



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Region Øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer
firmapost-ost@vegvesen.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: [19/11-2014] Vår ref: [tf/jtm]

Oslo, [24.02.2015]

Høringssvar – Konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til brev av 19.11.2014 vedr. ovenstående.

Høringen omhandler prinsipielt to hovedspørsmål som KVU for kryssing av Oslofjorden har utredet. Det ene er konsept som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport, og det andre er om bru kan være et alternativ til å utvide rv. 23 Oslofjordtunnelen.

NLF har et prinsipielt syn om at bru må velges framfor tunnel der det er mulig. Dette fordi bru er mer trafikksikker, ikke minst mht branntilløp i en tunnel, har bedre regularitet og framkommelighet. En bru kan som oftest legges i traseer med slakere stigninger enn en undersjøisk tunnel. Bratte stigninger i undersjøiske tunneler er allerede et problem på mange fjordkryssinger/ferjeavløsninger i dag. Problemene er knyttet til sikkerhet (varmgang og slitasje på bremses og motor) og ikke minst drivstofforbruk, og dermed driftsøkonomi og miljøutslipp. Fordelene med bru mht drivstofforbruk vil også gjelde for personbiler.

Konsept som kan redusere Oslofjorden som barriere for transport

NLF mener at det beste konseptet for å redusere Oslofjorden som barriere for transport, er å etablere en ny fjordkryssing så langt syd som mulig. Av de framlagte alternativene må en ny fjordkryssing komme mellom Moss og Horten. Denne traseen vil være best for regional utvikling og sammenknytning av byene på begge sider av fjorden. En slik kryssing vil også være best for distansetrafikken, både for tung- og personbiltransporten, mellom Sørlandet/sørlige Østland og Sverige/kontinentet.

NLF mener en fast fjordkryssing må utløses med bruforbindelse. Som nevnt ovenfor er en bruløsning best mht trafikksikkerhet inkl brannsikkerhet, regularitet, framkommelighet, driftsøkonomi og miljøpåvirkning.

NLF mener at det, på kort sikt og snarest mulig, må iverksettes forbedringer på ferjetilbudet Moss-Horten med hensyn til kapasitet, frekvens og driftsdøgn, inntil ny bruforbindelse er etablert. Likeledes må gjennomkjøringsvegene i begge byene kraftig forbedres så snart som mulig. En tunnelløsning mellom E6 og fergeleiet i Moss må etableres.

Om bru kan være et alternativ til å utvide rv. 23 Oslofjordtunnelen

NLF mener at det må velges en bruløsning for oppgradering av rv. 23, i stedet for en ny, parallell og like dyp tunnel som den eksisterende. En dyp, parallell tunnel vil få samme

stigningsforhold som eksisterende tunnel, og dette vil medføre permanente problemer knyttet til trafiksikkerhet, og særlig brannsikkerhet, driftsøkonomi, miljøpåvirkning og dels regularitet og framkommelighet.

En bruløsning må sees som en del av en ring 4 rundt Oslo, for å avlaste gjennomgangstrafikken gjennom Oslo på E18. En bruløsning vil i tillegg forkorte kjøredistansen på dagens Rv 23 med 6 km mellom Drammen og Vassum/E6, slik at ytterligere besparelser oppnås som følge av dette.

NLF er kjent med at ferdigstillingen av en ny tunnel kan være mulig noe tidligere enn en bruløsning, men kanskje ikke tidlig nok til å tilfredsstille kravene i EU sitt tunneldirektiv. Dermed må det sannsynligvis uansett søkes om dispensasjon fra direktivet. NLF mener da at den langsiktige beste løsningen, både samfunnsøkonomisk og av andre hensyn, er bru, og må velges.

NLF mener at det, på kort sikt og snarest mulig, må forsøkes å forbedre resterende deler av rv. 23 mot E18 i Lier/Drammen, slik at standarden med hensyn til trafiksikkerhet, kurvatur, stigning, framkommelighet og hastighet blir moderne og framtidsrettet.

Brevet sendes kun elektronisk.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk