

Til: Statens vegvesen Region Øst
E-post: frimapost-ost@vegvesen.no

Kopi: Stortingsrepresentant Rasmus Hansson
Miljøpartiet De Grønne

1. mars 2015

Konseptvalgutredning for ny kryssing av Oslofjorden Høringsuttalelse fra Miljøpartiet De Grønne

Miljøpartiet De Grønne arbeider for at Norge skal nå sine klimamål og at landets infrastruktur tilrettelegges innenfor bærekraftige økologiske rammer. Det er nødvendig å skape samlede utbyggingsmønstre som minimerer transportbehov og styrker jernbanens rolle. Hensynet til naturmangfoldet må gå foran kortsiktige økonomiske og næringsmessige interesser.

Vegvesenets konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden i korridoren Moss/Horten har pågått siden 2011. I 2013 ble den utvidet til også å gjelde Oslofjordtunnelen. Utredningen anbefaler bygging av to nye motorveier over fjorden. Den ene motorveien skal erstatte fergesambandet mellom Moss og Horten med broer og/eller tunneler. Den andre skal erstatte Oslofjordtunnelen med broer over nordenden av Håøya. Jernbane anbefales ikke på grunn av svært høye kostnader, tekniske utfordringer og usikkerhet knyttet til kundegrunnlag og fremtidig plassering av godsterminaler.

De Grønne mener at de anbefalte motorveiene og broene på tvers av fjorden vil ødelegge store og viktige natur- og friluftsområder og strider med vesentlige målsetninger i Klimaforliket, Nasjonal Transportplan og regjeringens varslede klimapolitikk. Vi mener at andre konsepter i utredningen med miljøvennlig fergedrift og bygging av nytt løp i Oslofjordtunnelen vil ivareta regjeringens ambisjoner om effektiv biltransport på en god måte. Samtidig vil dette bidra til å bremse veksten i klimautslipp fra samferdselssektoren og hindre ytterligere nedbygging av viktige natur- og friluftsområder rundt Oslofjorden. De Grønne mener det er av uvurderlig samfunnsnytte å bevare sammenhengende natur- og rekreasjonsarealene i en av de raskest voksende regioner i Norge.

De Grønne mener det er viktig å satse mye mer på oppgradering og utbygging av jernbanenettet *rundt* fjorden og å bygge effektive traseer for annen kollektivtransport og sykler. De foreslåtte konseptene med motorveier på broer over fjorden vil svekke mulighetene for å finansiere slike satsinger.

Konseptvalgutredningens transportmodeller viser at en motorveibasert kobling av byene og tettstedene på tvers av fjorden vil føre til stor vekst i antall bilreiser og

lengden på bilreisene i regionen. Modellene viser at veinettet vest for Oslo ikke vil bli vesentlig avlastet, og at veinettet sør for Oslo vil bli utsatt for betydelig trafikkvekst.

I konseptvalgutredningen er dette omtalt som en ønsket virkning fordi det reduserer Oslofjorden som en trafikal barriere og lager et større bolig- og arbeidsmarked. De Grønne mener at dette strider mot mandatet den forrige regjeringen ga til prosjektet: Det skal utvikles løsninger for transport over Oslofjorden som ikke bare er effektiv, men også miljøvennlig. De anbefalte motorveiene undergraver dessuten nasjonale forventninger og regionale planstrategier om utvikling av mer konsentrerte byer og tettsteder med gode kollektive transportløsninger.

Konseptvalgutredningens transportmodeller viser at bompengefinansiering av motorveiene tilsvarende dagens satser vil føre til vesentlig mindre vekst i biltrafikken. Med lavere vekst viser modellene at Bastøfergen og et nytt løp i Oslofjordtunnelen gir tilnærmet lik trafikal nytte som de langt dyrere og ødeleggende broene og motorveiene. Miljøvennlige ferger, en ny tunnel finansiert med bompenger og en moderat utvikling av tilførselsveier vil gi et fullverdig transportsystem for biltrafikken i regionen. På samme tid vil dette bidra til at vi kan bevare naturmiljø, nærmiljø, kulturminner og friluftsliv til glede og nytte for alle.

Vegvesenet anbefaler – uten å konkludere – en bro fra Gullholmen rett ved Jeløya til Karljohansvern ved Horten sentrum. Dette vil kutte transportavstanden vesentlig i forhold til en tunnel som av tekniske hensyn ser ut til å måtte legges i en bue langt sør for Horten. En løsning med bro over fjorden er estimert til å koste 41 milliarder kroner. En løsning med tunnel er estimert til 19 milliarder kroner. I begge tilfeller anbefales en bygging av bro over Mossesundet.

De Grønne mener at broene og motorveiene vil ødelegge de nasjonalt viktige kulturmiljø og natur- og friluftsområdene på Jeløya og Karljohansvern. Vi mener at en styrket fergeløsning kan spille en nøkkelrolle i sterkere integrering av byregionene på begge sider av fjorden basert på kollektiv transport, samt gange og sykling. En omregulering av Moss havn og utvikling av større, døgndrevne og miljøvennlige ferger vil kunne ivareta hensynet til industri og næringsliv i store deler av Sør-Norge. Det må vurderes å flytte fergeleiet lenger syd og legge trafikken frem til E6 i tunnel.

Vegvesenet anbefaler også en broløsning på tvers av indre Oslofjord ved nordenden av Håøya. Broløsningene skal avkorte den eksisterende faste Oslofjordforbindelsen med 6 kilometer/5 minutter reisevei og innebærer en permanent stengning av Oslofjordtunnelen. Det anbefales å bygge tre broer; en over Hallangspollen, og en på hver side av Håøyas nordende. Som i ytre Oslofjord vil brokonseptet ødelegge opplevelsen av viktige friluftsområder og ligge i umiddelbar nærhet til statlige sikrede naturområder.

Investeringskostnaden for en broløsning er i Vegvesenets utredning anslått til 14,3 milliarder kroner. En vurdering gjort av Nei-til-Bro-alliansen antyder imidlertid en kostnad på 18,8 milliarder for å følge anbefalingen å bygge om gang/sykkelvei og en mer visuelt tilpasset hengebro i vestre del av Oslofjorden. Et nytt løp i Oslofjordtunnelen er anslått til å koste 6,5 milliarder kroner.

De Grønne mener at et nytt tunnellop er svært viktig for å bevare Håøya og Frogmarka som viktige natur- og rekreasjonsområder. Dette er områder med kvaliteter, bruk og betydning lik det vi finner på Jeløya og i Nordmarka. En broløsning som en erstatning for Oslofjordtunnelen vil dessuten innebære mer enn 8 år med forsinkelser, til tross for at et nytt løp i tunnelen er et sterkt påkrevet sikkerhets- og trafikksikringstiltak.

Miljøpartiet De Grønne mener det er galt å utvikle et arbeids- og boligmarked på tvers av Oslofjorden basert på nye motorveier på enorme broer. Dette vil gå på bekostning av de eksisterende verdiene i veitraséforslagene når det gjelder naturtyper, artsmangfold med rødlistearter, strandsoneareal, inngrepsfrie soner, friluftsområder og kulturminner. Den forrige regjeringen ga Vegvesenet i oppgave å utvikle et både effektivt og miljøvennlig transportsystem på tvers av fjorden. Denne regjeringen må legge betydelig mer vekt på miljøaspektene når den til sommeren skal beslutte hvilke konsepter man går videre med for kryssing av Oslofjorden i fremtiden.

Med vennlig hilsen

Miljøpartiet De Grønnes fylkesledere:

Oslo: Harald Nissen
Akershus: Øyvind Solum
Østfold: Odd Bergstøl
Buskerud: Ralf Heberling og Hanne Lisa Matt,
Vestfold: Kaare Vennerød og Anne Skottvåg, Vestfold

Miljøpartiet De Grønnes lokallagsledere:

Rygge: An-Magritt Skancke-Garmaker
Moss: Trond Johan Valde
Vestby: Bente Bakke
Frogn: Linda Byström
Nesodden: Øyvind Solum
Røyken: Guttorm Grundt
Hurum: Hilde Lengali
Holmestrand: Trond Tertnes
Horten: Harald Moskvil