostnadsanslag	Sluttkostnad
Ryfast, undersjøiske tunneler	650	5 490
Hardangerbrua	800	2 570
Bjørvikaprojektet, Oslo	1 200	7 100
Dobbeltspor Ski-Sandbukta	300	1 708
Dobbeltspor Sandvika-Asker	1 400	3 714
St. Olavs Hospital, Trondheim	1 000	12 700
Skjold Missiltorpedobåter	1 500	5 000
Fregattene	6 000	24 700
Operaen	750	4 356
Nye Holmenkollen	40	1 820

Kilde: Conceptprosjektet NTNUL

Tunnelløsningen som er utredet har en pris på 19 mrd kroner, altså mindre enn halvparten av kostnaden til bru. Både bru og tunnel har sine fordeler og ulemper. Bare prisforskjellen tilsier at bruløsningen bør legges død.

Statens vegvesens investeringsbudsjett for 2015 er på 7 mrd kroner, for hele Norge. Selv med en betydelig økning av dette budsjettet vil en fjordkrysning trolig aldri bli realisert. NHOs president Ulstein har for eksempel pekt på at det er så store utfordringer andre steder enn i Osloområdet som nå står for tur, for eksempel E39 (prislapp p minst 150 mrd kroner). Hvis man skal realisere intercityløsningen (135 mrd), Vestkorridoren (40 mrd), fjordkrysning (60 mrd) og evt ny jernbane- og T-banetunnel under Oslo, vil det ikke være midler til infrastruktur i resten av landet.

2.2 Tunnel er dobbelt så nyttig for samfunnet

Den samfunnsøkonomiske analysen viser at K1, K3 og K4 er samfunnsøkonomisk lønnsomme (Netto nytte), mens K2 Hurum har negativ netto nytte. Betrakter man imidlertid netto nytte per budsjettkrone er Hurumalternativet bare svakt negativt. Årsaken til at Hurum er negativ og Moss-Horten er positive, er ikke bare forskjeller i investeringskostnadene (Hurum er langt billigere enn bru Horten-Moss), men særlig antagelsene om trafikkgrunnlag. Det å anslå trafikkgrunnlag for en fjordkrysning er åpenbart svært usikkert. Bladet Samferdsel som Transportøkonomisk institutt utgir har tidligere pekt på mangler og usikkerheter ved slike trafikkanslag. Hvis trafikken over Hurum er undervurdert og trafikken Moss-Horten er overvurdert ville

konklusjonen kunne blitt snudd helt på hodet. Vi ber om at konsulentene i Oslo economics som nå gjennomfører sin KS1-analyse gjør sensitivitetsberegninger basert på langt lavere trafikk tall Moss-Horten og langt høyere ved Hurum.

Den samfunnsøkonomiske analysen viser at det er dobbelt netto nytte for tunnel sammenlignet med bru. Jf. punktet over fremstår altså bru som dobbelt så dyr, men bare halvparten så nyttig for samfunnet. Tar man med investeringskostnaden, så fremstår brualternativet som helt urealistisk og som noe man uansett ikke bør utrede videre, på grunn av nyttebetraktninger alene.

2.3 De ikke-prissatte virkningene er undervurdert og er heller ikke blitt tillagt vekt i den samfunnsøkonomiske analysen

Det å gi en vurdering av ikke-prissatte virkningene i en samfunnsøkonomisk analyse er ingen eksakt vitenskap. Det er en vurdering. Videre skal denne vurderingen vektet mot de prissatte virkningene. Vil vil påstå at SVV først har undervurdert de ikke-prissatte virkningene, for så å unnlate å ta hensyn til dem i den videre analysen. SVV har nemlig anbefalt de to konseptene som har størst prissatt nytte på tross av at det er åpenbare negative konsekvenser ved løsningene. Den lokale motstanden er en indikator på denne undervurderingen.

Undervurdering: Vi vil altså påstå at de ikke-prissatte effektene undervurderes i delrapporten om disse. Det konkluderes for eksempel med at for K3 Bru Moss-Horten bare er middels konfliktpotensial med nærmiljø og friluftsliv og at det er lite konfliktpotensial knyttet til naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser. Denne vurderingen tar ikke inn over seg:

- at det faktisk er lagt opp til en sykkelvei tvers gjennom landskapsvernområdet (for det er ikke nevnt i KVU).
- At 46 000 kjøretøy i døgnet vil medføre et betydelig støynivå både i de stille områdene ved Gullholmsundet (i landskapsvernområdet), ved Rosnes og Mossemarka, men også at det vil gi vedvarende bakgrunnsstøy i boligområdene på hele vestre og østre Jeløy og Mosseskogen. Vestre Jeløy er Oslofjordens lengste ubebygde kystlinje. Denne blir brutt av dette anlegget. Hva er verdien av det tapet?
- Det er en sjelden bøkeskog i skogsområdet ved Rosnes der brua er tenkt landet. Dette er ikke omtalt i underlagsrapporten om de ikke-prissatte effektene, så dette kjente trolig ikke SVV til.
- At Jeløya er generelt rik på truede og sårbare arter.
- Det er lagt til grunn at veien kan legges i tunnel under Mosseskogen og dermed har lite konfliktpotensial, selv om det er teknisk umulig hvis Aker solutions skal overleve. En evt bru må bli høyere, men da øker konflikten med natur og boligområder... Det siste aspektet gjør at vurderingen av ikke-prissatte virkninger er verdiløs.

