



Fylkesmannen
i Oslo og Akershus

Statens vegvesen, Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Miljøvernnavdelingen

Tordenskioldsgate 12
Postboks 8111 Dep, 0032 OSLO
Telefon 22 00 35 00
fmoapostmottak@fylkesmannen.no
www.fmoa.no
Organisasjonsnummer NO 974 761 319

Deres ref.:
Deres dato: 19.11.2014
Vår ref.: 2014/22632-2 M-FO
Saksbehandler: Jostein Meisdalen
Direktetelefon: 22003708

Dato: 27.02.2015

KVU for kryssing av Oslofjorden – Fylkesmannens uttalelse til KVU

Vi viser til konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden. KVUen omfatter flere aktuelle løsninger for fjordkryssing som omfatter fire fylkesmenn: Buskerud, Østfold, Vestfold og Oslo og Akershus. Vi har vært i dialog med Miljødirektoratet og de andre Fylkesmennene i prosessen. Fylkesmannen i Oslo og Akershus har gjennomgått dokumentet og har følgende merknader:

Kryssing mellom Moss og Horten

Krysningen mellom Moss og Horten berører ikke vår region direkte, men KVUen konkluderer tydelig med at en krysning med bro eller tunnel vil føre til en vesentlig større økning i biltrafikk enn alternativet med ferje. Dette kommer i tillegg til at en del av den trafikken som i dag velger traseen gjennom Drammen, vil krysse fjorden lengre sør og bruke E6 gjennom Follo og Oslo-sør på veg til Oslo og videre nordover. Fylkesmannen vil vise til at konsekvensene av en slik endring av transportstrømmer kan ha vesentlige følger langt ut over de nærmeste områdene. Fylkesmannen savner derfor en grundigere vurdering av hva dette vil si for trafikkavviklingen og lokale miljøproblemer i disse områdene. Fylkesmannen vil også peke på at en slik overføring vil ha følger gjennom å frigjøre kapasitet i veinettet i vestkorridoren, noe som igjen kan føre til trafikkvekst i disse områdene. Vi ønsker derfor at det vurderes hvordan en slik løsning vil påvirke det nasjonale målet om at all vekst i persontrafikken i storbyområdene skal tas med kollektiv, gange og sykkel og nasjonale klimamål. Det er konkludert med at det trengs mer utredninger før man kan konkludere med en løsning og Fylkesmannen forventer at det i det videre arbeidet legges vekt på å utrede hva en slik endring i transportstrømmer vil føre til for Oslo og Akershus.

Fjordkryssing Riksvei 23

I KVUen er en krysning på bru over Oslofjorden ved nordre Håøya anbefalt som en samfunnsøkonomisk bedre løsning.

Fylkesmannen vil peke på at det i dokumentet er gjort en overfladisk vurdering av hensyn til natur, friluftsliv og landskap og andre ikke prissatte konsekvenser. Den foreslåtte traseen vil i stor grad kunne unngå direkte berøring med viktige registrerte naturtyper og vernede områder. En ny forbindelse i dagen gjennom området vil allikevel kunne påvirke områder langt ut over



selve korridoren. En bru over den nordre delen av Håøya vil påvirke friluftslivet i dette området negativt og dermed kunne øke presset på de vernede områdene sør på øya.

Halve søndre Håøya, mellomøya og nordre Håøya er eid av Oslo kommune siden 1937. Da ble området kjøpt av Oslo kommune, som ønsket å sikre allmennheten «friluftsområder ved sjøen utenfor byen». Fylkesmannen mener at en eventuell motorvei over fjorden vil ha stor betydning for opplevelsen av hele området som i dag er relativt urørt. **Fylkesmannen stiller seg derfor undrende til at det konkluderes med at det kun er «middels konfliktpotensial» for bru på deltema Nærmiljø og friluftsliv.**

Fylkesmannen vil også påpeke at utbredelsen av gul støysone fra en eventuell veiutbygging fremstår som mindre interessant. Området er som det er påpekt et viktig friluftsområde og støy også utenfor grenseverdiene for gul støysone vil ha stor betydning for områdets bruksverdi. Stillhet og ro er viktige parametere for folks opplevelse. Det mest vesentlige må likevel sies å være den visuelle effekten når en endrer området fra et relativt «urørt» fjordlandskap til å være ved en stor bro Pilar – og under en motorveg. Fylkesmannen frykter at områdets spesielle verdi for friluftslivet langt på vei vil gå tapt.

Naturreservatet

Søndre Håøya naturreservat ble vernet ved kgl.res. 13.12.2002 med hjemmel i naturvernloven av 1970 § 8. Formålet med vernet er å bevare et skogområde som økosystem med alt naturlig plante- og dyreliv. Av spesielle kvaliteter kan nevnes at deler av området har urskognær karakter, at området har stor variasjon og kontraster fra nøysomme til svært rike vegetasjonstyper, variert og rik flora med flere sjeldne eller plantegeografisk interessante arter.

Fuglelivet

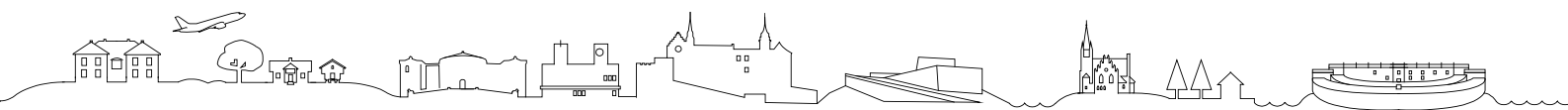
Den rike og varierte vegetasjonen i naturreservatet gir grunnlag for et svært rikt fugleliv. På grunn av lite menneskelig aktivitet på Håøya er reservatet levested for flere fuglearter som er knyttet til villmarkspregede områder.

Det er årlige registreringer og kartlegginger av enkeltarter på Håøya. Norges Ornitologiske Forening, enkeltpersoner og ulike prosjekter har utført disse. Noen samlet kartlegging av fuglelivet har likevel ikke blitt gjort siden 2003. Man kan nok imidlertid gå ut ifra at livsvilkårene for fugl på Søndre Håøya ikke er forverret siden 2003, snarere trolig bedret pga. eldre vegetasjon, fjerning av enkelte telefonledninger og en generell bestandsøkning av diverse rovfuglearter.

Havørn hekket første gang på Søndre Håøya (i nyere tid) i 2008. Så hekket havørna i Gråøya naturreservat i Røyken i 2009, 2010, 2011 og 2012. Den kom tilbake til Søndre Håøya i 2013 og 2014. Både i 2008, 2009, 2013 og 2014, altså alle de tre årene den hekket på Søndre Håøya, var hekkingen vellykket (Toppdykkeren nr. 3, 2014). For å unngå forstyrrelse ved reirlokalteten har det vært innført midlertidig ferdselsforbud i østskråningen av Søndre Håøya.

Fylkesmannen mener brualternativet via nordre Håøya kan få betydelige negative konsekvenser for fuglelivet i naturreservatet både fordi traséen i seg selv vil være et forstyrrende element, både i anleggs- og driftsfasen, og fordi den vil kunne bidra til å øke presset på naturreservatet som følge av at nordre Håøya ikke blir like attraktivt som friluftslivsområde.

Fylkesmannen ønsker også å legge mer vekt på at broalternativet medfører store inngrep i natur- og friluftslivsområder i Frogmarka. Områder som i seg selv har betydelige kvaliteter vil på nytt



bli utsatt for fragmentering og oppdeling. Det er viktig å se forholdene i sammenheng med de naturinngrepene som skjedde ved forrige bygging av rv 23 og Oslofjordtunnelen. Også den gang skjedde det en oppdeling av Frogmarka. Miljømessig ser Fylkesmannen en stor fordel ved å heller satse på et ekstra løp til Oslofjordtunnelen, ved at eksisterende veinett kan benyttes, og at tiltaket derfor ikke medfører ytterligere tap av naturområder, i en region hvor natur- og friluftsområdene allerede er utsatt for et betydelig press. **Fylkesmannen mener derfor det er feil å vurdere konfliktpotensialet som lite.**

Fylkesmannen har gjennom sin deltakelse i ekstern referansegruppe påpekt at det knytter seg svært viktige natur- og friluftsverdier til Håøya. Fylkesmannen mener det er avgjørende for beslutningsprosessen at det foreligger gode vurderinger av ikke prissatte konsekvenser for de alternativer som vurderes, og mener at kunnskapsgrunnlaget må styrkes vesentlig før det kan tas en beslutning om valg av alternativ. Det ville vært svært uheldig om det tas prinsipielle beslutninger om valg av løsning for en krysning av Oslofjorden basert på den foreliggende KVUen.

Fylkesmannen kan vanskelig se at alternativet med fjordkryssing på bro kan gjennomføres uten store negative konsekvenser for natur- og friluftsområdene i den delen av Oslofjorden.

Med hilsen

Are Hedén
fylkesmiljøvernssjef

Ellen Lien
seksjonssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:

| | | | |
|-------------------------|-----------------------|------|-----------|
| Miljødirektoratet | Postboks 5672 Sluppen | 7485 | TRONDHEIM |
| Fylkesmannen i Buskerud | Postboks 1604 | 3007 | Drammen |
| Fylkesmannen i Vestfold | Postboks 2076 | 3103 | Tønsberg |
| Fylkesmannen i Østfold | Statens hus, pb.325 | 1502 | Moss |

