

## Høring til KVVU for kryssing av Oslofjorden fra Frogn Sosialistisk Venstreparti



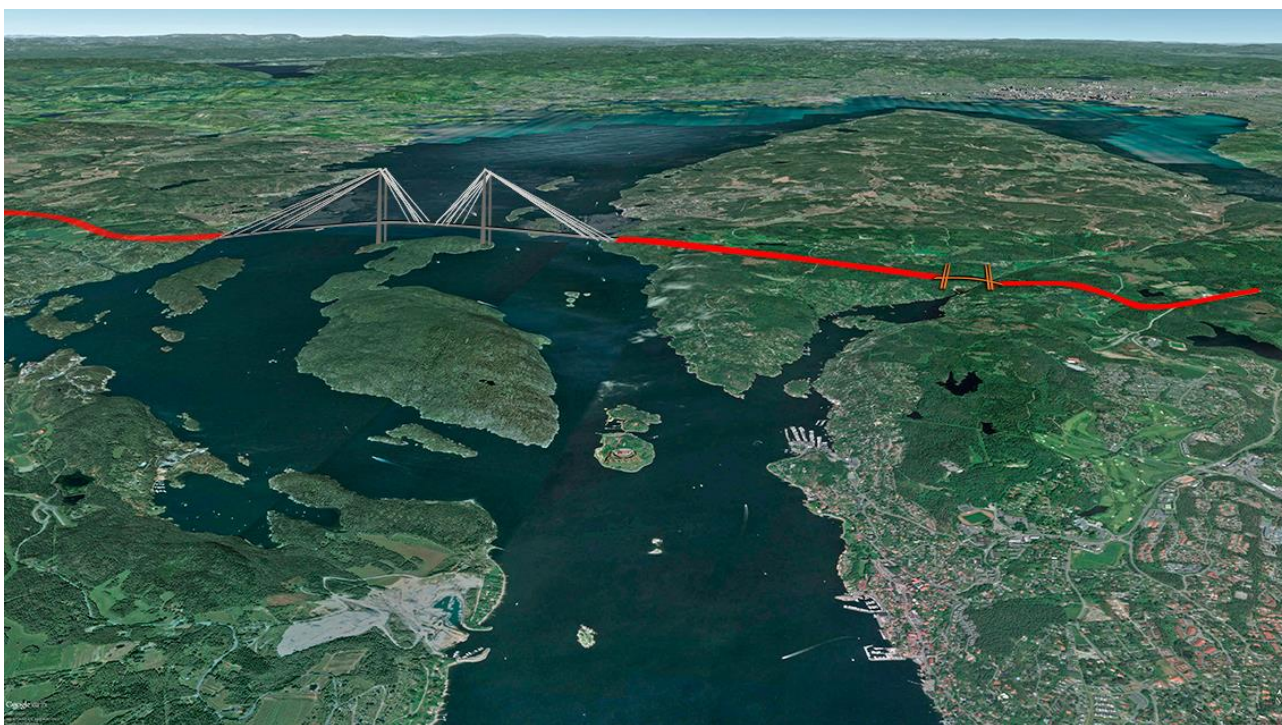
### *Askholmene*

Miljø og rettferdighet er SV's hjertesaker, og Frogn SV ser det som sin oppgave å omsette dette i praksis i nærmiljøet. I denne KVVU'en har vi konsentrert oss om forbindelsen mellom Frogn og Hurum.

Miljøet tillegges ikke noen vekt ettersom man velger å ikke-prissette tap av viktige rekreasjonsområder. Disse områdene brukes av en befolkning på 1.2 mill. Samtidig klarer man det kunststykke å prissette det faktum at man sparer 6 km hvis man kjører i øst-vest retning og slipper stigningen i tunnelen.

En broløsning vil medføre at store deler av Frognmarka blir ødelagt av en 4-felts motorvei, samt at det vakre og mye brukte Drøbaksundet ødelegges som naturområde for all fremtid. Og dette er helt unødvendig ettersom andre løp i Oslofjordtunnelen er ferdig regulert, ikke

fører til vesentlige negative konsekvenser for miljøet, koster bare en brøkdel av broløsningen og oppfyller EU direktivet som pålegger alle tunneler over 500m og



forventet ÅDT på 10.000 å ha to løp fra 2019.

