

Statens vegvesen, Region øst  
Postboks 1010  
2605 Lillehammer  
[firmapost-ost@vegvesen.no](mailto:firmapost-ost@vegvesen.no)

Oslo 27.2.2015

## **KVU – FOR KRYSSNING AV OSLOFJORDEN**

### **Høringsuttalelse fra Samarbeidsrådet for biologisk mangfold (SABIMA)**

SABIMA viser til framlagt konseptvalgutredning (KVU) for framtidig kryssing av Oslofjorden fra Statens Vegvesen (SVV), Jernbaneverket (JBV) og Kystverket (KV), med høringsfrist 1. mars 2015.

SABIMA har som arbeidsområde biologisk mangfold og vår uttalelse vil i hovedsak dreie seg om naturmiljø og biologisk mangfold, men vi vil også kommentere andre aspekter der vi ser at det er nødvendig.

#### **Generelle merknader**

SABIMA stiller spørsmålstegn ved berettigelsen av dette prosjektet som i stor grad ser ut til å generere mer trafikk mellom Vestfold og Østfold. Dette er ikke i tråd med en politikk som skal begrense persontrafikk og få eventuelt økt trafikk over på kollektive løsninger eller få gods over fra vei til bane. Ideen om en stor Oslofjord-kryssing er dermed klart i strid med viktige og tverrpolitisk omforente politiske mål.

Naturmiljø er tema under de såkalte «ikke-prissatte konsekvenser». I tillegg til hovedrapporten for KVU finnes det en temarapport for ikke-prissatte konsekvenser. Denne temarapporten har angitt et konfliktpotensial ved de ulike konseptene. Dette potensialet er for naturmiljø (herunder biologisk mangfold) satt til overveiende «lite konfliktpotensial». Det som i hovedsak er vurdert er om omfanget berører områdevern etter naturmangfoldloven direkte (naturreservater, landskapsvernområder, biotopvernområder etc.).

I hovedrapporten s. 94 er dette summert opp i følgende tabell:

	K1 Forbedret ferjetilbud	K2 Hurum-forbindelsen	K3 Bru Moss - Horten	K4 Tunnel Moss - Horten
Landskapsbilde	Lite	Lite => Middels	Lite <= Middels	Lite
Nærmiljø og friluftsliv	Lite	Middels	Middels	Lite
Naturmiljø	Lite	Lite => Middels	Lite <= Middels	Lite
Kulturmiljø	Lite	Lite => Middels	Lite <= Middels	Lite
Naturressurser	Lite	Lite	Lite <= Middels	Lite
Samlet konflikt-potensial	Lite	Lite => Middels	Lite <= Middels	Lite

**Tabell 10.3 Konfliktpotensial for det analyserte alternativet og i hvilken retning konfliktpotensialet kan påvirkes ved alternative løsninger innenfor konseptenes handlingsrom**

SABIMA vil understreke at **dette gir et helt feil signal** til beslutningstagerne som får KVVU-en, med unntak for konsept 1 «Forbedret ferjetilbud». Man har bare sett på om det finnes områdevern etter naturmangfoldloven, men man har ikke vurdert andre åpne kilder for arter av svært stor eller stor nasjonal forvaltningsinteresse, slik som prioriterte arter eller fredete arter etter naturmangfoldloven. Man har heller ikke sjekket Naturbase for «utvalgte naturtyper» eller om det i det hele tatt er kartlagt verdifulle naturtyper (verdi A, B eller C) på land eller i sjø. Dette er verdier som sammen med rødlistestatus, skal gis stor til middels verdi i henhold til kriterier for verdivurderinger i tabell 6-13 i Statens Vegvesens håndbok V712 om konsekvensanalyser. Det er vel kjent at det er stor underdekning av verneområder i så å si alle livsmiljøer i lavlandet, og manglende forekomst av verneområder kan ikke brukes som indikasjon på fravær av naturverdier. Dette er en stor mangel ved KVVU-en og i det hele tatt villedende, med tanke på at det finnes store verdier flere steder som kan bli berørt.

Av særlige konfliktområder vi vil peke ut er Rosnes-området på Jeløya i Moss og Nordre Håøya i Frogn. Vi vil også understreke at det er særlig stort behov for kartlegging av naturverdier i områder i kommunene Hurum og Sande som blir berørt av konsept 2. Alle viktige naturområder blir omtalt nedenfor.

