

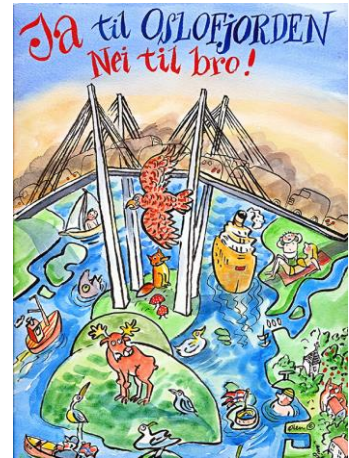
Nei til bro over Indre Oslofjord



Bro eller toløpstunnel over Oslofjorden? 20 aktuelle "spørsmål og svar!"

Hvem er Alliansen Nei til bro i Indre Oslofjord?

Alliansen er en overbygning for flere tusen privatpersoner, naturvernforbund, båtforeninger, kystvernforeninger og friluftsföreninger. Besøk vår hjemmeside: www.broneitakk.no



Hva er problemstillingen?

Stortinget skal denne våren ta stilling til kryssing av Oslofjorden. Valget står mellom et tunnelløp nummer 2 og en ny bro. Spørsmålet som Stortinget må ta stilling til, er om samfunnet skal bruke minimum 23 milliarder kroner på en bro som tidligst vil komme om 15-25 år, når vi kan få en fullverdig toløps-tunnel for ca. 4 milliarder kroner om 4 år.

Er Alliansen negativ til en forbedret tverrgående forbindelse?

Nei. Alliansen mener en øst-vest forbindelsen over Oslofjorden er viktig, og må videreutvikles. Dette bør gjøres på en måte som ivaretar naturen, fjordrommet og viktige samferdselshensyn. Et nytt tunnelløp ivaretar alle disse hensynene, bro kun samferdselsperspektivet.

Hva anbefaler høringsinstansene?

Det store flertall ønsker et tunnelløp nr. 2. Det samme gjør næringslivet i berørte kommuner. "Heller en trygg, sikker og rimelig tunnel nå enn en gigantisk bro om flere tiår".

Hvorfor ønsker noen bro?

En bro vil gi ca. 5 minutter kortere kjøretid.

Når kan en bro (i praksis) stå ferdig?

En bro vil ikke kunne tas inn i handlingsplanen for Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2018-2029 ettersom det ikke foreligger en vedtatt oversiktsplan for prosjektet. Dette vil tidligst være mulig når NTP revideres om 4 år. Deretter kommer innsigelser, finansiering og politisk uenighet. En sannsynlig ferdigstillelse er rundt 2040.

En toløpstunnel kan stå ferdig i 2021.

Hva vil en bro gå på bekostning av?

En bro vil bli enormt dyr, og fortrenge viktige samferdselsprosjekter landet rundt – prosjekter som i motsetning til Oslofjorden ikke har et billig og godt alternativ.

Hva vil det koste å bygge en bro?

Statens Vegvesen presenterer i sin utredning en totalinvestering på "kun" 15-17 milliarder kroner.

Alliansen gjør gjeldende at et broprosjektet vil beløpe seg til minimum 23 milliarder. Alliansens beregninger er basert på tall fra Statens Vegvesen. Differansen på 6-8 milliarder kroner skyldes gang og sykkelvei, bygging av hengebro og en oppjustering av kalkylen til Statens vegvesens P85. Statens Vegvesen presenterer en urealistisk kalkyle for et så umodent prosjekt som skisseprosjektet for bro i en ikke regulert trasé.

Hva vil de to hovedalternativene belaste norske skattebetalere?

En bro vil koste norske skattebetalere minst 20 milliarder kroner, et tunnellop nr. 2 ca. 1,5 milliarder kroner.

Hva med samfunnsregnskapet?

Samfunnsregnskapet for bro viser minus 9 milliarder kroner sammenliknet med tunnellop nr. 2.

Hvordan kan Statens Vegvesen da hevde at bro er samfunnsøkonomisk lønnsomt?

