



8/12-2016 Pressemelding

Oslofjordforbindelsen – det store flertall ønsker tunell nå!

Er samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen villig til å bruke minimum 23 milliarder kroner på en bro som tidligst vil komme om 15-25 år når han kan få en fullverdig 4 felts tunell for ca. 4 milliarder kroner om 4 år? Dette er anbefalingen til Statens Vegvesen i tilleggsutredningen om forbindelse over Oslofjorden. Her heter det at bro over nordre Håøya *"vil gi kortest reisetid, er samfunnsøkonomisk lønnsom og gir redusert risiko og sårbarhet sammenlignet med tunnel. Den anbefalte løsningen er over dobbelt så dyr som nytt løp i Oslofjordtunnelen og har noe lengre utbyggingstid."*

Alliansen Nei til Bro i Indre Oslofjord har ved hjelp av kompetente fagfolk etterprøvd Statens Vegvesens beregninger. Konklusjonen er at broprosjektet vil beløpe seg til minimum 23 milliarder. Statens Vegvesen presenterer i sin utredning en totalinvestering på "kun" 15-17 milliarder kroner. Differansen på 6-8 milliarder skyldes gang og sykkelvei, bygging av hengebro og at Alliansen har oppjustert kalkylen til Statens vegvesen slik at sannsynligheten for overskridelser settes til 15% (P85) og ikke 50% (P50). Ved å forutsette en 50% sannsynlighet for overskridelse presenterer Statens Vegvesen her en urealistisk lav kalkyle for et umodent skisseprosjekt for bro i en ikke regulert trasé. Faktum er at en bro vil koste norske skattebetalere ca. 20 milliarder kroner mens et tunelløp nr. 2 vil koste de samme skattebetalerne ca. 1,5 milliarder kroner.

Statens Vegvesen har beregnet samfunnsnyten for bro til 5 milliarder kroner, men har "glemt" å inkludere forventede bompenger i regnestykket. En bompengesats på 55-75 kroner vil halvere trafikken. Da endres samfunnsregnskapet for bro fra pluss 5 milliarder til minus 9 milliarder i forhold til tunelløp nr. 2. Legger man i tillegg inn tall for økt trafikk, ødeleggelse av natur, et forringet fjordrom samt beregner samfunnsverdien for tunell fra 2021 og frem til en eventuell bro blir ferdig nærmere 2040, blir samfunnsregnskapet for bro historisk negativt.

Statens Vegvesen hevder at bro er sikrere enn tunell. Dette er feil. All tilgjengelig statistikk viser det motsatte. Det som er korrekt er at det har vært mange stopp i ettløpstunnelen. Med en toløpstunnel vil disse stoppene langt på vei elimineres.

Høringssvarene viser at det store flertall ønsker et tunelløp nr. 2. *"Heller en trygg, sikker og rimelig tunell nå enn en gigantisk bro om flere tiår"*. En bro vil uansett ikke være klar til å bli tatt inn i handlingsprogrammet i Nasjonal transportplan i 2017, men tidligst når denne revideres om 4, 8 eller 12 år. En toløpstunnel kan stå ferdig i 2021.

For å omgå innsigelser og protester foreslår Vegvesenet statlig regulering. Grunneiere og miljøorganisasjoner varsler sak mot staten dersom høyt verdsatte natur- og friluftsområder i Oslofjorden blir overbygget og skjemet av en enorm trafikkmaskin. Oslo kommune eier blant annet Håøya som er Oslofjordens mest besøkte utfartssted for båtfolket.

Alliansen sammenligner broprosjektet med å bygge en firefelts motorvei tvers gjennom Nordmarka kun for å spare 5 minutters kjøretid til Gardermoen. Ønsker ansvarlige politikere virkelig det når det finnes et fullgodt alternativ (tunelløp nr. 2) til en brøkdel av prisen og som kan stå ferdig om 4 år?

Alliansen
Nei til bro over Indre Oslofjord
www.broneitakk.no