

Statens vegvesen  
Region øst

Firmapost-ost@vegvesen.no

Vår dato: 19. februar 2015  
Vår ref.:

Dykkar dato:  
Dykkar ref.:

## Høringsuttalelse KVV kryssing av Oslofjorden

Denne høringsuttalelsen omhandler bare den delen av KVV-en som vurderer tunnellop nr 2 under Oslofjorden opp mot bruløsning.

**Vår konklusjon, gitt de faktiske forhold, dagens tunnelsikkerhet og innholdet i rapporten er at en i det videre bør satse på tunnellop nr 2, at dette bør bygges så snart som mulig og at videre investeringsmidler på RV23 bør brukes til snarest mulig å bygge full firefelts-standard på hele strekningen mellom xE18 og xE6 og at vegen blir oppgradert til Europaveg gjennom forlenging av E134.**

Til selve KVV-en har vi følgende merknader som berører økonomi og mulig framdrift i sammenligning mellom alternativene:

### 1. Økonomisk usikkerhet i investeringene.

Kostnadstall for investeringene er basert på en nøyaktighet på +/- 40% på begge alternativer. Dette synes som et noe pussig valg, når de faktiske forhold er følgende:

- Tunnelalternativet er på det nærmeste ferdig regulert på det aktuelle tidspunktet.
- Broalternativet baserer seg på forholdsvis løse skisser og uten en KD-plan som avklarer arealmessige og løsningsmessige forhold på begge sider.

Det normale er at usikkerheten blir betydelig redusert når et prosjekt når reguleringsplan-nivå, gjerne til +/- 10%. I dette tilfellet må dette likevel oppjusteres noe p.g.a. tillegget for oppgradering av strekningen Verpen-Krokodden.

Hvis man bevisst har valgt å ikke bruke kostnadsdata som er basert på reguleringsplan mener vi det krever en faglig begrunnelse.

### 2. Risiko knyttet til mulig framdrift.

Også når det gjelder mulig framdrift er det stor forskjell på de to alternativene. Ref. planstatus. For broalternativet er det forutsatt en tilnærmet optimal framdrift for plan- og finansieringsprosesser, uten at dette er begrunnet nærmere. Selv om det i KVV-en blir presisert at dette er optimal framdrift, er det denne framdriften som fester seg som endelig "svar" i videre drøfting.

Det er kjent at det kan være knyttet betydelige interessekonflikter til en broløsning og disse, sammen med tekniske og andre forhold, kan gi betydelige forsinkelser i framdriften. Det hadde derfor vært en fordel om man hadde lagt til grunn en mest mulig realistisk framdrift.

### 3. Beregning av samfunnsnytte – prissatte konsekvenser.

Dagens metodeverk i Statens vegvesen tar ikke hensyn til trafikantforsinkelser som følge av vegstenging. Dette er også presisert i KVVU-en.

I dette tilfelle innebærer dette forholdet at tidsforskjellen på realisering av de to alternativene ikke tar opp i seg de betydelige trafikantulempene som stenging og risiko for stenging innebærer i en lengre periode for bro-alternativet. Hvis dette forholdet hadde blitt inkludert i kalkylen, og med en mest mulig realistisk tidsforskjell på realisering, ville forskjellene i samfunnsnytte blitt mindre.

Situasjonen for Oslofjordtunnelen er sammenlignbar med høgfjellsproblematikken, der uvær forårsaker stenging og behov for kolonnekjøring. For å beregne kostnadene for slike hendelser har vi fått utarbeidet en metode for dette brukt på E134 på Haukelifjell.

(Ref. Analyse & Strategi AS). Denne kunne også vært tillempet for bruk på RV23.

Selv om hver enkelt hendelse er "tilfeldig", blir mønsteret og omfanget totalt sett et resultat av dagens løsning.

**Med vennlig hilsen**

E134 Haukelivegen AS



Børge Skårdal, daglig leder

97037989

[bs@vtnu.no](mailto:bs@vtnu.no)

---

**Postadresse:**

Postboks 134

3890 VINJE

 [bs@vtnu.no](mailto:bs@vtnu.no)

**Telefon:**

Direkte: 97 03 79 89

[www.134.no](http://www.134.no)

**Bank:** Gjensidige Nor


Konto: 1604.01.05178

**Føretaksnummer:**

982 420 857

E134 Haukelivegen AS  
Postboks 134  
3890 VINJE

---

**Postadresse:**  
Postboks 134  
3890 VINJE  
 [bs@vtnu.no](mailto:bs@vtnu.no)

**Telefon:**  
Direkte: 97 03 79 89  
[www.134.no](http://www.134.no)

**Bank:** Gjensidige Nor  
Konto: 1604.01.05178  
**Føretaksnummer:**  
982 420 857

---