Det er altså en viktig forutsetning i vurderingen av de ikke-prissatte virkningene at brua over Mossesundet bare er 32 meter høy. Det er ikke utredet konsekvenser av hva en bru på 54 meter vil være. En slik bru vil få landkjenning over Nesveien på østre Jeløy,

passere Mossesundet og trolig treffe kulturminnene på Røysåsen før veien går videre i dagen. Det er åpenbart at dette ville gi alvorlig konflikt med de fleste av de vurderte parameterne.

De ikke-prissatte effektene er ikke tillagt vekt: SVV har som nevnt anbefalt de to konseptene som har høyest prissatt netto nytte, på tross av at ikke-prissatte virkninger skal vektlegges i analysen. De ikke-prissatte virkningene ser ikke ut til å være tillagt avgjørende vekt. Det folkelige engasjementet på begge sider av fjorden viser at her er det store verdier som det ikke er tatt hensyn til i analysen.

2.4 Urealistiske forutsetninger i den samfunnsøkonomiske analysen

På side 112 i KVV står det:

For K2 Hurumforbindelsen og K4 Tunnel Moss - Horten er det beregnet trafikk og samfunnsøkonomi for en situasjon med bompenger. Dette gir stor nedgang i trafikken og redusert netto nytte, spesielt for K4 der nesten alle korte, lokale reiser prises bort. I mange transportanalyser er det stilt spørsmål om modellen er for følsom for bompenger, men i dette tilfellet er taksten såpass høy at det ikke er urimelig at den lokale trafikken ser ut til å forsvinne i perioden med bompenger. Konsept K4 har ifølge beregningene fortsatt positiv netto nytte.

Jf over har vi tidligere påpekt at den samfunnsøkonomiske analysen overvurderer nytten av prosjektet. SVV oppgir selv at ved bompenger synker trafikkgrunnet for brua fra 46000 til 23000, dvs nytten blir langt lavere. SVV har gjort eksempelberegninger for K2 og K4, men av en eller annen grunn ikke for K3. SVV hevder at nytten fortsatt vil være positiv. Vi skjønner ikke hvordan de kan hevde det uten å ha gjort selve beregningen. I eksempelberegningene er det etter hva vi skjønner brukt en bompengandelen på 48%. Dette er urealistisk lite i et så kostbart prosjekt. Større bompengandelen reduserer trafikken og trafikantnyttene ytterligere. Vi imøteser KS1-gruppens vurdering av dette.

SVV har hevdet at deres beregninger er i tråd med håndboka, og at effekter av finansieringsløsning skal tas med i beregningen i en senere fase av prosjektet. Hvis det medfører riktighet, mener vi at håndboka må revideres. Det er åpenbart at et prosjekt til mange titalls milliarder ikke blir realisert uten bompenger. Det må legges inn realistiske forutsetninger i samfunnsøkonomiske analyser for å få et realistisk svar.

2.5 Tidsbesparelsen er overvurdert

Årsaken til den høye trafikantnyttene for en Moss-Horten-løsning er at hvert kjøretøy sparer betydelige reisetid, tidskostnaden er relativt høy i den samfunnsøkonomiske analysen og mange kjøretøy gir da i sum stor nytte. Men blir tidsbesparelsen virkelig så høy som anslått her? Vår påstand er at siden kapasiteten på E6 fra Oslo til Østfold allerede er sprengt, vil 25000 nye biler inn på E6 (Statens vegvesens tall) føre til

stillestående kø over brua og mot E6 før E6 blir videre utbygd til 6 eller 8 felt. Hvis en slik kapasitetsøkning på E6 ligger inne i prosjektet, må det synliggjøres som en investeringskostnad i analysen.

2.6 Usikre trafikktall

Det at enkelte av konseptene kommer ut som samfunnsøkonomisk lønnsomme skyldes at det er forutsatt svært høy trafikk, særlig over brukonseptet. SSV har anslått at trafikken over fjorden øker fra dagens 4000 på ferja til 46618 med bru eller 39212 med tunnel. Dette er svært store tall. Som vist til ovenfor er slike trafikkanslag usikre. Dette kan være for høyt og det kan være for lavt. Det blir uansett trolig svært høye tall på grunn av nye trafikkstrømmer fra vestsiden av fjorden og i retning Sverige og ikke minst Oslo.

