

Statens Vegvesen Region øst
Postboks 1010

2605 Lillehammer

E-post: firmapost-ost@vegvesen.no

Spydeberg, 5. februar 2015

KVU for kryssing av Oslo-fjorden - høringsinnspill

Så foreligger Statens Vegvesen sin konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger over Oslo-fjorden. Dette er en viktig nasjonal sak; ikke bare for Oslo-området, men for Norge / i Norden / i Europa. Da er det forstemmende at mandatet for arbeidet er begrenset til "... å redusere ulempene knyttet til Oslofjorden som trafikal barriere", og beskrivelsen av KVU-en som "Konseptet bidrar i større grad til å utvikle trafikksystemet i og rundt Oslo by."

Vi stiller kritiske spørsmål både til kostnadsoverslagene for jernbane, og til løsningene, særlig når det gjelder kryssingene av fjorden over Hurum-landet, som i KVU-en trolig kan være mer enn dobbelt så høy kostnad som hva som er realistisk. Vi er kjent med uavhengige, faglig sterke og godt begrunnede, vurderinger av KVU-ens løsninger og kostnadsoverslag, bl.a. med utgangspunkt i erfaringstallene fra Øresund-broen og teknologiske fremskritt på området siden da.

Etter vår mening må en langsiktig plan for nye kryssinger av Oslo-fjorden ha et videre perspektiv enn det som er sitert ovenfor. Det må også være en selvfølge at en fremtidsrettet løsning også må inkludere jernbane. Den nye forbindelsen må gi en jernbaneløsning utenom de 3 sentrale flaskehalsene (Oslotunnelen, Follotunnelen og Romerikstunnelen) for både gods- og persontrafikk, som ikke må dit (Oslo S/Alnabru), men til / fra andre deler av både vårt eget land og det øvrige Norden og Europa.

Når det internasjonale perspektivet er totalt fraværende i KVUen sier det seg selv at man lett finner jernbaneforbindelse over fjorden "ulønnsom". Imidlertid er det grunn til å tro at ved å anvende en mer realistisk beregningsmodell hvor besparelser på vei, redusert flytrafikk, stopp og vedlikeholdsarbeid i og rundt Oslo uten en slik forbindelse, vesentlig kortere reisetider m.m. så vil denne "missing linken" i det nordiske transportsystemet være svært lønnsom. Det er faktisk slik at med en jernbaneforbindelse over Oslofjorden så vil Vestlandet og Sørlandet m.fl. kunne være uavhengig av problemene i og rundt Oslo.

Jernbaneverket innrømmer selv at det ikke finnes en overordnet masterplan for jernbaneutbyggingen i Norge og hvor man også tenker Norden/Europa. Det er da forstemmende, men dessverre helt naturlig, at hvert enkelt nytt prosjekt kommer isolert og med de samme begrensede perspektiver. Politikerne kan likevel ikke unnskyldes seg med at de ikke vet at befolkningsveksten og transportveksten i Norge er og forblir formidabel. Nå haster det som aldri før med å tenke langsiktig! Hvert enkelt prosjekt kan ikke få lov til å leve sitt eget avgrensede liv, men må inngå i en større, langsiktig og helhetlig plan.

TenkGrønnBane2025

Miljøvennlig og effektiv transport i Norden \approx med fokus på høyhastighets jernbaner

Den foreliggende KVV-en er dessverre preget av et for snevert og overfladisk perspektiv og gir ikke godt nok grunnlag for en konstruktiv politisk debatt. Etter vår mening bør det arbeides videre med å utrede Oslofjorforbindelsen. Fjordkryssing over Hurum-landet har de beste mulighetene til å skape en kombinert løsning for vei og bane, og bør vies større oppmerksomhet. Her må det utarbeides alternative og bedre begrunnede økonomiske analyser.

Vi har studert alternativene i sammenheng, både på lang sikt og på kort sikt. Vi vil prinsipalt fremholde at det nå haster med å tenke på lang sikt, og se sammenhengen mellom alle de 4 store transportformene; jernbane/tog, vei/bil, flyplass/fly og sjø/havn/skip og sammenhengene både øst-vest og nord-syd, mellom de tett befolkede områdene med både for Norge og Sverige, i Norden / i Europa, og de mulighetene som åpner seg når vi unngår flaskehalsene i Oslo-området, og ser mulighetene for miljøvennlig og effektiv transport, med mulighetene for et konkurransesterkt næringsliv og et fleksibelt arbeidsmarked.

I dette bildet vil kryssing av Oslo-fjorden i hensiktsmessig avstand fra Oslo ha en meget viktig funksjon. Da vil både kryssingssted og løsninger være av største betydning. Det vil etter vår mening være et absolutt krav at kryssingen også omfatter jernbane, og helst også havn med dypvannskaier. Det området som peker seg ut som det mest naturlige er en kryssing over Hurum-landet, både med en kombinert vei og jernbanebro, helst nord for Filtvet og syd for Hvitsten og med havn for skipsfart i området ved Tofte. At en større del av varetransporten ut og inn av Norge også kan gå med skip lengre inn i Oslofjorden enn til Gøteborg, vil også bidra til en betydelig avlastning av landtransporten (som i dag i hovedsak går med bil).

Hvis det på kort og mellomlang sikt er behov for å øke kapasiteten for biltransport i kryssing av Oslofjorden syd for Oslo så må det selvsagt vurderes supplerende løsning, herunder en eventuell ny tunell i tillegg til den eksisterende Oslofjordtunellen.

Dette er en meget viktig sak for hele transportsituasjonen, både mellom landsdelene i Norge og med vår omverden. Vi mener derfor at det er mange og sterke grunner for at det gjennomføres en ny KVV for Oslofjord-kryssingen, og med et betydelig videre mandat enn det som var for den som nå foreligger til behandling.

Vi håper dette innspillet vil bli gjenstand for en grundig vurdering, og at man ikke låser seg på et for snevert grunnlag, i en så viktig sak. **Nå haster det med å tenke langsiktig!**

(Dette brevet er behandlet i TGB2025 i samlet gruppe i møte i dag).

Med hilsen
TenkGrønnBane2025


Ivar Vågen Meder

Vedlegg: Vår prinsippskisse versjon 2 (Miljøvennlig og effektiv transport i Norden – med fokus på høyhastighets jernbane)



TenkGrønnBane2025

Miljøvennlig og effektiv transport i Norden - med fokus på høyhastighets jernbane

Prinsippskisse versjon 2

A: Stambaner:

Høyhastighet 

Andre 

B: Viktige eksisterende baner: 

