

Trafikkaksjonen, c/o Miljøloftet  
Grensen 8b  
0159 Oslo  
paalhjensen@gmail.com  
Tlf. 984 40 784  
Giro 05321022318.  
Org.nr. 980546241

Statens vegvesen Region øst,  
postboks 1010,  
2605 Lillehammer  
firmapost-ost@vegvesen.no

## Høringsuttalelse til Statens vegvesens «KVU for kryssing av Oslofjorden»

KVU-en (konseptvalgutredningen) anbefaler at «en fast forbindelse Moss–Horten bør utredes videre» (s. 125).

### Trafikkaksjonen fraråder en motorveiforbindelse Moss–Horten

Som helse- og miljøorganisasjon fraråder Trafikkaksjonen en motorveiforbindelse av denne sorten:

- Et slikt anlegg vil skape mer biltrafikk, større utslipp av klimagasser, mer eksos og svevestøv, og mer støy. Dette strider mot vedtatte politiske mål – f.eks. klimaforliket, kravet om at antall støyplagede skal reduseres med 10 % innen 2020 i forhold til 1999, at trafikkveksten i byene skal skje med kollektivtransport, gange og sykkel, at mest mulig gods skal overføres fra trailere til jernbane og sjø – og EU-direktivet om å redusere luftforurensninger i byene.
- Anlegget hevdes å avlaste E18 gjennom Oslo. Erfaringer viser at en evt. slik virkning bare blir midlertidig. Da storflyplassen på Fornebu ble nedlagt og flytrafikken flyttet til Gardermoen, ble biltrafikken på E18 vestover fra Oslo redusert med 20 000 pr. dag. Men allerede i løpet av noen uker ble den ledige kapasiteten fylt opp av nye biler. Trafikkaksjonen betviler ikke at biltrafikken over fjorden vil mangedobles og øke til 45 000 pr. dag, som antydnet i fig. 8.8 – men ut fra tidligere erfaringer antar vi en stor del av dette vil være nyskapt biltrafikk fordi en bro eller tunnel vil gjøre det mer fristende å kjøre bil.
- Ferger kan brukes av alle (universell utforming) – motorveibroer og biltunneler kan bare brukes av bilister (f.eks. går nesten ingen busser i biltunnelen Drøbak–Hurum).
- Figur 8.9 skjønner maler broanlegget – med hvite seilbåter, havblikk, grønn vegetasjon og strålende sol med hvite, sommerlige skyer. Og først og fremst sees ingen av de 45 000 bilene som ifølge vegvesenets egne beregninger vil trafikker broen hver dag, og heller ikke all eksosen og alt svevestøvet etter disse bilene.
- En bro og en motorvei i dagen er et stort naturinngrep som vil rasere naturen i et bredt belte rundt veien.
- En bro Moss–Horten er beregnet å koste 35–60 milliarder kr.

### Trafikkaksjonen mener at pengene i stedet må brukes til:

- Å bedre fergeforbindelsen over fjorden, noe KVU-en anslår vil koste 1–1,5 milliarder kr (s. 70). Fremtidens ferger vil gi mindre utslipp enn dagens dieseldrevne Bastøferger: Når fergedriften Moss–Horten 2017–2026 legges ut på anbud, stilles Norges hittil strengeste krav til utslipp av NOx (nitrogenoksider).<sup>1</sup> NOx er de farligste avgassene fra dieselmotorer.
- Utbygging av jernbanen rundt Oslofjorden, hvor togene fortsatt for en stor del går i enkeltsporete, kurverike traseer fra 1800-tallet.
- Utbygge havnene rundt Oslofjorden og på Skagerrakkysten så mer gods kan tas på sjøen.

For Trafikkaksjonen,  
Pål Jensen  
Daglig leder

<sup>1</sup> <http://www.nrk.no/ostfold/miljokrav-skviser-ut-dagens-ferger-1.11601336>