Statens vegvesen Region øst
Postboks 1010

2605 Lillehammer

Oslo, 27. februar 2015

E-post: cpf@adeb.no

Kopi pr. epost til: firmapost-ost@vegvesen.no

/

HØRINGSUTTALELSE TIL "KVU FOR KRYSSING AV OSLOFJORDEN" FRA RØYKEN OG ÅROS JEGER- OG FISKERFORENING

1 INNLEDNING OG KONKLUSJON

Det vises til KVU for kryssing av Oslofjorden med høringsfrist 1. mars 2015.

Røyken- og Åros Jeger- og Fiskerforening ("RÅJFF") **fraråder** på det sterkeste broløsning for RV23.

RÅJFF **anbefaler** at eksisterende tunnelløsning for RV23 utvides med et nytt tunnelløp og oppgraderes til å tilfredsstille EUs tunnelsikkerhetsdirektiv.

2 HENSYNET TIL NATURMANGFOLDET TALER IMOT NY BROLØSNING FOR RV23

Forslaget til ny broløsning fra Digerud i Frogn via Håøya til Åros/Båtstø i Røyken, vil berøre i særlig grad følgende viktige naturområder:

2.1 Håøya (naturreservat)

Håøya er et viktig rekreasjonsområde siden det er lite bebyggelse og privatisering.

Den søndre delen er vernet og ble demilitarisert for at området skulle bli tilgjengelig for allmennheten og friluftsliv, istedenfor å være militært område med begrenset adkomst for allmennheten.

Nettopp ved at det er lite privatisering bidrar Håøya til å gjøre fjordrommet tilgjengelig for allmennheten og båtfolket. Her kan folk gå i land, telte osv. uten å komme tett på hyttefolk eller fastboende, og nordspissen av Håøya har et lett tilgjengelig terreng med gode fortøyningsmuligheter og populære teltplasser og badeplasser.

Å få en fire felts motorvei her vil ødelegge nordenden av øya fullstendig.

Oslofjordens Friluftsråd har følgende beskrivelse av Håøya på sine sider:

> *"Håøya er den største øya i Indre Oslofjord. Øya byr på unike natur- og turopplevelser. Teltmulighetene er mange bl.a. midt og nord på øya, i et friområde eid av Oslo kommuene. Den sørlige delen av øya er vanskelig tilgjengelig og dessuten vernet. Det er tilrettelagt med toalettfasiliteter og vannforsyning. Om sommeren går det ferge til Håøya."*

Selv om den nordre delen av Håøya ikke er vernet, så innebærer like fullt KVUens forslag i realiteten at det skal legges en fire felts motorvei i et område som er funnet verneverdig og vernet ved lov. De visuelle og hørbare effektene av inngrepet vil ramme verneområdet med full effekt. Som rekreasjonsområde er det uansett ingen praktisk forskjell på norddelen og sørdelen av øya; kvaliteten på nordenden er like god og verdifull som den vernede delen.

2.2 Sundbyholmene (naturreservat)

Sundbyholmene er et naturreservat og en del av verneplanen for sjøfugl. Her hekker den største ærfuglkolonien i indre Oslofjord. Verneformålet er å bevare livsmiljøet for plante- og dyrelivet i området, særlig ut fra hensyn til sjøfuglene og deres hekkeplasser.

Det er ikke tillatt å gå iland på Sundbyholmene i tiden fra 15. april til 15. juli av hensyn til ikke å forstyrre de hekkende sjøfuglene.

Gruntområdet rundt Sundbyholmene er et særdeles viktig oppvekstområde for sjøørret. De grunne områdene rundt holmene er næringsrike områder, som det er lite av i denne delen av fjorden, og derfor veldig viktig for de lokale bestandene av Sjøørret som har tilhørighet i Åroselven og andre mindre bekker i området. Det er liten tvil om at en utbygging vil påvirke næringsgrunnlaget til disse bestandene negativt.

Sundbyholmene ligger mellom Håøya og Båtstø, litt nord for nordspissen av Håøya. Holmene har et fyr og er et viktig og karakteristisk landemerke i fjordbildet.

Det er åpenbart at holmene vil bli negativt påvirket av et broprosjekt, både i anleggsfasen og etter ferdigstillelse.

2.3 Høvikskjæra (naturreservat)

Høvikskjæra ligger noen hundre meter nordvest for Sundbyholmene og er den andre viktige hekkeplassen for de lokale sjøfuglkoloniene i området rundt Håøya. Høvikskjæra er kategorisert som fuglefredningsområde.

Også dette naturreservatet vil bli påvirket negativt av en bro gjennom både støy og forurensing, i tillegg til det visuelle.

2.4 Gråøya (naturreservat)

Gråøya ligger langsmed vestsiden av Håøya mellom Håøya og Åros, og det er ikke langt fra nordspissen av Håøya til nordspissen av Gråøya.

Broforslaget vil få kraftig innvirkning på Gråøya, som er et hyppig brukt rekreasjonsområde og vernet naturreservat. Om verneformålet heter det:

"Bevare et tilnærmet urørt naturområde med stor botanisk verdi og stort artsmangfold."

Om de naturfaglige kvalitetene heter det videre (se www.naturbase.no):

"Formålet med reservatet på Gråøya er å bevare en relativt urørt skog, mest gran og furuskog, med innslag av edelløvskog. Reservatet har stor botanisk verneverdi med mange vegetasjonstyper, stort artsmangfold og gode forekomster av regionalt uvanlige arter, særlig i sumpskogområdene."

2.5 Aspond og Lågøya

Aspond og Lågøya ligger rett nordøst for Håøya og har spredte fritidsboliger. Øyene er også tilgjengelig for allmennheten.

De som bruker øyene til rekreasjon og ferie vil få stedet sitt fullstendig ødelagt av det foreslåtte bro-alternativet.

Det kan ikke ses at KVUen har beregnet hvor mange millioner kroner verdiforringelsen på private eiendommer her, og på hver side av fjorden forøvrig, vil beløpe seg til.

2.6 Konklusjon: Ingen av verneinteressene er tilstrekkelig vurdert og vektlagt i KVUen

KVUen undervurderer gjennomgående den ikke-økonomiske verdien av Håøya og fjordrommet rundt.

Dette området har verneverdi og må bevares fritt for massive naturinngrep, blant annet av hensyn til det svært høye antallet mennesker som bor på det sentrale Østlandet og bruker dette området for rekreasjon og naturopplevelser.

3 HÅØYA ER DET ENESTE STEDET I OSLOFJORDEN MED HEKKENDE HAVØRN

I 2008 kom havørnen tilbake til indre Oslofjord etter å ha vært borte i over 126 år. Havørnparet hekker på Håøya. Dette er en sårbar art og berikelse for Oslofjorden, og det er svært viktig at dette paret blir hensyntatt på best mulig måte. I en artikkel på NRK fra ifjor står det:

"Havørn hekket ved Hankøsundet i Østfold i 1882. 126 år tok det før en ny vellykket hekking ble observert i Oslofjorden, på østsiden av Håøya."

Om havørnparet skriver Oslo kommune, Bymiljøetaten på sine nettsider:

"Ferdselsforbud på østre del av øya
For første gang på over 125 år hekker et havørnpar ved Oslofjorden. Havørn er svært sårbar for forstyrrelser i hekkeperioden. Et eneste besøk av folk nær reiret til feil tid kan være nok til at hekkingen uteblir eller mislykkes. Derfor innføres det nå ferdselsforbud på østre del av Håøya. Ferdselsforbudet gjelder hele året."

Frogn kommune har vedtatt ferdselsforbudet som for sesongen varte frem til 1. september 2014 for at turgåere ikke skulle forstyrre havørnen, må det være åpenbart at hensynet til havørnen tilsidesettes totalt om et broprosjekt via Håøya igangsettes.

4 HÅØYA ER ET VIKTIG TILHOLDSSTED FOR FISKEØRN

Det er også fiskeørn på Håøya, og også denne arten er rødlistet og truet. Det hekker ett eller to par i området ved Håøya. De plasserer redet veldig åpent til i terrenget, og er derfor svært sårbare for menneskelig forstyrrelse i hekkeperioden.

I motsetning til havørnen er Fiskeørnen en trekkfugl, som kommer til Norge omkring april og flyr tilbake til overvintringsområdene i Afrika omkring september. Ungene klekkes ut i mai og blir flyvedyktige i juli/august.

Det er svært viktig for det biologiske mangfoldet at denne arten fortsetter å hekke på og/eller omkring Håøya.

5 HENSYNET TIL TRIVSEL, FRILUFTSLIV OG REKREASJON TALER IMOT NY BROLØSNING FOR RV23

Området som vil bli berørt av den foreslåtte broløsningen består av til dels 1) natur med lite menneskelige inngrep (rekreasjonsområder), 2) fritidsboliger og 3) helårsboliger. Indre Oslofjord må være det mest intensivt brukte rekreasjonsområdet ved saltvann i hele landet, og brukes både av de lokale beboerne og av mennesker fra hele Østlandsregionen på grunn av nærheten til et slikt unikt område.

Båtfolket bruker området mye og man kan padle kajakk fra Oslo og rundt Håøya. En bro vil være et dominerende naturinngrep som blir synlig helt fra Oslo i nord til Drøbak i syd.

Både Åros og Båtstø er idylliske steder som har økende popularitet som boligområder idet folk ser verdien av å bo i landlige, naturlige omgivelser med kort vei til Oslo og andre sentrale arbeidssteder på Østlandet. En fire felts motorvei over fjorden vil være fullstendig ødeleggende for disse stedenes egenart og naturlige kvaliteter.

Oslofjorden er svært bred på stedet for den foreslåtte broløsningen, mens den ved Drøbak er vesentlige smalere. I dette ligger at en den foreslåtte broløsningen vil bli mye mer synlig fra et større område og antall mennesker, enn det en vesentlig kortere bro på den smaleste delen av fjordløpet ville blitt.

Likevel har KVUen forkastet alternativet til en bro der dagens tunnel går, med følgende begrunnelse (side 54):

> *"Statens vegvesen vurderte i notat til Samferdselsdepartementet januar 2013 også et alternativ med bru rett sør for Drøbak. Dette ble skrinlagt, blant annet på grunn av stort potensiale for konflikt med tett boligområde og statlig sikret friluftsområde i utkanten av Drøbak og stor negativ landskapsvirkning sett fra Drøbak by."*

De samme motforestillingene gjør seg enda sterkere gjeldende for det nå foreslåtte broalternativet. De negative landskapsvirkningene av KVUens broforslag for RV23 vil ramme større deler av fjordrommet og flere mennesker enn det tidligere, forkastet løsning sør for Drøbak ville gjort.

Det står videre på side 54 at:

> *"Disse konfliktene kan ikke reduseres ved valg mellom alternative løsninger i videre planlegging."*

Slik RÅJFF ser det, vil disse konfliktene overhodet ikke oppstå ved valg av tunnel-alternativet. Konflikt med miljøvern og menneskers trivsel kan således helt unngås ved å velge det raskeste og rimeligste alternativet, nemlig tunnel.

6 TUNNELINNSLAGET PÅ VESTSIDEN VIL ØDELEGGE KYSTSTIEN OG DEN OFFENTLIG TILGJENGELIGE BADEPLASSEN VED KYSTSAMLINGEN

Det er lagt ned et betydelig arbeid i å etablere Kyststien som går via Båtstø og Åros mot Sætre. Der denne følger strandkanten der ilandføringen av den eventuelle broen vil komme, er eneste stedet mellom Båtstø og Åros at det er en liten badestrand åpen og tilrettelagt for allmennheten.

Denne badestranden ved kystsamlingen er viktig for tilfeldig tilreisende og alle fastboende i området som ikke har egen strandlinje. Dette er den eneste ikke-privatiserte badestranden nord for Åroselvosen før man kommer til Fagertun, nord for småbåthavnen i Båtstø.

Om det, slik politikerne ønsker, skal bli økt boligutbygging i Åros og Båtstø, er det viktig for å beholde områdets attraktivitet at det er mulig for folk uten egen strandlinje å komme ned til sjøen for å fiske og bade.

Oslofjordens Friluftsråd jobbet i årevis med å tilrettelegge Kyststien, og dette arbeidet for regionens befolkning burde veie tungt og ivaretas.

7 DEN VISUELLE SKADEN PÅ FJORDROMMET VIL BLI EKSTREM

Det aktuelle forslaget til bro for RV23 har med rette blitt sammenlignet med å legge en fire felts motorvei tvers gjennom Nordmarka.

Denne sammenligningen er god, men forslaget til bro over Oslofjorden er faktisk mye verre enn å legge en motorvei gjennom Nordmarka; en motorvei i marka kan ikke ses i flere mils avstand i hver retning. I skogen vil omkringliggende trær gi en naturlig lydskjerming og hinder for helsefarlig svevestøv. I Oslofjorden bærer lyden ekstremt godt, det finnes ingen skjerming for hverken lyd, visuelt eller partikkelforurensning.

Det foreslåtte bro-alternativet vil endre karakteren til hele fjordrommet mellom Oslo og Drøbak.

At en bro med "*høy arkitektonisk kvalitet*" kan "*tilføre landskapet en ekstra dimensjon*" og endatil være "*et positivt landskapselement*" (KVU s. 59) avvises på det sterkeste av oss som bruker dette fjordrommet daglig og søker hit for sommerferie og nærhet til naturen.

Denne påstanden i KVUen kan umulig være forankret i utsagn fra mennesker som faktisk bruker området. De eneste som kan mene dette er de som ikke har noen relasjon til eller interesse for området.

For oss er det virkelighetsfjernt å omtale en motorvei som et "*et positivt landskapselement*".

Det skrives på side 59 videre at "*Brualternativet har middels potensiale for konflikt for tema nærmiljø og friluftsliv.*" Vårt syn er at konflikten er stor, og at tabellen på side 60 ikke harmonerer med realiteten når den angir konfliktnivået mot ikke prissatte konsekvenser til "Lite" og "Middels".

8 BRO-ALTERNATIVET TRUER ÅROSELVA

Åroselva er et viktig laks- og sjøørretførende vassdrag, og det er det eneste laksevassdraget i Buskerud som ikke er infisert med Gyrodactilus Salaris.

I KVUen står det på side 54 at forslaget til bro vil innebære at:

> *"den nye vegen tenkt på bru over fjordens vestre løp med ca. 500 meter lang tunnel gjennom åsen mellom Båtstø og Åros før den følger Åroselva til kryss med rv. 23 ved Krokodden."*

En fire felts motorvei langs Åroselva vil med overveiende sannsynlighet få negative konsekvenser for elven, herunder laks, sjøørret og ålebestanden (som er fredet). Åroselva har også en bestand av perlemusling (som er fredet), som vil kunne bli negativt påvirket av utbyggingen.

Veien som går langs deler av elven idag er ikke veldig trafikkert, og det er klart at en motorvei, både under og etter anleggsperioden, vil føre til mer forurensing av elven.

I tillegg er elven et viktig vassdrag for sportsfiske, og det er ikke tvilsomt at en ny fire felts motorvei langs elven i betydelig grad vil redusere tilgjengeligheten og forringe den som rekreasjonsområde.

9 LUFTFORURENSING

KVUen vektlegger flere steder hensynet til å oppnå klimamålet om redusert utslipp av klimagasser. Etter vår oppfatning legger KVUen uforholdsmessig mye vekt på en oppblåst klimagevinst ved bro-alternativet i forhold til tunnel-alternativet.

I det store bildet vil ekstra CO2-utslipp på grunn av slakere stigning og 6 km kortere vei for noen bilister, ikke ha noen som helst betydning for det samlede utslippet av CO2 fra biler i Norge.

Ved å fokusere uforholdsmessig mye på CO2 overser KVUen videre den forurensingen som faktisk vil utgjøre en direkte og reell trussel mot mennesker og dyrs helse.

CO2 er ikke lokalt skadelig; det er derimot svevestøv og partikkelutslipp fra dieselbiler. Dette representerer en reell og direkte trussel mot mennesker og dyreliv i nærheten av veiene. Innånding av svevestøv og partikler fra ikke rentbrennende drivstoff (hovedsakelig diesel) er et alvorlig helseproblem, som nå begynner å bli tatt på alvor i de største byene. I Oslo er det blant annet forslag om å forby kjøring med dieselbiler på spesielt kalde dager m.v.

Denne forurensingen vil bli introdusert i fjordrommet på en helt ny måte og i mye større grad enn det som er tilfellet med dagens biltrafikk og båttrafikk.

Svevestøvet som en motorvei avgir er årsak til allergi, astma, KOLS og trolig kreft. Dette er ikke det mennesker ønsker mer av der man drar for nettopp å komme seg bort fra byen.

Dette forurensningsproblemet unngår man ved å oppgradere dagens tunnel-trasé, idet slik helseskadelig forurensing vil bli lukket inne i tunnelen og fanges opp av ventilasjonssystemet.

Det må også forventes at utslipp og avrenning fra motorveien på broen vil medføre lokal forurensing av fjordvannet. Oslofjorden er landets mest brukte område for fritidsfiske og mye

av fisken spises, til tross for at det allerede frarådes å spise fisk og fiskelever fra indre Oslofjord. Det bør derfor ikke introduseres nye mulige forurensningskilder.

10 STØYFORURENSING

Det kan ikke ses at KVUen tar hensyn til eller vektlegger den belastning og forringelse av nærmiljøet støyen fra en fire felts motorvei vil medføre.

11 TRAFIKKSIKKERHET

KVUen fremstiller tunnel som et mer trafikkfarlig alternativ enn bro. Vi er ikke enig i dette, og mener at KVUen overser de problemene **tåke, snø og is** vil innebære for bro-alternativet. Dette er risikofaktorer som ikke er aktuelle i tunnelen, hvilket taler for at tunnel kan være et tryggere alternativ.

Under enhver omstendighet vil en oppgradert tunnel som oppfyller EUs tunnelsikkerhetsdirektiv regnes som trygg.

Det som anføres om trafikksikkerhet og "utrygghetsfølelse" på side 104-105 bør derfor ikke tillegges vekt ved valg av løsning.

12 VIKTIGERE SAMFERDSELSPROSJEKTER VIL BLI SKADELIDENDE

I en tid hvor hensynet til miljø og klima står i fokus, burde ikke hensynet til bilistene trumfe alle andre verdier – særlig ikke når det er fordi disse verdiene ikke kan måles i kroner og ører.

En broløsning er det klart dyreste alternativet, men i KVUen menes det at bilistenes sparte drivstoffutgifter ved slakere helning på bro enn tunnel samt 6 km kortere trase mellom østsiden og vestsiden av fjorden, gjør det til et bedre alternativ.

Disse fordelene med sparte bensinutgifter og noen minutters spart reisetid for noen bilister, har forsvinnende liten betydning i det totale samferdselsbildet for Østlandet. Det må kreves vesentlig mer tungtveiende argumenter for at det skal kunne rettferdiggjøre et slikt naturinngrep, når et tunnelalternativ allerede er bygget og utprøvd med hell. At Statens Vegvesen ikke bygget den første tunnelen god nok, er noe som man nå kan rette opp med tunnelalternativet i KVUen.

Behovet for "trafikksikkerhet" og "forutsigbar reisetid" vil bli ivaretatt ved tunnelalternativet. Ulempene ved dagens tunnel kan rettes opp, og tunnel-alternativet tilfredsstiller kapasitetsbehovet.

Det finnes ingen trafikale kapasitetsproblemer som gjør det nødvendig med en ny trasé på RV23. Dagens tunnel dekker det trafikale behovet, og kan oppgraderes for også å oppfylle EUs trafikksikkerhetsdirektiv.

Andre veistrekninger – særlig E18 og E6 inn og ut av Oslo – trenger oppgradering og utvidelse for å avhjelpe alvorlig underkapasitet. En ny trasé på RV23 vil ikke ha noen effekt, og bro vil kun innebære at ressursene tas bort fra de prosjektene om bør prioriteres i Nasjonal Transportplan.

Dagens tunnelløp fungerer utmerket for vanlige bilister, det er kun for tunge kjøretøy at helningen kan være et problem. Det som er en bekymring for ordinære brukere av tunnelen er at bro-alternativet vil ta vesentlig lengre tid å ferdigstille enn nytt tunnelløp, og samtidig vil

dagens tunnel bli ulovlig å bruke fordi den kommer i strid med EUs tunneldirektiv. Situasjonen blir da at man i lang tid vil være uten bilforbindelse under Oslofjorden, ref. KVU side 65.

Det fremgår at en bro tidligst kan stå ferdig i 2026, mens en oppgradert tunnel vil være ferdig lenge før. Det finnes ingen rettslige holdepunkter for å legge til grunn at Norge vil få aksept for unntak for EUs tunnelsikkerhetsdirektiv i påvente av en bro dersom Oslofjordtunnelen ikke oppgraderes.

Situasjonen blir da at bilistene i lang tid kan stå uten noen forbindelse, og at forbindelsen kanskje må erstattes med ferge. Bilferge vil være en veldig mindreverdig løsning i forhold til dagens Oslofjordtunnel. I beregningen av hvor lang tid man vil risikere å være uten forbindelse over fjorden, må det også tas med at det må påregnes forsinkelser ved bro-alternativet.

Endelig må det forventes at bompengeandelen ved ny bro vil bli så høy at den blir en lite attraktiv trasé.

13 "GAMLE SYNDER" VED BYGGING AV OSLOFJORDTUNNELEN BØR IKKE MEDFØRE AT MAN BEGÅR EN NY FEIL

Den eksisterende Oslofjordtunnelen ble i utgangspunktet foreslått som en to-løps tunnel, men noen besluttet åpenbart å spare penger ved å bygge ett løp med til sammen tre kjørefelt. Det er frustrerende at regningen nå skal bli så mye høyere fordi man ikke bygde en bra nok tunnel i første omgang.

Når vi likevel er kommet i denne situasjonen, er det viktig at man velger den løsningen som får minst skadevirkninger.

14 EN BROLØSNING BURDE UANSETT IKKE VURDERES DER FJORDEN ER SÅ BRED

RÅJFF synes det fremstår økonomisk irrasjonelt å foreslå en bro på et sted der fjorden er svært bred.

En bro over Håøya må trolig bli nesten tre ganger så lang som alternativet ved Drøbak, og således økonomisk svært ugunstig sammenlignet med å lage bro på fjordens smaleste punkt.

Når hensynet til miljø og mennesker har medført at det det mer økonomisk rasjonelle broalternativet er forkastet, kan løsningen ikke bli noen annen for KVUens forslag – som vil være dyrere og mer skadelig for miljøet enn det opprinnelige alternativet ved Drøbak.

KVUen mangler en økonomisk sammenligning av kostnaden ved å bygge bro over Håøya sammenlignet med bro over fjordens smaleste og smalere punkter.

15 AVSLUTNING OG HELHETSVURDERING

Konseptvalgutredningen mener at bro vil gi størst nytte for trafikantene, men denne ekstra nytten ved bro vil for bilistene være helt marginal i forhold til tunnel; og står på ingen måte i forhold til de ulempene et slikt inngrep vil medføre for miljøet, mennesker og fugl- og dyrelivet i Oslofjorden.

KVUen fremstår å være klart mangelfull i pkt. 7.6 om "Ikke-prissatte konsekvenser", ved at de negative konsekvensene for miljøet undervurderes.

Dagens Oslofjordtunnel har vist seg å være en meget god og velfungerende løsning, som bør videreføres. Det eneste som er å utsette på Oslofjordtunnelen er at tunneldesignet ikke ble dimensjonert riktig da den ble bygget. Dette kan nå rettes opp, og den gode eksisterende løsningen bør videreføres som trasé for RV23.

Med vennlig hilsen
Røyken og Åros Jeger- og Fiskerforening

For styret

Sekretær

for Gisle Helgesen

Carl Philip F. Fleischer