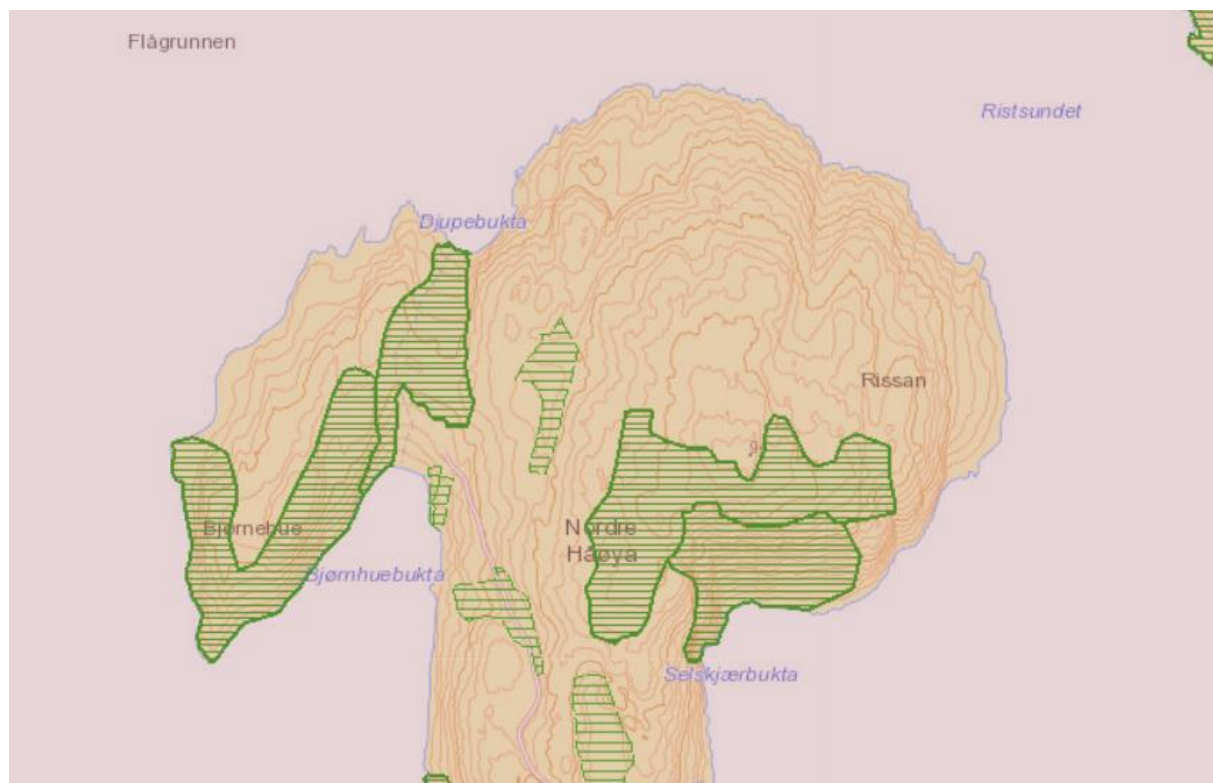
Vi vurderer spesielt omfang av traséer og det arealbeslaget de gjør, herunder anleggsperioder med mellomlagring og deponi av masser. Videre er det mer eller mindre direkte og indirekte effekter av anleggene som barrierer for vilt og fugl, viltpåkjørslar, forurensninger (klimagasser, støv, andre avgasser, kjemikalier) og lyd- og lysforurensning.

### Spesiell omtale av aktuelle konfliktområder - naturmiljø

SABIMA peker på verdier vedrørende naturmiljø ved alle konseptene, samt kryssing ved nordre Håøya. I første rekke peker disse områdene seg ut:

1. **Nordre Håøya (Frogn) – den nordligste kryssningen, alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen.**

På Nordre Håøya er det ikke naturreservat slik som på den søndre del av øya. Det betyr ikke at det ikke finnes store naturverdier her. Det er registrert flere naturtyper (etter DN håndbok 13) som gjenfinnes i Naturbase.



Søk på naturtyper på Nordre Håøya, Frogn kommune i Naturbase (Miljødirektoratet) 24.2.2015. Her er det registrert fire naturtyper av B-verdi og ytterligere tre med C-verdi. Dette tilsier stor verdi om håndbok V712 skal følges.

Det er tidligere registreringer av den fredete<sup>1</sup> karplanta bittergrønn *Chimaphila umbellata* som er sterkt truet (rødlisterkategori EN). Også ertevikke *Vicia pisiformis* er kjent herfra, en art som også er sterkt truet (rødlisterkategori EN) og som det nå er laget en nasjonal handlingsplan for å bevare.

I tillegg finnes det en gammel registrering av den prioriterte arten (naturmangfoldloven) klippeblåvinge *Scolitantides orion* fra Bjørnehue på Nordre Håøya (1963). Den er ikke gjenfunnet de seinere år (sist 2011) til tross for noe leting, men det viser hvilket potensial som ligger i området. Dette må kartlegges grundig. Det har også vært foretatt skjøtsel på Bjørnehue med tanke på å legge til rette for klippeblåvinge.

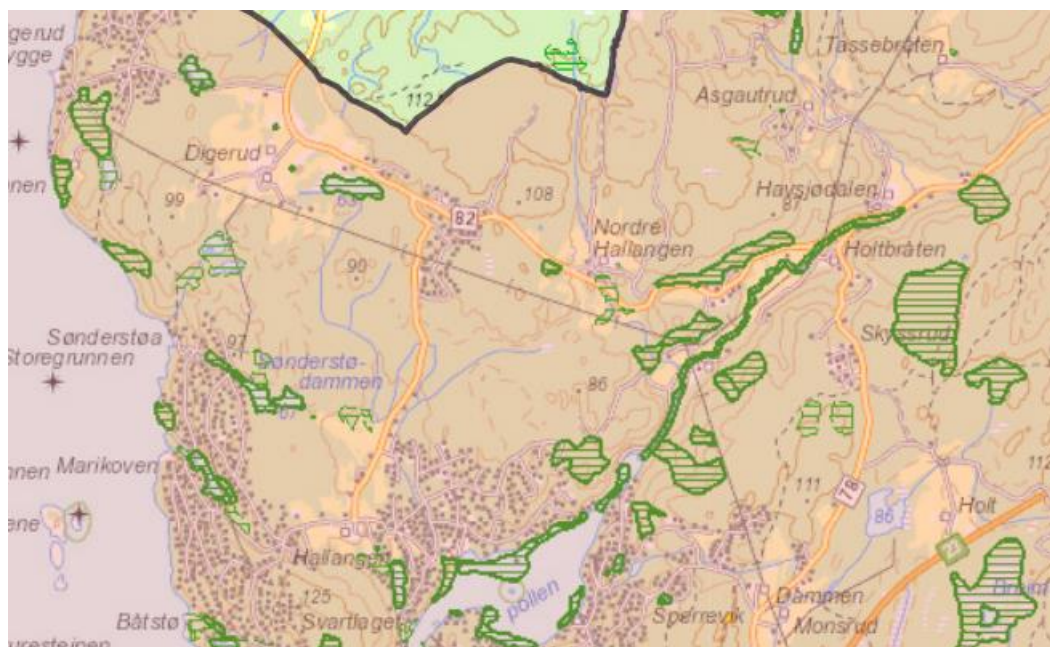
Vi minner om at det foregår restaurering av kulturlandskapet på Nordre Håøya med betydelige biologiske kvaliteter og biologisk verdifull kystnatur bl.a. store forekomster av lakrismjelt, som er viktig for insekter som f.eks. den kritisk trua sommerfuglen lakrismjeltblåvinge. Store tekniske inngrep her vil endre landskapets

karakter og funksjon betydelig. Det vil videre være konsekvenser for rovfugler og ugler, som kan er sårbare for forstyrrelser og inngrep. Vi må i denne sammenheng huske at Håøya er relativt uberørt av tyngre moderne inngrep, med store verneområder og at det ikke er noen veitrafikk på øya i dag.

Håøya har i dag begrensning med fremmede arter, såkalte svarteliste-arter. Faren for spredning av fremmede arter med veianlegg (både anleggsdrift og med biler) er stor og er et ytterligere moment som tilsier stor konflikt med et veianlegg.

Like nordvest for Nordre Håøya ligger Sundbyholmene naturreservat (sjøfugl). En bruløsning her vil få nærføring til dette som er svært uheldig. Vi minner i den sammenheng om naturmangfoldlovens § 49.

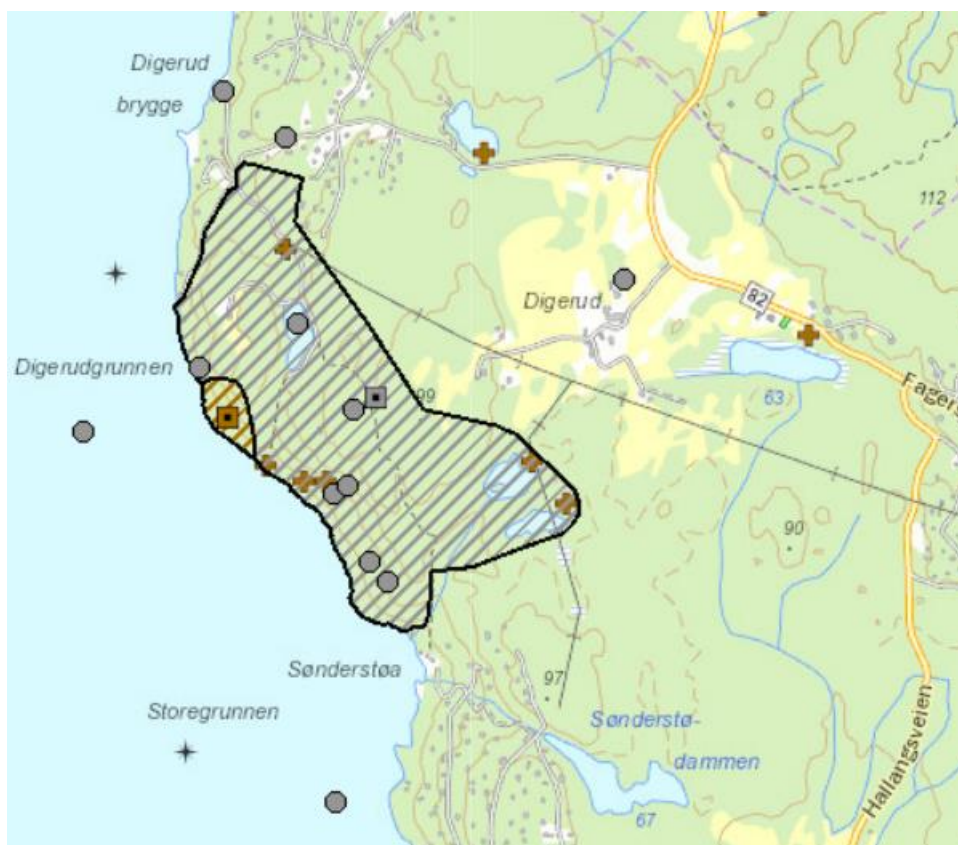
## 2. Digerud-Hallangen-Holt (Røyken) – den nordligste kryssningen



Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 24.2.2015 som viser rundt 10 kartlagte naturtyper i korridoren mellom Holt og Digerud, Frogn kommune. Minst fem av dem er av A- og B-verdi som tilsier stor verdi etter håndbok VK712

Den tenkte traséen fra Holt ved dagens rv. 23 via Hallangspollen og til Digerud vil berøre direkte rundt 10 kartlagte naturtyper. Vi vil særlig trekke fram Havsjødalsbekken som renner ut i Hallangspollen. Her vokser den fredete<sup>1</sup> mosen stammesigd *Dicranum viride* på gamle lindetrær. Her vokser oss den mosen svøpbusthette *Orthotrichum patens* på oretrær, den er rødlistet som sårbar (kategori VU). Bekken fører også sjøørret. Dette er et viktig bekkedrag som vil gi stor verdi etter håndbok VK712.

Digerudområdet har flere naturtyper av B-verdi og mange forvaltningsmessig viktige artsforekomster. Det gjelder krypdyr, amfibier, dvergspett og liten lakrismjeltsekkmøll (rødlistet som sterkt truet, kategori EN).

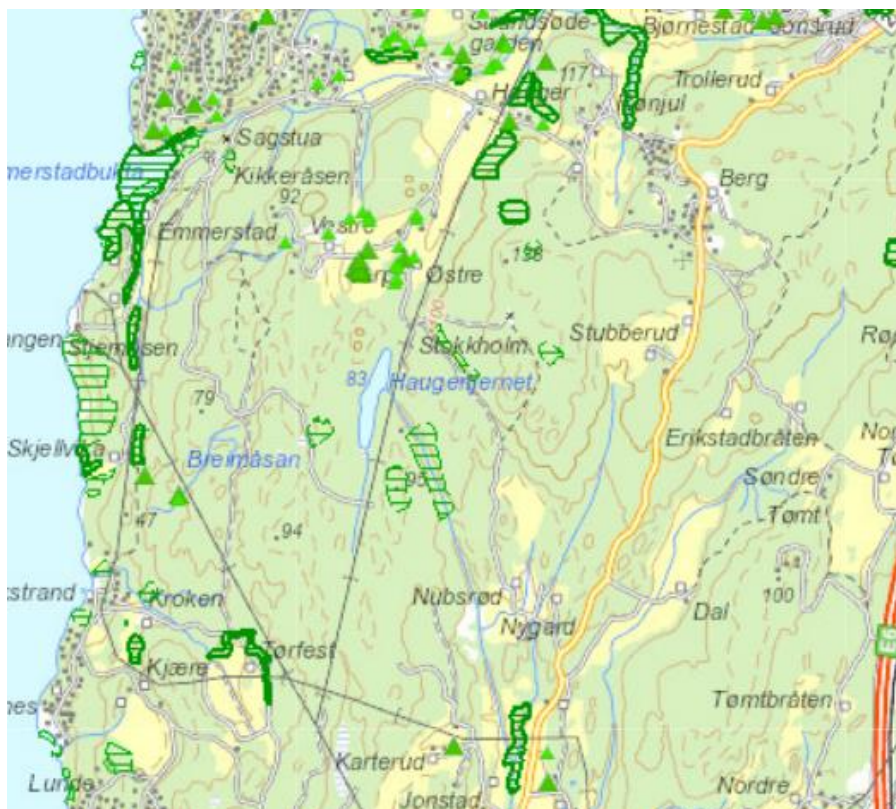


Området mellom Digerud brygge og Sønderstøa i Frogn kommune har mange viktige artsforekomster. Kart fra Naturbase søk 25.2.2015, kartlag «Arter av nasjonal forvaltningsinteresse».

3. **Emmerstad (Brenntangen –Breimåsan – Haugertjernet - Tømt (Vestby kommune) .**

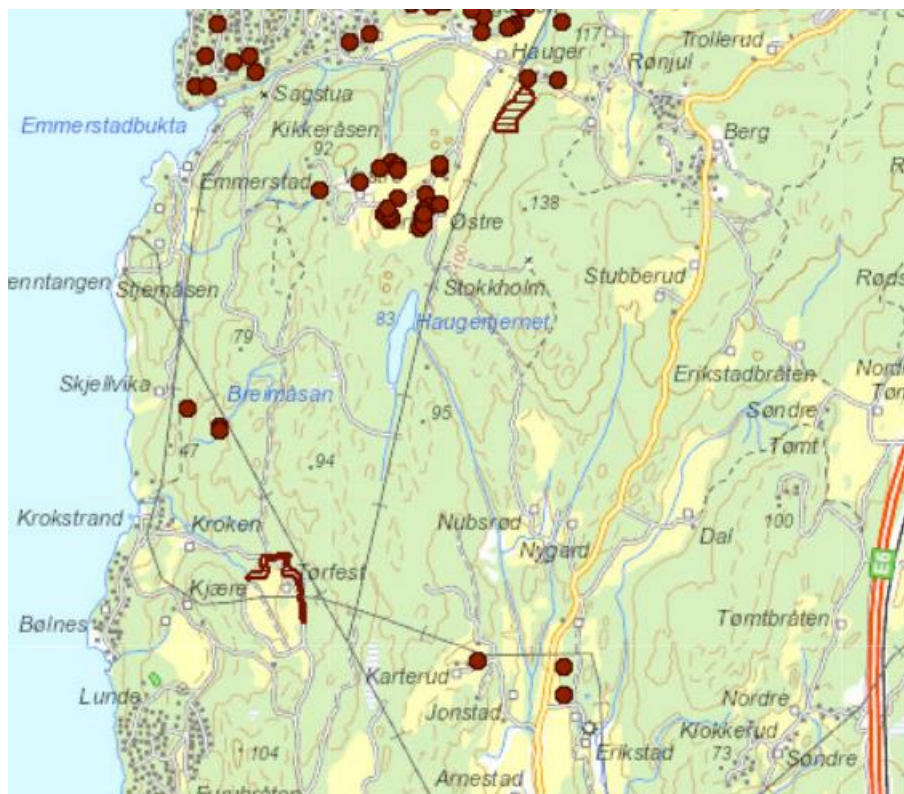
Dette berøres den midtre krysningen, konsept 2, den såkalte Hurumforbindelsen. Denne kan inneholde jernbane i tillegg til vei.

Det er flere viktige (B-verdi) naturtype-områder knyttet til sjønære områder mellom Emmerstadbukta i nord og Skjellevika i sør. Dette omfatter både ålegrasenger og bløtbunnsamfunn i sjøen, samt slåtteeeng, rikt strandberg og rik edellauskog. Disse områdene kvalifiserer til stor verdi etter håndbok VK712. Det er også flere lokalt viktige (C-verdi) områder rundt Haugertjernet, som vil kvalifisere til middels verdi.



*Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 25.2.2015 som viser rundt 10 kartlagte naturtyper i korridoren mellom Tømt og Brenntangen, Vestby kommune. Minst fem av dem er av A- og B-verdi som tilsier stor verdi etter håndbok VK712. Punkt foreomster av hule eiker er ikke medtatt (se kart under).*

I tillegg til naturtypene omtalt ovenfor, er det viktig å gjøre oppmerksom på flere kartlagte forekomster av naturtypen «hule eiker» i området. Dette er en utvalgt naturtype som gir dem særlig beskyttelse etter naturmangfoldloven. Det er mulig at omfanget av inngrep ikke vil berøre noen av forekomstene av utvalgte naturtyper direkte, men det er viktig å ha dem i tankene bl.a. under evt. anleggsperiode.



Utvalgte naturtyper (hovedsakelig hule eiker) i området Erikstad-Emmerstad, Vestby kommune. Naturbase (Miljødirektoratet) søk 25.02.2015, kartlag «Utvalgte naturtyper»

#### 4. Mosseskogen – Røysås (Moss kommune)

Begge konseptene med bru og tunnel Moss-Horten (K3 og K4) vil berøre Røysås på østsiden av Mossesundet. Vi vil her bemerke at det er kartlagt en ålegraseng med A-verdi som naturtype, noe som tilsier stor verdi etter håndbok V712.

#### 5. Rosnes-området, Jeløya (Moss kommune)

Begge konseptene med bru og tunnel Moss-Horten (K3 og K4) vil berøre Rosnes-området på Jeløya med brufeste, en bit vei og tunnlinnslag. SABIMA vil innledningsvis understreke at hvis konfliktpotensialet med brufeste og vei i dette området vurderes til å ha samme konfliktpotensial som en forsterket ferjeløsning, så viser dette at KVU-en har bommet totalt på å belyse verdiene i dette området.

Mellom Rosnestangen og Kjellandsvik finnes et område med urørt strandlinje, noe som i seg selv er svært sjeldent i Moss-Ryggedistriktet. I sjøen utenfor er det registrert naturtyper av B-verdi som Ålegrasenger og mudderbunnområder. Dette er oppvekstområde for rødlista kysttorsk og leveområde for mange fuglearter.

