

Nei til bro over Indre Oslofjord



Konsekvensvurdering for Oslofjordforbindelsen Indre Oslofjord

Essens og tanker rundt KVU

Myten om en usikker tunnel må korrigeres

- Oslofjordtunnelen er sikrere enn broer, firefelts motorvei og andre tunneler i Norge generelt.

	Broer mindre en 6% helling	Tunneler generelt	Oslofjordtunnelen
Ulykker per million kjørte km	0,160 personskader	0,120 personskader	0,047 personskader

Det betyr at det er farligere å kjøre bil de fleste andre steder i Norge sammenlignet med Oslofjordtunnelen. Ref: Statens vegvesen og Transportøkonomisk institutt (TØI)

Samfunnsnytte og kostnad synes tilpasset for utbygging av bro

- Med nødvendige bompenger for broprosjektet vil hele den såkalte samfunnsnyttien vil forsvinne og tunnel blir da mest samfunnsnyttig. En vil da få en etappevis utbygging av Rv23 med bompenger i minst 60 år.
- Statens vegvesen uttaler at for å få en tilpasset bro må det være hengebro både på østløpet og vestløpet over fjorden. Kun østløpet er beregnet med hengebro. Økt kostnad 1,2 milliarder.
- Statens vegvesen har beregnet samfunnsnytte av en sykkel- og gangtrase på broen. Utgiftene til dette er ikke regnet med i brokostnaden. Økt kostnad på 2,1 milliarder.
- Sannsynlig økt sum for usikre byggekostnader 2,5 milliarder. Ref: Flyvbjerg 2003.
- Totale ekstrakostnader 5,5 milliarder i forhold til KVU.
- Det er ikke beregnet økt kostnad for gang- og sykkelsti for elleve km tilførselsvei.
- Halvparten av reisene over broen vil være fritidsreiser. Dette har Statens vegvesen beregnet. samfunnsnytte for, noe som er i strid med målsettingen i klimaforliket.
- Broen vil ikke ha noen positiv effekt på de overbelastede E-6 og E-18 på øst- og vestsiden av fjorden.
-

Samfunnsnyttien og kostnader er ikke realistiske i konsekvensutredningen

- Seks km kortere veistrekning og fem minutter redusert kjøretid beregner Statens vegvesen til en samfunnsnyttig verdi på 28 milliarder kroner, regnet over en 40 års periode.
- Disse konstruerte pengene skal da rettfærdiggjøre:
 - Stengning av en dagens tunnel til en verdi på 3,5 milliarder kroner.
 - Anlegge en ny bro over Indre Oslofjord med tilførselsveier til en kostnad på 18,7 milliarder skattekrone.

Sikkerhet

- Hendelser og hyppige stengninger av Oslofjordtunnelen er fremstilt unyansert og kategorisk i lokalpresse og Teknisk ukeblad (TU). Dette har bidratt til å danne et bilde av Oslofjordtunnelen som en værsting blant norske tunneler. Dette tilbakevises med tabellen øverst.
- Av Norges 33 undersjøiske tunneler har 30 tunneler større helling (7,4-10,2%) enn Oslofjordtunnelen (7%). Skal alle disse stenges?
- Statens vegvesen hevder selv at dagens mange *ikke planlagte* stengninger vil opphøre med to løp. I dag må tunnelen stenges bare det mistes en hjulkapsel i tunnelen. Med to løp vil dette ikke lenger være nødvendig, bilberging og opprydding kan skje med trafikk i tunnelen da det ikke lenger er møtende trafikk.
- Om ett løp stenges vil tunnelen fortsatt kunne brukes med ett løp og trafikk i begge retninger. Det vil si ingen stengning.
- Ved en bro vil en muligens få flere ulykker enn i dagens tunnel. Dette er det store paradokset.
- To løp vil også fjerne EU-begrensningen på 10.000 biler per døgn, det blir ingen øvre begrensning

Det store tapet, Fjordrommet og ødelagt natur

- Tap av fjordrommet Indre Oslofjord som rekreasjonsområde for 1,2 millioner mennesker i regionen.
- Tap av uberørt natur ved anlegging av 11 km ny tilførselsvei til broen.
- Forstyrrende og ødeleggende effekt på naturreservatene, Søndre Håøya, Sundbyholmene og Gråøya.
- Negativ effekt på mange rødlistede: dyre-, insekt- og plantearter i naturreservatene, fjordrommet Indre Oslofjord og langs de nye tilførselsveiene.