Statens Vegvesen har beregnet samfunnsnyttien for bro til 5 milliarder kroner. Problemet er at de har "glemt" å inkludere forventede bompenger i regnestykket. En bompengesats på 55-75 kroner vil halvere trafikken (Vegvesenets egne beregninger). Da endres samfunnsregnskapet for bro fra pluss 5 milliarder kroner til minus 9 milliarder kroner i forhold til tunnellop nr. 2. I tillegg kommer faktorer som økt trafikk og CO₂, støy, ødeleggelse av natur, et forringet fjordrom samt manglende verdifastsettelse av tidsperspektivet. Det er også et paradoks at 13 av 28 "nytte-milliarder" i favør bro tilskrives økt privatbilisme og svenskehandel.

Er alternativet til bro en "en-løps tunnel"?

Nei. Alternativet til bro er en toløps-tunnel med tverrgående åpninger hver 250 meter.

Vil en toløpstunnel være både trygg og sikker?

Ja. Toløps-tunnel garanterer for høy sikkerhet. Statens Vegvesen har opplyst følgende:

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

Det har i utredningen fremkommet påstander om at bro er sikrere enn tunnel. Dette er feil. All tilgjengelig statistikk viser det motsatte. Det som er korrekt er at det har vært mange stopp i Oslofjordtunnelen. Med en toløpstunell vil disse langt på vei elimineres ved at trafikken omdirigeres til det andre løpet.

Har det vært mange ulykker i tunnelen?

Nei. Ifølge Statens vegvesen og Trafikkøkonomisk institutt har Oslofjordtunnelen under halvparten så mange ulykker per kjørte kilometer sammenlignet med tunneler generelt. Sammenlignet med broer generelt 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. Trafiksikkerhet er ikke et argument for å bygge bro.

Hva vil en toløps tunnel koste?

Et nytt tunnellop inkl. oppgradering av RV23 til 4-felt motorvei fra Vasskum til tunellen er beregnet til 4,4 milliarder hvorav (minst) 2,8 milliarder kan nedbetales med bompenger.

Ved å iverksette prosjektet rv23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2, sammenholdt med byggingen av rv23 Dagsett-Linnes og rv23 Linnes-tilknytning E-18, får samfunnet en forbindelse over fjorden som på en god måte knytter E-16 og E-18 sammen.

Vil en toløps tunnel representere et samferdselsmessig problem?

Nei. Alliansen stiller seg uforstående til hvorfor redusert hastighet over Indre Oslofjord skulle utgjøre et "samferdselsproblem". Langs hele traséen til ny E-134 vil det bli nødvendig med tilpasninger, eksempelvis *Lier – Dagslett*.

Har Norge mange undersjøiske tunneler?

Norge har i dag 33 undersjøiske tunneler. 30 av disse har en helling på 7 % eller mer, altså tilsvarende eller større stigning enn Oslofjordtunnelen.

Hva med fjordrommet, natur og miljø?

En bro over nordre Håøya vil rasere Oslofjordens viktigste rekreasjonsområde. Støy og støv vil bli plagsomt for befolkningen i området. Ødeleggelsene vil særlig ramme Håøya, som eies av Oslo kommune, og som er en av Østlandets gjenværende, urørte perler.

De gjennomførte utredningene (KVU og KS1) er gjennomgående mangelfulle i sine utredninger og vektinger av de ikke-prissatte konsekvensene.

Hvorfor foreslår Statens Vegvesen statlig regulering?

For å omgå innsigelser og protester. Grunneiere og miljøorganisasjoner har bebudet sak mot staten dersom høyt verdsatte natur- og friluftsområder i Oslofjorden blir overbygget og skjemet av en enorm trafikkmaskin.

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 i Oslofjordtunnelen. Det er utarbeidet forskriftsmessige byggeplaner for tunnellop nr. 2. Prosjekt rv23, Oslofjordforbindelsen, trinn 2 er regulert og byggeklart.

Hva bør Stortinget beslutte?

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 fokus på natur og miljø, effektiv bruk av det offentliges midler og hvor det etterlyses en snarlig avlastningsvei for E-18, oppfordrer Alliansen samferdselsministeren og Transport og kommunikasjonskomiteen til å droppe hele bro-prosjektet, og snarest beslutte iverksettelse av tunnellop nummer 2. La det ikke gå prestisje i denne saken!

Med vennlig hilsen og med håp om en faktabasert beslutning,

Arne Bruusgaard

Medlem av *Alliansen Nei til bro over Indre Oslofjord*

www.broneitakk.no