

# Båtstø Båtforening

3477 BÅTSTØ



[batstobatforening@yahoo.no](mailto:batstobatforening@yahoo.no)

## *Statens vegvesen*

Region øst

Postboks 1010,

2605 Lillehammer

[firmapost-ost@vegvesen.no](mailto:firmapost-ost@vegvesen.no)

*Sendes både per post og på email*

Båtstø, fredag 28. februar 2015

## HØRINGSUTTALELSE KVVU, KRYSSING AV OSLOFJORDEN

Båtstø båtforenings syn kan oppsummeres i tre korte punkter:

- Vi er FOR Oslofjorden
- Vi er FOR et nytt tunnelløp (rv 23)
- Vi er MOT bro i Indre Oslofjord

Området som strekker seg fra Nærnes i nord til Drøbak i sør representerer Oslofjordens viktigste rekreasjonsråde. Med sine mange øyer, naturlige havner for fritidsbåter og bademuligheter er området unikt, og skiller seg markant fra resten av Oslofjorden. På mange måter representerer området motsatsen til Nordmarka, og en bro øst-vest kan sammenliknes med en fire-felts motorvei tvers gjennom Nordmarka. Området dekker nedslagsfeltet for mellom 1-1,5 millioner mennesker, 25% av fritidsbåtene i Norge befinner seg her, og det er *hit* båtfolket reiser på sine helgeutflukter. Området har flere naturlige havner (Hallangspollen, Sandspollen, m.fl.), hekkende ørn og historiske minnesmerker. INON-områdene på Søndre Håøya vil bli markant svekket ved en bro.

Sagt på en enkel måte - en bro vil totalt rasere et unikt område, og ødelegge naturopplevelsen for oss som er glade i fjord, fiske, natur og bademuligheter.

I tillegg nevner vi *Frydenlund skole*, hvor barnas lekeområde kraftig vil forringes med en bro, *kyststien i Røyken* som vil miste sin verdi som rekreasjonsområde, de mange *idylliske badeplassene i Båtstø* (Lasteberget, det Runde skjæret ved Blåhella, sandstranden ved Fagertun) som ikke lenger vil være like attraktive, *skogen mellom Båtstø og Åros* som benyttes av turgåere/hundeeiere/joggere hele året, samt *generelle støy- og støvplager* for beboere i området.

Vi gir vår tilslutning til konklusjonene til Alliansen Nei til bro i Indre Oslofjord, herunder:

- KVVU'en er svakt fundert hva gjelder å differensiere nytte-begrepet.
- KVVU'ens bastante konklusjon har indirekte bidratt til å svekke lokaldemokratiske prosesser.
- Bro over nordre Håøya vil rasere Oslofjordens viktigste rekreasjonsområde.
- KVVU'en er mangelfull i sin utredning (og vekting) av de ikke prissatte konsekvensene.
- Tunnel er statistisk sett sikrere enn bro.
- Toløpstunnel under Oslofjorden vil gi en moderne, trygg og fremtidsrettet øst-vest kommunikasjon
  - både ift sikkerhet og trafikkavvikling.

- Toløpstunnel vil – selv uten å trekke inn de ikke prissatte konsekvensene – være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn bro.
- En bro vil koste (minst) 19 milliarder, og innebære statlige overføringer på minst 15 milliarder (etter fradrag av bompenger) versus 1 milliard i statlige overføringer for nytt tunnellop.
- Alternativbruken av denne differansen, 14-15 milliarder, vil være enorm for Akershus og Buskerud. Det er ingen grunn til å tro at samferdsels-Norge vil subsidiere et broprosjekt med 14-15 milliarder når et bedre og raskere alternativ allerede er ferdig regulert og utbyggingsklart.
- Et nytt tunnellop kan stå klart allerede i 2022.
- Med innsigelsesmuligheter, finansiering og politisk uenighet vil en bro tidligst stå ferdig i 2033-2040.
- Næringslivet i berørte kommuner anbefaler tunnel.
- Oslo kommune ønsker en avlastningsløsning, og vil neppe akseptere en usikker "2033-2040" skisse.
- Argumentene FOR bro glimrer med sitt fravær, utover 4-5 minutter kortere kjøretid.

**for styret, og etter fullmakt**

  
**Marit Bjørnstad**