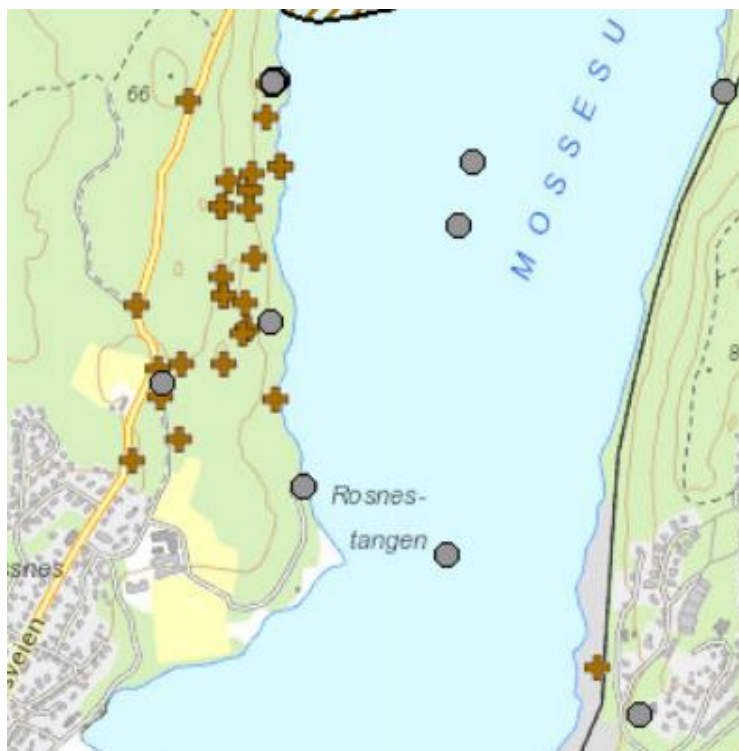
Her finnes en forekomst av den fredete<sup>1</sup> karplanten bittergrønn. Her lever den sterkt truede soppen hengekjuke *Postia ceriflua* i gammel barskog, også den er rødlistet som sterkt truet (kategori EN). Disse to artene alene vil utløse stor verdi i henhold til Vegvesenets håndbok V712 om konsekvensanalyser.



*Den fredete karplanta bittergrønn fra Rosnes på Jeløy, Moss kommune. Foto: Bård Haugrud 19.7.2011.*

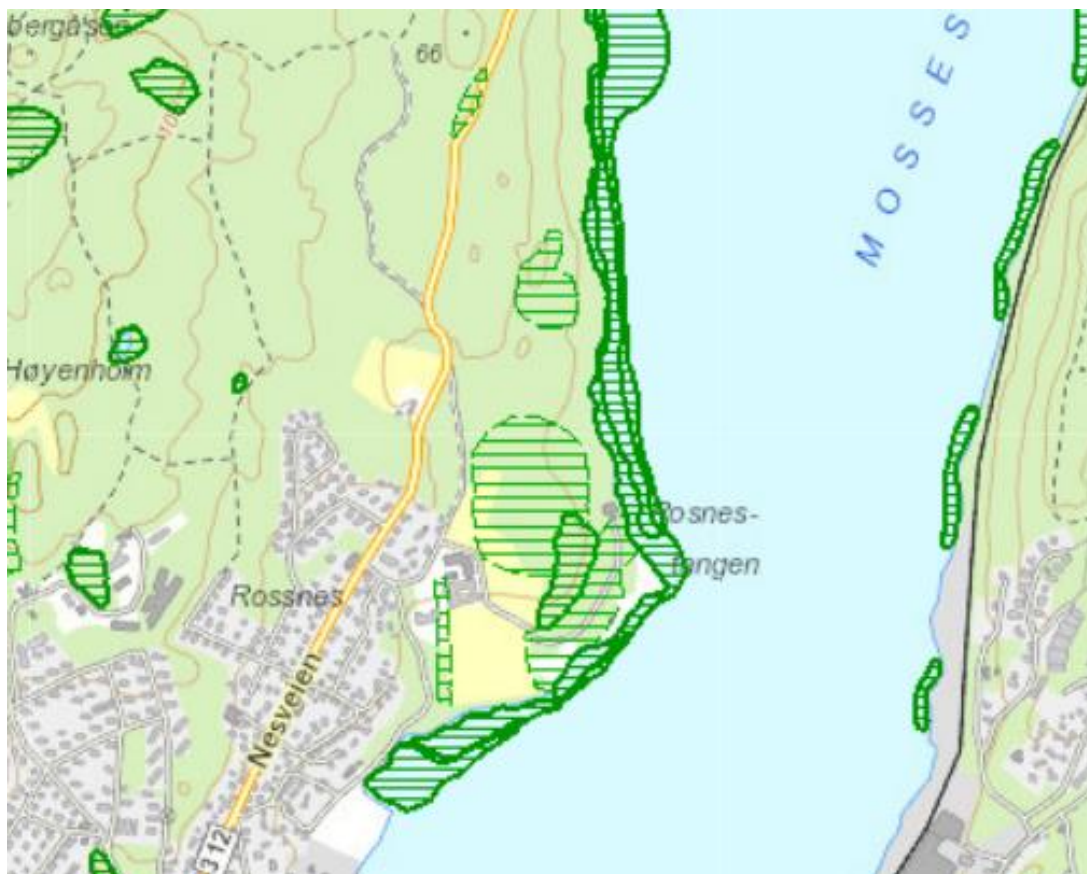
I området mellom sjøen og veien er det hittil funnet 16 forskjellige rødlistearter, flere med mange forekomster. I tillegg er det funnet både storsalamander, småsalamander og slettsnok litt lenger vest, alle rødlistet.





*Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 25.2.2015 som viser arter av nasjonal forvaltningsinteresse i Rosnes-området. Dette omfatter både rødlistearter og nasjonale ansvarsarter og er en ny søkefunksjonalitet i Naturbase fra februar 2015.*

Det er totalt sett registrert ni naturtyper av B- og C-verdi i Rosnesområdet. Områder i sjøen er omtalt ovenfor, på fastlandet finnes rik edellauvskog, gammel barskog og damområder. Minst fire av områdene har B-verdi som tilsier stor verdi etter håndbok V712.



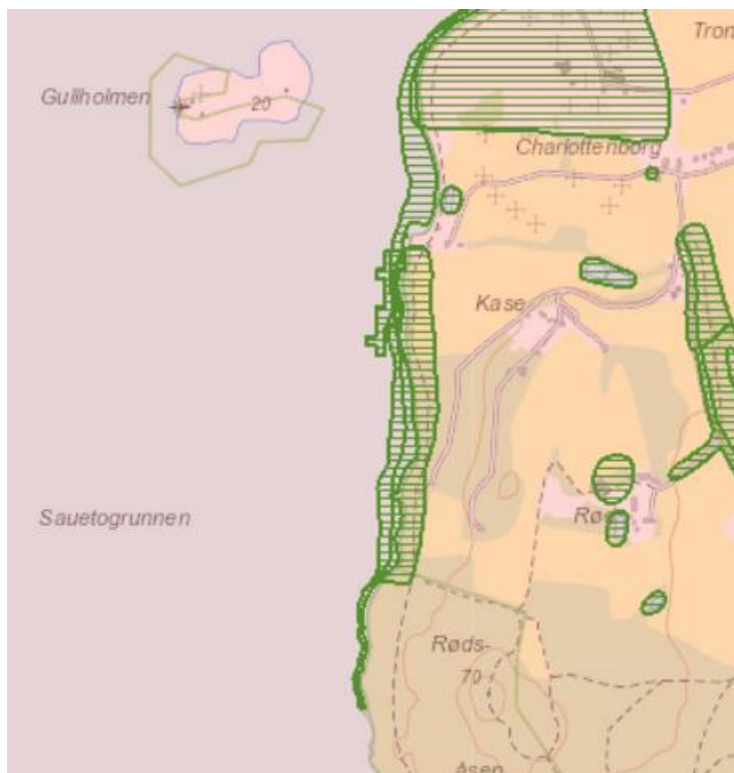
*Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 25.2.2015 som viser rundt åtte kartlagte naturtyper i Rosnes-området, Moss kommune. Minst fire av dem er av B-verdi som tilsier stor verdi etter håndbok VK712. Det finnes også en ålegraseng på motsatt side av Mossesundet (under Røysås) med A-verdi (Id. BN00058887)*

SABIMA mener det må være helt utelukket med traséer via Rosnes på grunn av konfliktene med de store naturverdiene i dette området.

#### **6. Gullholmen –Sauetogrunnen, Jeløy (Moss kommune)**

Disse områdene vil bli berørt av konsept 3 (bru Moss-Horten). Det er her skissert en kunstig øy med brufeste og tunnelmunning. Dette vil føre til store inngrep i området. Det er ikke kartlagt bestemte verdier der den kunstige øya er tenkt plassert (Sauetogrunnen), men det kan skyldes mer manglende undersøkelser enn manglende naturverdier. Det er grunn til å anta at et så stort anlegg som det her er snakk om vil føre til inngrep på land på Jeløya. Her er det kartlagt flere naturtyper av viktig verdi i strandsonen som tareskog, bløtbunnsområder og sand-/grusstrand. Dette vil slå ut med stor verdi om en skal følge håndbok V712. Det vil her også være snakk om nærføringer til naturreservatet på Gullholmen like på nordsiden og Søndre Jeløy landskapsvernområde, jf. naturmangfoldlovens § 49.

SABIMA mener dette er tungtveiende grunner som gjør av konsept 3 er uaktuelt.



Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 25.2.2015 som viser kartlagte naturtyper på stranda på Kase, Jeløy, innenfor Sauetogrunnen, Moss kommune.

## 7. Karljohansvernområdet (Horten kommune)

Dette området vil bli berørt av konsept 3 med ilandføring av bru fra Moss.

Her er det kartlagt en rekke naturtyper, deriblant flere hule eiker som er utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven. Det er også kartlagt marine bløtbunnsområder og rik edellauvskog med høy biomangfoldverdi.



Søk i Naturbase (Miljødirektoratet) 25.2.2015 som viser kartlagte naturtyper i Karljohansvern-området, Horten kommune.