SV ser tydelig sammenheng mellom folkehelse og tilgang til attraktive rekreasjonsområder. Vi erkjenner også at samfunnet har en utfordring. Siste Folkehelsereport viste at bare 30% av den voksne befolkning beveger seg 2.5t pr uke eller mer. Dette må vi sette fokus på. Folkehelselova fra 2011 pålegger kommuner og alle aktører på samfunnsnivå å tenke "helse i alt vi gjør".

### [Kunnskapsgrunnlag for fysisk aktivitet \(Rapport IS-2167\)](#)

Side 40 pkt 4.2

...Hvis 30 000 personer i trettiårene øker sitt fysiske aktivitetsnivå, hvor halvparten øker fra inaktiv til delvis aktiv og halvparten øker fra delvis aktiv til aktiv vil det tilsvare en årlig potensiell velferdsgevinst på 2400(1200+1200) kvalitetsjusterte leveår. En verdisetting av 2400 kvalitetsjusterte leveår tilsvarer 1,4 milliarder kroner pr. år.

Side 44

På lang sikt er det særlig effektivt med intervensjoner som fokuserer på å fremme fysisk aktivitet på middels intensitetsnivå, som f.eks. spaserturer.

Side 46

Virkemidler som redusert vegkapasitet, en restriktiv parkeringspolitikk i byene, hastighetsdempende tiltak, vegprising, rushtidsprising, bevisst utvikling av utbyggingsmønsteret er eksempler på andre aktivitetsfremmende tiltak.

Side 48

Flere studier har vist at naturomgivelser påvirker motorikk og fysisk aktivitetsnivå i positiv retning hos barn. .... man så at dersom utemiljøet hadde tilgang til natur i form av skrenter, trær og skogholt, så foretrekker barna å leke der... Tradisjonelle lekeplasser ser imidlertid ut til å være lite stimulerende for fysisk aktivitet og bevegelsesutvikling selv for de aller yngste barna.

Side 56

En finsk studie viste at moderat til høyt aktivitetsnivå minst tre ganger pr. uke bidro til redusert sykefravær og økt arbeidsevne. En annen studie fra Finland viste at risikoen for å bli uføretrygdet økte drastisk hos personer i dårlig fysisk form i forhold til personer i god fysisk form.

Side 58 pkt 5.3

Kartlegginger viser at i et livsløpsperspektiv er friluftaktivitetene og de uorganiserte aktivitetene mosjons- og treningsaktiviteter, f.eks. jogging, skigåing og sykling, de vanligste gruppene for fysisk aktivitet....Det er beregnet at nordmenn gjennomfører om lag 200 millioner skogsbesøk til fots årlig. Å drive med fysisk aktivitet i naturen og nærmiljøet skårer samtidig høyest når det gjelder det folk ønsker å gjøre mere av.

Regjeringen har i 2014 startet arbeidet med en ny stortingsmelding for å styrke friluftslivet. og bestilte rapporten [Friluftsliv i Norge anno 2014–status og utfordringer \(NINA rapport 1073\)](#)

- Nittito(92) prosent av den norske befolkning over 16 år deltok i 2011 i en eller annen form for friluftsliv

- Aktivitetsnivået er høyt i 2011, med en gjennomsnittlig utøvelse på 108 dager pr aktiv voksne utøver mellom 16 og 74 år.
- «kano/kajakk/robåt» øker med 11 % og «båtturer med motor og seilbåt» med 9% i perioden 2001-2011. Den største økningen kom i årene 2007-2011.

Dokumentasjon på side 2 og 3 viser sammenhengen mellom gode rekreasjonsområder i nærheten av bosteder og at dette har en innvirkning på helsetilstand og dermed lavere kostnader på helse- og sosialbudsjettet . Hvorfor prissettes det ikke i KVU'en ?

