

Aspon vel

v/ sekretær Ola Chr Rygh

e-post: olarygh@gmail.com

Oslo 25.02.2015

Til Statens vegvesen Region øst, Lillehammer

Firmapost-ost@vegvesen.no

Uttalelse til KVVU om ny nordlig broforbindelse over Oslofjorden nord for Drøbak over nordre Håøya.

Aspon vel fra øya Aspon nordøst for Håøya vil med dette formidle at vellet er motstander av en ny broforbindelse med firefelts motorvei mellom Digerud i øst via nordre Håøya til Båtstø/Åros i vest slik det er foreslått i KVVU, av følgende årsaker:

1. Broen er foreslått lagt i et lokalt, regionalt og nasjonalt viktig friluftsområde i indre Oslofjord og vil føre til vesentlig forringelse av området som friluftsområde med betydelig reduksjon i strandsonereale både direkte, men også indirekte pga støyforurensning som vil strekke seg langt ut i fjordrommet. Strandsonerealeet er allerede en begrenset ressurs i nevnte område og må etter vår mening tas vare på. Bare dette aspektet alene tilsier at konfliktpotensialet for nærmiljø og friluftsliv er stort og ikke moderat, som det er konkludert med i KVVU.

Vi ber Statens vegvesen forklare hvordan broforslaget er forankret i de føringer som er lagt gjennom Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen hvor nettopp strandsonerealeets stilling i indre Oslofjord som viktig friluftareal er styrket.

2. Broen med trafikkstøy fra firefelts motorvei er foreslått lagt i delen av indre Oslofjord som er definert som stille naturområde og hvor det i området rundt er en siste rest av inngrepsfrie naturområder. Gitt det store presset på området bla grunnet befolkningsøkningen er dette området av så høy verdi at det må tas vare på.

3. Broen vil bli liggende svært nær flere naturreservater som er viktige for å ivareta sjøfuglbestanden og andre viktige fuglearter som havørn og fiskeørn. Disse vil med stor sannsynlighet bli negativt berørt, spesielt i utbyggingsperioden som vil strekke seg over flere år med støy og mye aktivitet. Flere av fugleartene er vare for dette.

Vi ber Statens vegvesen klarlegge hvilken metodikk som er brukt for å tydeliggjøre vektning av denne type konsekvenser og forklare hvorfor dette ikke er vektlagt i KVVU.

4. Vi som kjenner lokalområdet vet at nordre Håøya brukes som ankringsplass for båter og at det i høysesongen kan være trangt om plassen. Oslofjordens friluftsråd har sågar lagt ut bøyer i området.

Hvilke erstatningsområder for denne type friluftsliv ser Statens vegvesen for seg i indre Oslofjords sørlige del når øyene rundt er naturreservater med forbud mot telting og strenge føringer på hva som er lov å gjøre i et friluftsperspektiv?

Ved anleggelse av vei tvers over nordre Håøya som bindeledd mellom to broer tapes området som friluftsansett. Alternative arealer vil dermed oppsøkes av friluftinteresserte. Når de fleste av disse er naturreservater (søndre Håøya, Gråøya, Sundbyholmene og Askholmene) vil dette føre til økt belastning på allerede sårbare områder og arter. Vi ber Statens vegvesen om dokumentasjon på hvordan denne belastningen på sårbare miljøer er tenkt unngått.

5. Håøya er kjent for sitt rike naturmangfold med mange sjeldne og til dels rødlistearter, også nordre del, selv om dette området ikke er så godt undersøkt som søndre, som er naturreservat.

Vi ber om at Statens vegvesen redegjør for hvilken metodikk som er lagt til grunn for at denne ikke- prissatte verdien det rike artsmangfoldet utgjør ikke er vektet mer enn til å utgjøre «lite konfliktpotensial». Vi gjør oppmerksom på at det er registrert over 550 ulike karplanter, over 250 mosearter og over 130 lavararter på Håøya og at bare en liten andel av alle artsgrupper som finnes på øya så langt er undersøkt.

6. På Håøya er det flere automatisk fredete kulturminner, i nord i form av blant annet gravrøyser. Tilsvarende finner man i kystlinjen på Digerud en boplass fra yngre steinalder.

Hvordan skal disse områdene ivaretas ved anleggelse av ny rv.23? Vi mener disse funnene er viktige for regionen og er med på å sette området i en større historisk kontekst som viser at området ikke bare er viktig nå, men har vært det i flere tusen år.

7. En ny broforbindelse vil bli et massivt inngrep i landskapet. Det er skissert en seilingshøyde på minimum 72 meter og broen vil dominere landskapsbildet i denne delen av fjorden og kunne ses på mils avstand. Lokalmiljøene vil også påvirkes i stor grad av en voldsom, høytliggende konstruksjon som vil påvirke utsynet for alle i nærheten. Broen vil representere et uønsket inngrep i dette kulturpåvirkete naturlandskapet. Den innebærer et stort konfliktpotensial, selv om KVV sier middels konfliktpotensial "etter en befaring med en gruppe "kompetente" landskapsarkitekter, arkitekter og ingeniører" (Ikke prissatte virkninger s.9) som konkluderer med at en stor hengebro « ...kan tilføre landskapet en ekstra dimensjon og være et positivt landskapselement.....og at landskapssynet som er beskrevet over, kan brukes ved vurderingen"»(vår kursivering). Det står for øvrig at disse to landskapssynene "er kalibrert" av nevnte ekspertgruppe. Vi velger å vektlegge «det andre» landskapssynet, da vi ikke kan se at Statens vegvesen skjønnsmessige valg på dette punktet kan veie tyngre enn vurderingen fra oss i nærmiljøet.