De store verdiene i Karljohansvern-området gjør at konsept 3 får store konsekvenser for tema naturmiljø.

Vi vil videre peke på følgende områder som trenger mye bedre kartlegging (jf. Kunnskapsløft for natur <http://sabima.no/venstre-og-krf-onsker-et-kunnskapsloft-for-natur-> ). SABIMA er av den mening at det er vanskelig å ta stilling til konsepter for disse områdene før det er gjort.

### **Søndre del av Hurumhalvøya (Hurum kommune) mellom Filtvet og Haraldsfjell – den midtre krysningen (konsept 2).**

Naturbase og Artskart (Artsdatabanken) indikerer at det er flere funn av arter av stor verdi i Filtvetområdet. Dette gjelder f.eks. på Husebykollen like nord for Filtvet. En framtidig trasé for vei og bane vil også krysse viktige vassdrag ved Sagene, Bråten (Ertsvikabekken) og Knattvoll. Dette er områder som er kartlagt som viktige naturtyper allerede, men hvor det behov for mer kartlegging. Det gjelder også flere av områdene på strekningen i mellom Filtvet og Haraldsfjell, hvor det ikke er kartlagt verdier i dag.

### **Sundbyåsen (Røyken kommune) – den nordligste krysningen**

Sundbyåsen har ikke kartlagt spesielle verdier, men det skyldes sannsynligvis mer at det har vært for dårlig kartlegging her enn at det ikke finnes spesielle naturtyper og biotoper for verdifulle arter. SABIMA vil derfor understreke at området må kartlegges før man evt. går i gang med mer detaljerte planer her.

### **Åroselva (Røyken kommune)**

Dette er et såkalt laksevassdrag med en sjøørret-førende strekning som ser ut til å kunne bli berørt av ny trasé for rv. 23.

### **Viktige områder i Sande kommune**

En framtidig jernbane som følger konsept 2 (Hurumforbindelsen) er tenkt ført over Svelvikstrømmen til Sande kommune. Her er det dårlig kartlagte områder, men med stort potensial for et høyt biologisk mangfold. Det berører områder med kalkrik grunn som kan være svært artsrike. I Naturbase er det i dag registrert viktige bekkedrag som Sandobekken og Selvikbekken som begge vil få stor verdi etter håndbok V712. SABIMA understreker at det er et stort behov for å øke kunnskapsgrunnlaget om denne delen av Sande kommune.

## Alternativer i KVVU-en

KVVU-en skal peke på framtidige muligheter for utbygging av infrastruktur som gir mulighet for å krysse Oslofjorden sør for Oslo.

SABIMA mener prinsipielt det er feil å satse på store veiløsninger som bare genererer ny trafikk. Dette fører med dagens teknologi til nye klimagassutslipp, i tillegg til andre utslipp, støy og forbruk av areal.

Vi mener det ofte vil være feil å kombinere veier og jernbane. Riktignok kan det i en del tilfeller være fornuftig å samle inngrep, men samlokalisering av vei og jernbane vil ofte undergrave fortrinnet som en jernbane kunne ha. Ved en felles utbygging blir vei og jernbane konkurrenter. Dessuten er dette ekstremt store inngrep, som når de samles og gjennomføres i områder med få inngrep fra før, samlet sett ofte utgjør en uakseptabel samlet belastning.

SABIMA mener at en forsterket ferjeløsning Moss-Horten vil løse de trafikale utfordringer man står overfor og er den klart beste løsningen, både med tanke på konsekvenser for natur og trafikk. En ferjeløsning har også flere andre fordeler knyttet til fleksibilitet, sårbarhet og livskvalitet. Vi er klar over at dette fordrer noen løsninger i Moss ved bl.a. en ny tilførselstunnel for rv. 19 til ferjekaia, men dette vil ha begrensa virkninger på naturmiljø og biologisk mangfold.

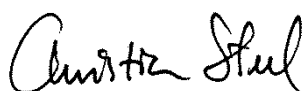
SABIMA kan også godta en lang tunnel fra E6 i Moss/Rygge til sør for Horten, hvis vi isolert sett ser på virkninger for biologisk mangfold. En slik tunnel bør fortrinnsvis bygges kun for jernbane. Vi må i denne sammenheng peke på steinmassene fra en tunnel som må lagres/benyttes uten å beslaglegge verdifullt areal.

Når det gjelder det nordre løpet så er en bruforbindelse via Nordre Håøya fullstendig uakseptabel. Vi kan akseptere et nytt løp i Oslofjordtunnelen hvis de trafikale behov tilsier dette, da dette gir begrensede konsekvenser for biologisk mangfold. Vi må i denne sammenheng også peke på steinmassene fra en tunnel som må lagres/benyttes uten å beslaglegge verdifullt areal.

### Noter

1. Forskrift om fredning av truede arter FOR-2001-12-21-1525  
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2001-12-21-1525>

Med vennlig hilsen



Christian Steel  
Generalsekretær



Even W. Hanssen  
Kartleggingskoordinator