KVU'en er så nær knyttet opp til FrP's verdigrunnlag at det er grunn til å spørre om konklusjonen vedrørende anbefaling av bro i Drøbaksundet, er bestilt av Bård Hoksrud, statssekretær i Samferdselsdep. På et besøk i Drøbak uttalte han følgende:

*.Oslofjordtunnelener farlig. Det er tulle å utrede et nytt tunnellop*

*. Uttalte FRPs Bård Hoksrud under et besøk i Drøbak*

*. Dette skjedde i 2013, før jobben med konsekvensutredningene gjeldende*

*kryssing av Oslofjorden hadde startet. Han konkluderte med.*

*–Om det blir borgerlig flertall etter valget, vil det sannsynligvis bli bru. (Referanse: AMTA 13/8-2013)*

Vi ser at KVU'en også bekrefter at tunnelloøsningen er tryggere enn broløsningen, uten at dette blir tillagt vekt i KVU'ens konklusjon.

*Utdrag fra KVU:*

Videre vil vi trekke fra følgende punkter for å vise KVU'ens høyst subjektive karakter:

- Trafikantnyttene er beregnet uten bompenger til 24.000 ÅDT.  
Med bompenger på 55 kr blir ÅDT 14.000  
Med bompenger på 75 kr blir ÅDT 11.000

(tall er oppgitt i mail fra Anders Jordbakke til Håkon Sundby)

FrP's ønsketenkning er åpenbart lagt til grunn, selv om andre partier er

Konsekvenser for trafikk, materiellskadeulykker, luftforurensning. Skatteinnkrevingen samt effe

**Samfunnet for øvrig**

Ulykker  
Luftforurensning  
Restverdi  
Skattekostnad

for bompengefinansiering.

- Det er ikke regnet trafikantnytte i de 7 årene fra en 2-løps tunnel kan stå ferdig til en bro kan stå ferdig. Henholdsvis 2019 og 2026
- Det er regnet trafikantnytte av gang-/sykkelvei til tross for at kostnadene til dette ikke er lagt inn i kostnadsberegningen.
- Kostnadene med broløsningen er "slanket" ved at man bruker den billigste broa på vestsiden. Hengebro koster 1.2 milliarder mer.
- 400.000 tonn mer CO<sub>2</sub> med tunnel høres mye ut, men det utgjør 1.5 promille av CO<sub>2</sub> utslipp i influensområdet. ([CO<sub>2</sub> - et dårlig argument](#))
- Man tar heller ikke høyde for at bilparken er i endring hva gjelder CO<sub>2</sub> - utslipp takket være politiske krav, og at det virker over all forventning. Derfor vil det sannsynlige utslipp være nærmere 250.000 tonn over 40 år og ikke 400.000 tonn som hevdet i KVVU. Ny teknologi vil ha størst effekt for tunnelloøsningen (15-50 års perspektiv). ([CO<sub>2</sub> - et dårlig argument](#))
- Det er også større utslipp(CO<sub>2</sub> og tungmetaller) i forbindelse med bygging av broalternativet enn tunnelalternativet som ikke er prissatt.
- Man trekker ikke fram at sikkerheten hva angår personskadeulykker blir langt lavere med tunnelalternativet (Se over)

KVVU'ens anbefalinger om bro baserer seg på tilværelsens tankeløse letthet. Trafikkøkning er løftet frem som et aktivum og uten tanke på at vi trenger en levende skog for å absorbere CO<sub>2</sub> og produsere oksygen. Broløsningen er langt verre enn et ekstra løp i tunnelen sett i forhold til natur og miljøet. Dette motarbeider også den forpliktende klimaavtalen som Norge har undertegnet.

Vi håper på at dere politikere som skal ta denne svært viktige avgjørelsen tenker på all den kunnskap og gode intensjoner som er nedfelt i dokumentasjon fra ulike departement. Samt at dere ikke sløser bort samfunnets midler med å velge en bro som koster mange ganger

hva den vedtatte tunnelløsningen koster.

Med vennlig hilsen

Frogn SV

