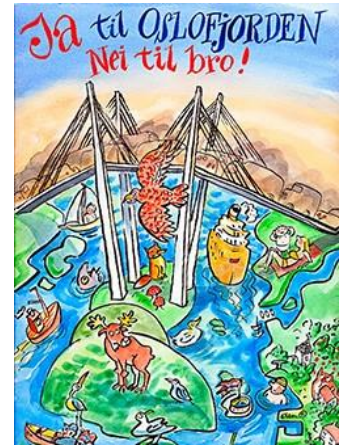


Undersjøiske tunneler i Norge - fakta

Problemstillingen

Stortinget skal før sommeren ta stilling til kryssing av Oslofjorden. Valget står mellom et tunnelløp nummer 2 og en ny bro. **Denne uken** offentliggjorde regjeringen at den går inn for å gjennomføre byggetrinn 2 med en kostnadsramme på 4,5 milliarder kroner. Dette innebærer at kryssingen av Oslofjorden ved Drøbak/Hurum skal skje ved utvidelse av eksisterende tunnel med ett parallelt tunnelløp og utbedring av eksisterende Rv. 23. Prosjektet er ferdig regulert og kan settes i gang raskt.



Hvorfor er en toløps tunnel den beste løsningen?

En toløps tunnel ivaretar alle de grunnleggende samfunnshensynene.

- Samferdselshensynene ivaretas på en fremtidsrettet måte.
- En toløps tunnel utgjør en sikker og trygg løsning.
- En toløps tunnel innebærer forutsigbar trafikkavvikling.
- Skattebetalerne sparer nærmere 20 milliarder sammenliknet med en bro.
- Samfunnet får en fremtidsrettet og god løsning om 4 år.
- Miljøet og et unikt fjordrom ivaretas på beste måte.

Til sammenlikning ivaretar en bro kun samferdselsperspektivet. Vi er derfor stolte av våre politikere som, i tråd med anbefalingene fra det store flertallet av høringsinstansene, har falt ned på en klok og fremtidsrettet beslutning.

Uriktig kritikk av sikkerhetsperspektivet

Etter at beslutningen ble kjent, har deler av riksmedia, interesseorganisasjoner og enkeltpersoner stått frem og kritisert beslutningen. Særlig har påstått manglende sikkerhet med en toløps tunnel vært fremhevet. Mange av oppslagene og innleggene er dessverre både unyanserte og inneholder faktafeil. Alliansen ønsker derfor å bidra til en opplyst debatt om sikkerhet og undersjøiske tunneler.

Undersjøiske tunneler

Norge har i dag 34 undersjøiske tunneler. Kun tre har en slakkere helning enn Oslofjordtunnelen, og kun én (Festningstunnelen) tilfredsstiller EU-kravet om 5 % helning. Følges logikken til broforkjemperne, blir det mange tunneler å stenge i tiden som kommer. <http://www.frogmarka.no/andresider/Bro/Teknisk/undersjoisketunneler%20i%20Norge.pdf>

Har det vært mange ulykker i tunnelen?

Nei. Ifølge Statens vegvesen og Trafikkøkonomisk institutt har Oslofjordtunnelen under halvparten så mange ulykker per kjørte kilometer som tunneler generelt. Sammenliknet med broer har den kun en tredjedel så mange ulykker per kjørte kilometer.

Oslofjordtunnelen har også færre ulykker enn det firefelts motorveier generelt har per kjørte kilometer. Trafikksikkerhet er ikke et argument for å bygge bro. <http://www.frogmarka.no/andresider/Bro/Eget/Sammenligning%20av%20trafikkhendelser%20med%20personskade%20per%20million%20kjoerte%20kilometer%20i%20Norge.pdf>

Det som er korrekt, er at det har vært mange stopp i Oslofjordtunnelen. De mange stengningene vil nærmest bli eliminert med et ekstra tunnellop, ifølge Statens vegvesen, ettersom trafikken enkelt vil kunne omdirigeres fra det ene til det andre løpet. I tillegg vil to parallelle løp med rømningsveier for hver 250 m vil gi den nødvendige barrieren ved en eventuell brann og vesentlig bedre kontinuitet og forutsigbarhet enn dagens ene løp.

Vil en toløps tunnel under Oslofjorden være både trygg og sikker?

Ja. Toløps tunnel er en garanti for høy sikkerhet. All tilgjengelig statistikk viser at Oslofjordtunnelen allerede nå med et løp er én av Norges sikreste tunneler. Den har sammenlignet med broer, firefelts motorveier og andre tunneler signifikant lavere ulykkesfrekvens.

Kildene her er Transportøkonomisk institutt og Statens Vegvesen. Sistnevnte opplyser videre følgende:

«Et nytt løp i Oslofjordtunnelen gir vesentlig bedre trafikksikkerhet, sikker og fremtidsrettet løsning med god kapasitet, rømningsveger ut i dagen dersom en hendelse oppstår og forutsigbarhet for trafikantene.»

Er det juridiske problemer knyttet til å bygge et tunnellop nummer 2?

Nei. Tunnelsikkerhetsforskriften av 15/5 2007 og NA-rundskriv 2014/6 er ikke til hinder for å bygge et parallelt tunnellop til det eksisterende løpet i Oslofjordtunnelen. Det er utarbeidet forskriftsmessige byggeplaner for tunnellop nr. 2. Prosjekt Rv. 23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2 er regulert og byggeklart.

Hva er et fremtidsrettet valg?

23 milliarder kroner representerer en enorm sum, og broprosjektet kan sammenliknes med å bygge en firefelts motorvei tvers gjennom Nordmarka kun for å spare 5 minutters kjøretid til Gardermoen. I en tid med økt oppmerksomhet på natur og miljø, effektiv bruk av det offentlige midler, og hvor det etterlyses en snarlig avlastningsvei for E-18, oppfordrer Alliansen våre beslutningstakere til snarest å beslutte iverksettelse av bygging av tunnellop nummer 2.

Med vennlig hilsen og håp om en faktabasert beslutning,

Reidar Bruusgaard og Øystein Giertsen

Medlem av *Alliansen Nei til bro over Indre Oslofjord - en overbygning for flere tusen privatpersoner, naturvernforbund, båtforeninger, kystvernforeninger og friluftsforeninger.*
Besøk vår hjemmeside: www.broneitakk.no .