Vi mener derfor at "det andre"synet må gis større verdi enn det synet Statens vegvesen velger, når bro- og tunnelloesningen skal vektas i forhold til hverandre.

8. I KVV på s. 54 står det følgende: "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 potensial for konflikt med tett boligområde og statlig sikret friluftsområde i utkanten av Drøbak og stor negativ landskapsvirkning sett fra Drøbak by. Disse konfliktene kan ikke reduseres ved valg mellom alternative løsninger i videre planlegging".

Vi ber Statens vegvesen redegjøre for at nevnte "store negativ landskapsvirkning" vedrørende foreslåtte bro over søndre Håøya sett fra Drøbak ikke har gyldighet for foreslåtte bro nord for Drøbak. Landskapspåvirkningen er stor enten en bro er lagt sør eller nord på Håøya.

I tillegg ber vi om at Statens vegvesen begrunner hvorfor det ikke er et stort potensial for konflikt når det gjelder friluftsområdet rundt nordre del av Håøya, spesielt med tanke på at friluftinteresserte med stor sannsynlighet vil oppsøke annet friluftsområde enn nordre og midtre Håøya og dermed øke belastningen på allerede sårbare naturreservater, se punkt.4.

Alt i alt kan vi ikke se at konklusjonen vedrørende foreslåtte fjordkrysning med nordre Håøya som forbindelsesledd mellom to broer ikke skal skrinlegges når sørlige alternativ ble skrinlagt. Vi ønsker dette vurdert spesielt.

9. I KVVU på s. 66 står det at " det kan legges til rette for gåing og sykling" på bro. Hvorfor trekkes dette frem som et gode for bro og settes frem som negativt for tunnel når det ikke er tatt med i selve kostnadsoverslaget for bro og det heller ikke er lagt opp til gang og sykkelvei til og fra broen?
Vi ønsker kostnader knyttet til evt. gang- og sykkelvei reelt belyst i videre høringsarbeid og om dette er en del av en realistisk del av broløsningen før ulike løsninger for Oslofjordkrysning presenteres for politikerne slik at de ser hva reelle kostnader og løsninger er.

10. I KVVU på s. 66 står det at "Forskjellen i ikke-prissatte virkninger må eventuelt tillegges svært stor vekt hvis tunnelen skal rangeres som like god eller bedre enn bru i den samfunnsøkonomiske analysen."

Dette forutsetter at man har egnet verktøy for å sammenlikne prissatte verdier med ikke-prissatte verdier. Metodikken for prissatte verdier er godt forankret i arbeidet, så langt vi kan se, men når det gjelder egnet metodikk for å beregne ikke-prissatte verdier, mener vi at denne er fraværende i KVVU.

Vi ber derfor om at Statens vegvesen redegjør for metodikken som er brukt for ikke-prissatte verdier, da vi mener at gjeldende metodikk (eller fravær av denne) er for svak mht. å påvise reelle verdier for ikke-prissatte verdier som naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, landskap, kulturminner, fravær av støy i stille naturområder og bevaring av strandsoneareal for alle.

Det kan ikke være slik at fravær av metodikk for å prissette noe som i utgangspunktet ikke kan prissettes, så ser man bort fra verdien og lar være å tillegge dette reell betydning, slik det er gjort i KVVU for kryssing av Oslofjorden. Til det er de ikke-prissatte verdiene for verdifulle.

Når dette er sagt mener vi at ikke-prissatte verdier knyttet til bro nord for Drøbak over nordre Håøya er så høye at tunnel rangeres bedre enn bro i den samfunnsøkonomiske analysen og dermed fremstår som den eneste løsningen hvis man ønsker kryssing av Oslofjorden nord for Drøbak.

Oppsummert mener vi at det faglige grunnlaget for Statens vegvesens vurderinger i KVVU ikke er godt nok som beslutningsunderlag for den videre prosessen. Det pekes særlig på konsekvenser for prioriterte arter, inngrepsfri naturområder i indre Oslofjord og for friluftslivet for 1,2 mill innbyggere som sogner til fjorden. Vi viser til vedlagte notater av Okkenhaug m. fl om tema Naturmiljø (02.02.2015) og Nærmiljø og friluftsliv (13.02.15) fra Frogmarkas venner.

Aspon vel slutter seg til utredningene Frogmarkas venner har utarbeidet og ber om at disse nye, dokumenterte konsekvenser for ikke-prissatte verdier legges til grunn i det videre faglige arbeidet dersom Statens vegvesen velger å fremme alternativet for besluttede politiske myndigheter. Aspon

vel stiller spørsmål ved økonomiske beregninger som er gjort i avveiningen mellom tunnel og bro. Vi mener at det ikke er forsvarlig bruk av samfunnets ressurser å bygge en broforbindelse med så høye kostnader for å få en tredje forbindelse over Oslofjorden når utredningen viser at tunnelalternativet er så mye rimeligere og med langt færre konsekvenser for naturmiljø og friluftsliv.

Vi mener at forslaget om bro nord for Drøbak bør skrinlegges og at det bør arbeides videre med tunnelforbindelse for å sikre samfunnets behov for bedre forbindelsen over fjorden.

Mvh

For styret i Aspon Vel

Tom Wilhelm B Larsen (sign)

Ola Chr Rygh (sign)

Leder

Sekretær

Vedlegg:

Vedlegg 1 : Tema Naturmiljø av 02.02.2015

Vedlegg 2 : Tema Nærmiljø og friluftsliv av 13.02.15