Det er forutsatt to selvstendige trafikkstrømmer over fjorden. SVV forventer en dobling av trafikken i Oslofjordtunnelen (evt brua) selv med en bru mellom Horten og Moss. Er dette realistisk?

2.7 Bruløsning for gående og syklende

Det trekkes fram i KVUen at en bru over fjorden vil være positivt pga muligheter for gående og syklende. På grunn av vindforhold vil brua være lite egnet. Selv i juni-juli, vil dette kunne bli umulig. KVU peker også på at korte reiser med bil spiser av dagens reiser med gange og sykkel. Man kan si at potensialet for gående og syklende er til stede, men det vil ikke bli utløst. Vi mener at argumentet om en fjordkrysning som sykkelbru er søkt og ikke kan tillegges vekt.

2.8 Hvorfor skal veien i det hele tatt opp på Jeløy?

Slik vi oppfatter det er det to grunner til at SVV har foreslått en veiløsning via Jeløy over til Røysåsen:

- 1) For å kunne føre veien i bru og med det slippe de teknologiske utfordringene ved å forsere hovedforkastningen med tunnel
- 2) For å beholde muligheten til å lage et lokalt veikryss på Jeløy, som ville bedret samfunnsøkonomien i prosjektet (og gitt en dramatisk forverret situasjon for Moss)

Vi vil peke på at uansett hva som velges må et lokalt kryss på Jeløy for enhver pris unngås. Dette vil som det hevdes bedre samfunnsøkonomien i prosjektet (det blir mer lønnsomt for nasjonen Norge), men vil være helt ødeleggende for Moss som by. I følge SVV er omtrent halvparten av trafikken lokal, noe som betyr 23000 kjøretøy i døgnet. Med en slik løsning vil trolig de fleste av de lokale kjøretøyene velge å kjøre av motorveien på Jeløy. Dette vil øke de lokale problemene dramatisk. Dette er konsekvenser som ikke er prissatt eller som ikke i tilstrekkelig grad er priset inn i den samfunnsøkonomiske analysen (for eksempel klima, jf Hagen-utvalget). Og selv ved en riktig prising i den samfunnsøkonomiske analysen vil en slik løsning være katastrofal

for Moss (selv om den kan være bra for Norge). Hvis man antar at 15000 av kjøretøyene vil svinge av på Jeløy og så bevege seg bort Gimleveien, vil det i følge Statens vegvesens vegnormal bety at Gimleveien må utvides til fire felt. Det betyr at hele husrekker langs veien må rives og en dramatisk forverring av bokvaliteten i lokalmiljøet.

2.9 Andre momenter som må vurderes:

Ferskvannsbasseng: Vi har fått et tips om et ferskvannsbasseng under Oslofjorden, jf. Veien og vi, nr 10/2011, side 27. Det må ikke legges opp til løsninger som setter fremidens ferskvannsressurser i fare.

Lysforurensning: Brua vil være en kontinuerlig lyskilde i landskapsvernområdet og på vestre Jeløy. Hva blir konsekvensene av det?

Følgkostnader: Hva blir konsekvensene av 25000 biler fra Vestfold som ikke er lokaltrafikk og dermed skal videre ut på E6 mot Oslo? Det er allerede kø mot Oslo i denne korridoren og E6 er sprengt. Hva er kostnaden ved ny utbygging av E6 mot sør og nord som følge av dette?

Hva med Horten? Selv om vi er en aksjon som jobber for Jeløy og Mosseskogen, vil vi påpeke at konsekvensene ved de skisserte løsningene også blir dramatiske for Horten, inkludert Hortensskogen og Karljohansvern. Dette er en selvstendig grunn til at K3 og K4 må legges døde.

3. KONKLUSJONER: HVA BØR GJØRES VIDERE?

3.1 Regjeringen må avvise videre utredning av K3 og K4

Som skissert over vil K3 og K4 være helt ødeleggende for Mossesamfunnet. Vi har sannsynliggjort at selv en videre planlegging av disse alternativene vil få dramatiske konsekvenser for Moss på grunn av usikkerheten som skapes i de store utviklingsområdene. Derfor må regjeringen si aktivt nei til videre utredning av K3 og K4 slik at all videre planlegging av disse konseptene stanses.

3.2 K1 og ny riksvei 19 under Moss

Uavhengig av om man ønsker fjordkrysning eller ikke så kan man forenes om at vi uansett trenger å forsere ny riksvei 19 gjennom Moss samt få til et forbedret ferjetilbud. K1 bør dermed uansett realiseres og regjeringen må sørge for å forsere arbeidet med ny riksvei 19 under Moss.

En slik løsning fjerner det meste av problemene for Moss (ferjetrafikken) og øker nytten av en ferjeløsning. K1 er samfunnsøkonomisk lønnsom og har lave investeringskostnader.

Moss 25. februar 2015

Aksjon Nei til fjordkrysning via Jeløy

Jørn Roald Wille

Gisle Haakonsen

Daniel Giske

Siri Lothe