

Statens vegvesen, Region øst
firmapost-ost@vegvesen.no

Horten, 26.02.15.

Høringsuttalelse til KVVU for kryssing av Oslofjorden

Naturvernforbundet i Horten (NIH) ønsker IKKE en fjordkryssing som gir kraftig økning i biltrafikken, med konsekvenser som økte klimautslipp og store arealbehov-/konflikter på begge sider av fjorden. Statlige samferdselsmidler bør brukes til å bygge ut kollektivtilbud og jernbane!

Vi anser at et forbedret fergetilbud med strengere utslippskrav er en god løsning, også på lang sikt! Fergetilbudet Moss–Horten bør forbedres gjennom hyppigere avganger, og det må settes inn elektriske ferjer eller ferjer med tilsvarende miljøstandarder. Dersom det er nødvendig, kan et nytt tunnellop ved Drøbak aksepteres.

Hovedmålsettingene om reduserte klimautslipp og overføring av gods fra veg til bane og kjøll ivaretas med jernbaneløsning, IKKE med bro eller tunnel kun for biler.

Utredningen viser at det er mange krevende utfordringer knyttet til en Oslofjord-kryssing, både naturmessig og teknisk. Tunnelløsning er svært komplisert grunnet krav til stigningsforhold. Bro er imidlertid mulig. Vi mener derfor at jernbanekryssing over fjorden bør utredes som eget langsiktig prosjekt, løsrevet fra diskusjon om vegforbindelse. Vi ser at også en jernbaneforbindelse over fjorden vil være meget krevende, også med tanke på naturressurser, kulturminner og arealbruk. Vi vil også minne om at grunnforholdene og fundamenteringsproblematikken vil være svært krevende.

Foreliggende KVVU med forslag om Oslofjordkryssing er viktig for NIH av flere årsaker:

- Det blir store potensielle inngrep på hver side av fjorden med varig og uopprettelige skader på natur, matjord, landskap og kulturminner.
- Vegnettet krever omfattende omlegging på begge sider av fjorden, med oppgradering til 4-felts motorveg.
- Økt antall biler gir økte klimautslipp og økt energibruk.
- Man oppnår ikke ønsket målsetting om redusert behov for bil og økt satsing på kollektivløsninger.
- Støyproblemene blir betydelige for sjøen, kystsonen, bysenteret og store deler av Horten.

- Landskapsbildet blir ødelagt for hele regionen.

Generelt vil vi påpeke at konsekvenser knyttet til arealbruk, kulturlandskap og kulturminner ikke er tilstrekkelig vektlagt i utredningen. Dette er uerstattelige nasjonale verdier. Konfliktpotensialet knyttet til arealinteresser er undervurdert på begge sider av fjorden, jf. tabellen på side 94. Vi savner også en redegjørelse for hvordan de ikke-prissatte virkningene vektet i forhold til de prissatte virkningene.

Konsekvensene i Horten er ikke fullstendig utredet, men vi kjenner vår kommune, natur, landskap, kulturminner, verneområder og grunnforhold. Uansett hvor en bro lander på Karlohansvern vil en av vår kommunes stolthet med vakker natur og kulturminner gå tapt. Skulle broen komme inn mot Hortensskogen som beskrevet vil ikke bare 50 meters sone til 4-felts motorveg hugges, man må også lage anleggsveger og deponier for materialer, utstyr og maskiner. Alt svært arealkrevende. Selv om vegen bygges i kulvert og det plantes ny skog over, så vil det gå 200-300 år før en ny skog med biomangfold og økosystemer er tilbake.

NIH ser to muligheter for videreføring av 4-felts motorveg, og vi vil advare mot begge:

1: Man følger kystlinja mot Hortensvegen og RV19. Da vil man stenge byen ute fra sjøen, noe som neppe er ønskelig for byen, næringslivet eller turistene.

2: Videreføring av 4-felts motorveg gjennom byens sentrum vil bety graving i minst 50 meters bredde, da mesteparten av byen ligger på leire; gammel havbunn. Det er fare for at man må grave opp mesteparten av det som blir igjen av byens storstue, Lystlunden, etter bygging av skole, idrettshall osv er ferdig.

Sprenging av tunell i fjellet mot Borreskåla er mindre kontroversielt, men 4-felts motorveg over Borreskåla, uansett om den ligger i kulvert eller i dagen er fullstendig uakseptabelt! Først og fremst grunnet matjord med landets høyeste avlinger, dernest fordi den vil passere nær Borrevannet naturreservat som er fredet på grunn av fuglelivet. Dessuten står Borreskåla på lista over nasjonalt verneverdige kulturlandskap, og sist, men ikke minst: bøndene har gjennom åra funnet kulturminner fra steinalder og opp til i dag i hele området, og den er derfor svært viktig arkeologisk.

Skulle broen lande langs havneområdet syd for Karljohansvern/Hortensskogen vil man få den samme problematikken videre gjennom byen eller langs kystlinja.

Oslofjorden er en skattkiste med hensyn til natur, biologisk mangfold, friluftsliv, kultur og kulturminner og sist, men ikke minst: landets beste arealer med matjord. En fast Oslofjordkryssing vil være ødeleggende for store nasjonale verneverdier og ressurser på begge sider av fjorden.

Vi vil peke på følgende paradokser knyttet til foreliggende KVVU:

- Ny fjordkryssing vil gi lastebilen et ytterligere fortrinn og gjøre det vanskelig å innfri politiske mål om frakt av gods på kjøll og bane i stedet for på veg.
- Alle partier representert i Stortinget støtter målet om at personbiltrafikken i storbyområdene ikke skal vokse. Store vegutbygginger bidrar alltid til mer trafikk.
- Konseptvalgutredningen har definert mål om å redusere klimagassutslippene, men innrømmer målkonflikten ved at økt trafikk gir økte utslipp. Utredningen er følgelig ikke i samsvar med oppdragsgivers mandat.
- De samfunnsøkonomiske beregningene viser vekst i biltrafikken som noe positivt, til tross for målet om reduserte klimagassutslipp. Jo høyere antall biler, desto mer lønnsomhet. Dette

henger ikke på greip!! Tvert imot, økte klimaforandringer vil på sikt koste vårt samfunn enorme summer!

- Miljøvennlig by- og tettstedsutvikling setter på nasjonalt og internasjonalt fokus på behovet for å redusere daglige reisebehov. Det ideelle er at folk skal bo og arbeide i nærmiljøet, helst innen gang- eller sykkelavstand, og ellers skal det satses på et effektivt kollektivtransportsystem. Den regionsforstørrende form for fremtidsplanlegging som foreliggende KVVU representerer strider imot disse prinsipper og fører oss baklengs inn i fremtiden!

I klimaregnskapet undervurderes alltid vektleggingen av de betydelige klimagassutslipp fra bygging av bruer og tunneller, spesielt frakt og produksjon av stål og betong.

Den foreslåtte fjordkryssingen med broløsning eller tunnel er etter vårt syn et helt feil svar på fremtidens klima-, miljø- og transportutfordringer. Fremtidens transportsystem må i langt større grad baseres på kollektivtrafikk, jernbane og sjøtransport. Statens vegvesen har i sin utredning dessverre ikke tatt inn over seg at kravet til en mer ambisiøs klimapolitikk vil måtte medføre en endring av dagens transportpolitikk, jf. også oppdragsgiver mandat.

For Naturvernforbundet i Horten

Dag N. Kristoffersen

leder

Ragnhild Trosby

nestleder

Kopi:

Samferdselsdepartementet
Naturvernforbundet
Horten kommune