

Avs: Demmekilen vel
Org nr 987 338 652
Leder Helge Balk
Østhellinga 30
1388 Borgen
Tlf 97772401
hbalk@fys.uio.no

Til Statens vegvesen
Region øst,
postboks 1010,
2605 Lillehammer
firmapost-ost@vegvesen.no,

Asker, 27. februar 2015

Høringsuttalelse KVU kryssing av Oslofjorden

Vi er Demmekilen vel med 29 medlemmer som har hytter i området rundt Demmekilen i nordenden av Båttstø.

Vi er sterkt i mot bro

Demmekilen vel er sterkt imot bygging av en eventuell Rv. 23-Bru over indre Oslofjord.

Vi mener at det eneste rette i dette området må være å utvide Drøbaktunellen med et ekstra løp. I det følgende begrunner vi denne konklusjonen i ni punkter.

1. Bro ødelegger naturressurser

Hovedgrunnen til at vi er i mot bro er selvfølgelig at den vil innebære en massiv ødeleggelse av naturen. Naturressursene, i Oslofjorden generelt og i Båttstø spesielt er den viktigste grunnen til at vi har hytter i Båttstø. Planene om bro syd for Drøbak ble skrinlagt bl.a. med argumentet om «stor negativ landskapsvirkning sett fra Drøbak by» Se [2] side 54. En enda større bro på nordsiden av Håøya, som det er snakk om nå, vil ha minst like stor negativ landskapsvirkning.

Det er ikke bare vi hytteboere som benytter området. Omtrent en firedel av Norges befolkning har indre Oslofjord som sitt nærområde på samme måte som Nordmarka har denne funksjonen nord for byen.

2. Bro er ikke i samsvar med naturmangfoldloven

Naturressursene i indre Oslofjord er unike med sjø, øyer, holmer, skogsområder, fisk og dyreliv. Deler av området er vernet og har i tillegg kulturminner. En ny fire felts motorvei samt bygging av anleggsveier vil rasere området. Dets verdi som rekreasjonsområde vil bli uopprettelig forringet. Etter naturmangfoldloven § 7 skal offentlige beslutninger tas på grunnlag av §§ 8-12, som bl.a. setter særskilt krav til at beslutninger skal bygge på vitenskapelig kunnskap om naturmangfoldet mv, og et "føre var" prinsipp. Konsekvensene for naturmangfoldet ved bygging og etterfølgende drift av bro over Håøya synes å være beskjedent utredet. I tillegg er det et vesentlig moment at det finnes et alternativ som både er billigere og langt mindre skadelig for naturen, nemlig nytt løp i Oslofjordtunnelen. Det vises også til den generelle aktsomhetsplikt i naturmangfoldloven § 6.

3. Det er heller ikke andre gode argumenter for bro

Vi kan ikke se at det finnes klare samfunnsmessige, økonomiske eller naturvernbaserte argumenter til fordel for en bro i forhold til å utvide tunellen. Disse forholdene behandles grundig i [1]. Vi henviser derfor til utredningene i denne referansen.

4. Kjøretid og CO₂ er dårlige argumenter for bro

Det diskuteres en svak fordel mht. noen få minutters kortere kjøretid for noen, og en svak reduksjon i CO₂ utslipp. I følge [3] kan forskjellen i CO₂ estimeres til 0.09%. Ser vi på det store antall milliarder NOK mer [1][2] som broen vil koste i forhold til en tunellutvidelse, kan vi lett kjøpe andre løsninger som vil gi vesentlig større besparelser i både kjøretid og CO₂ utslipp.

5. Sykkelfelt er ikke egnet for bro

Et annet grønt argument vi ser brukt til fordel for broen er sykkelvei. Det er lett å tenke at det kan være fint å sykle over broen og nyte utsikten i pent sommervær. I den største delen av året vil imidlertid dette ikke være så moro med vind, regn, sludd og snø. Kostnaden ved sykkelvei er for øvrig ikke beregnet inn i nåværende forslag til bro og vil fordyre broen med ca 2.5 milliarder NOK [4]. Om man alternativt bygget ekstra sykkeltunell-løp, ville man kunne krysse fjorden tørt og uten vind hele året, og fortsatt spare mye penger i forhold til bro. Det blir større stigning i tunellen enn på broen, men tunellen ligger nærmere de områdene der flest mulig vil kunne ha behov for å krysse fjorden med sykkel. Den raske utbredelsen av el-sykkel vil dessuten gjøre stigningen uproblematisk for de fleste.

6. Feil kostnadsgrunnlag i KVU

Konklusjonen i KVU om at bro er mer samfunnsnyttig enn ett nytt tunnellop, synes i all hovedsak å bygge på at det vil gi noe kortere reisevei for noen (men lengre for andre). Poenget er imidlertid at det er en rekke konsekvenser ved bro som det ikke er satt noen kostnad på. Vi vil her poengtere at bro er et meget stort naturinngrep som vil medføre uopprettelige skader. Vi snakker her om å etablere en bro i et naturskjønt og sårbart område. Dette vil være ødeleggende for dem som har boliger og hytteeiendommer i området, samt for dem som bruker Oslofjorden og omegn i friluftsyngemid. Det har også store negative konsekvenser for dyrelivet og naturen. Den søndre delen av Håøya er naturreservat, i tillegg til andre øyer i nærheten (jf. Fig 6.4 i KVU). Ikke minst for fuglelivet vil en bro kunne få alvorlige konsekvenser. I tillegg til at det generelt er mye hekking på skjær i nærheten av Håøya, hekker havørnen på Gråøya like ved. Havørnen er etter våre opplysninger på rødlisten over truede arter, som det må tas særskilt hensyn til. I den sammenheng er det også verdt å merke seg at konsekvensene for dyreliv mv. synes dårlig utredet. Det vises bl.a. til temarapporten for ikke-prissatte konsekvenser. Der fremgår det at alternativet med bru er mye mindre detaljert utredet enn tunnelalternativet.

7. Flere ulykker med bro

Det er også en rekke andre forhold som ikke er hensyntatt i vurderingen av hva som er mest samfunnsnyttig. Bl.a. synes det ikke hensyntatt at broalternativet vil gi flere ulykker.

8. Feil trafikkgrunnlag

Vi stiller spørsmål ved om betydningen av kortere vei er korrekt beregnet. Det fremgår nemlig av KVU (nederst s. 63) at beregnet årsgjennsnitts trafikk vil bli redusert kraftig med den bompengefinansiering som der nevnes.

9. Tidsaspektet taler mot bro

Det synes ikke hensyntatt at bygging av bro vil ta mye lenger tid for å opptjene samfunnsnytte. Tidsaspektet i seg selv tilsier at broalternativet er lite samfunnsnyttig sammenlignet med tunellalternativet: Jo lenger tid det tar før en endret kryssing av Oslofjorden er på plass, jo lavere er samfunnsnyttien. I denne sammenheng er det også et moment at bygging av bro vil medføre at EFTAs frister ikke vil bli overholdt.

Referanser

[1] Høringssvar fra Alliansen: «Nei til bro over Indre Oslofjord - høringssvar KVVU kryssing av Oslofjorden» :

http://www.frognmarka.no/andresider/Bro/Horing/H%C3%B8ringssvar%20KVVU%20kryssing%20av%20Oslofjorden_Alliansen%20Nei%20til%20bro%20over%20Indre%20Oslofjord_27-02-2015.pdf

[2] KVVU for kryssing av Oslofjorden – Statens Vegvesen November 2014

(http://www.vegvesen.no/_attachment/758892/binary/1008530?fast_title=Hovedrapport+for+KVVU+for+kryssing+av+Oslofjorden.pdf)

[3] Fredrik Skaug 2014. “CO2 er et dårlig argument for å ødelegge indre Oslofjord med bro

<http://www.frognmarka.no/andresider/Bro/Eget/Framtidig%20losning%20rv23%20CO2%20v4%202015-01-23.pdf>

[4] Nei til bro over Indre Oslofjord – Notat: Samfunnsøkonomi bro Rv23 av Ingeniør Øystein Giertsen og Sivilingeniør Håkon Sundby 26.01.2015 (versjon 2b)

http://www.frognmarka.no/andresider/Bro/Horing/Samfunns%C3%B8konomiske%20vurderinger_Nei%20til%20bru%20over%20Indre%20Oslofjord_ver01.pdf