



Oslo, 1.3.2015

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

Høringsuttalelse KVV kryssing av Oslofjorden

Konseptvalgutredningen (KVV) for kryssing av Oslofjorden vurderer strategier for å redusere fjorden som barriere for transport. Utredningen inneholder også vurdering av bru for rv. 23 Oslofjordforbindelsen som alternativ til utvidelse av Oslofjordtunnelen. Støy og helsekonsekvenser av støy er en tung utfordring for veitrafikk. Utredningen berører viktige spørsmål tilknyttet dette. Norsk forening mot støy ønsker derfor å avgi en uttalelse til utredningen.

Nasjonale mål - støy

KVV peker på nasjonalt mål om å redusere støy. Mens det rapporteres om reduksjon av støy på enkelte samfunnsområder, har plagen av helseskadelig støy fra veisektoren fortsatt å øke hvert år siden det ble etablert en nasjonal handlingsplan mot støy. KVV gjør ingen detaljert konsekvensvurdering av sine alternativer. Men det er rimelig å anta at ny fjordkryssing vil øke den nasjonale støyplagen, spesielt gjelder dette bruløysningene.

Risikoen ved luftforurensning og støy

Luftforurensning og støy regnes av Verdens helseorganisasjon (WHO Europe – The burden of environmental disease) som de to lokale forurensningskilder som gir størst helsekonsekvenser. Veitrafikk fremstår som en hovedårsak til lokal støy- og luftforurensning. Helsekonsekvensene er omfattende i form av redusert livskvalitet, sykdom og tilogmed for tidlig død relatert til disse forurensningskildene. Det er anslått at støy alene representerer årlige kostnader på 10 milliarder kroner for det norske samfunnet.

Viktig med stille områder

Hensynene til disse miljøutfordringene bør derfor veie tungt ved vurdering av alternativer for fjordkryssing. I tillegg til å forebygge støy fra støykilder, har samfunnet også lagt vekt på å sikre og bevare stille områder som tilbud for rekreasjon og hvile bl.a fra det moderne samfunnets kakofoni av lydpåvirkning.

Stille områder er en truet naturressurs. I takt med det moderne samfunnets fremrykking, minsker de stille områdene. Omtrent som isen i arktis og isbreene i Himalaya. Og de stille områdene er like vanskelige å gjenskape. De trenger derfor beskyttelse mot inngrep.

9 av 10 oppsøker naturen for å oppleve stillhet

Friluftsliv er en svært populær fritidsaktivitet. Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse for 2011 viser at ni av ti nordmenn går på tur eller driver med andre former for friluftsliv en eller flere ganger i året. (Miljøverdepartementet, 2013 (Strategi for friluftsliv); NINA 2014). Som en hovedgrunn påpekes behovet for å oppleve stillheten i naturen.

Den positive effekten av opphold i natur, både fysisk og psykisk, er veldokumentert (NINA 2014). I Folkehelsemeldingen løftes friluftsliv som en viktig kilde til helse og livskvalitet (REF). Stortinget har gjennom St.meld. nr. 39 (2000-2001) *Friluftsliv – Ein veg til høgare livskvalitet* og St.meld. nr. 25 (2002-2003) *Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand* gitt følgende føringer og nasjonale mål for friluftslivet:

"Alle skal ha høve til å drive friluftsliv som helsefremjande, trivselsskapande og miljøvennleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers....Område av verdi for friluftslivet skal sikrast slik at det fremjer miljøvennleg ferdsel, opphald og hausting, og at naturgrunnlaget blir teke vare på."

Bevaring og sikring av områder som er viktige for friluftslivet er derfor viktig både for livskvalitet og i et samfunnsperspektiv.

Stille områder må beskyttes

Vi er skeptisk til forsøkene på støyyvurderinger som er gjort i tilknytning til konsekvensen av bru over Håøya. Det er grunn til å spørre om T-1442 `s grense på 55 db (som bl.a benyttes i tettbygd strøk) er riktig norm ved konsekvensvurdering av trafikkstøyens innflytelse på friluftsområdene ved Håøya. I forbindelse med rekreasjonsområder antyder T 1442 lavere terskelgrenser, ned mot 40 dbA. Vi mener at konsekvensvurderingen burde tatt dette utgangspunktet.

Vi viser ellers til at dette området har sterkt krav på vern fra naturinngrep som brua representerer: I 2013 vurderte Norsk institutt for vannforskning, NIVA, Indre Oslofjord som rekreasjonsområde slik: ".....samtidig som fjorden og kystsonen er et av landets mest benyttede rekreasjonsområder. Indre Oslofjorden er selve «kjernen» i Oslofjordregionen og er av uvurderlig verdi for en befolkning på over 1,2 millioner mennesker som bor og virker rundt fjorden. Fjorden har et rikt naturmiljø både til lands og til vanns".

Tunnelalternativet er best

Bygging av ny tunnel, parallelt med eksisterende Oslofjordtunnel (med med standard i henhold til EU-krav) vil ha minst negativ innflytelse på støysituasjonen. Dette er grunn nok alene til at Norsk forening går i mot brualternativene og går inn for ny tunnel.

Kombinert med bygging/utbedring av ny, moderne rv 23 fra Hurum til Drammen, vil tunnelen fungere bedre som en tverrforbindelse mellom Europaveikryssene (E18/E 134) i Drammen og Vinterbro (E6/E18). Utredningen peker også på at en slik utbygging vil utbedre svakhetene ved sikkerhetsstandard (rømningsvei mm) på dagens løsning.

Tunnelalternativet fremstår også som det samfunnsøkonomisk mest gunstige alternativet.

Ulf Winther
sign

generalsekretær
Norsk forening mot støy