



KVU Vegforbindelse øst for Oslo
Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Oslo, 16. mars 2020

Konseptvalgutredning Vegforbindelse øst for Oslo – Høringsuttalelse fra Østmarkas Venner

Innledning

Østmarkas Venner viser til Statens vegvesens (SVV) konseptvalgutredning for vegforbindelser øst for Oslo. Konseptvalgutredningen (KVU) analyserer ulike konsepter for alternative vegforbindelser øst for Oslo i korridorene til rv. 22 og fv. 120 mellom E6 syd i Østfold og E6 nord for Oslo opp mot Kløfta. SVV har også sett på en mulig tilkobling til rv. 4 via fv. 22 fra Hvam til Gjelleråsen. En vurdering med tilknytning til en eventuell fremtidig Ring 4 utenfor Oslo inngår også i arbeidet. De skisserte alternativene er på dette stadiet gjort i svært grove trekk, så viktige detaljer kan ikke kommenteres. Østmarkas Venner fremfører derfor nå kun overordnede synspunkter.

Om Østmarkas Venner og Østmarka

Østmarkas Venner (ØV) har om lag 4000 medlemmer og har som formål å bidra til å bevare Østmarka som natur- og friluftsområde for dagens og kommende generasjoner. ØV skal blant annet arbeide for å bevare markagrensa og ta vare på Markas innhold, ved å hindre tekniske inngrep som forringer Østmarka som naturområde for alle kommunene rundt Østmarka. Vi arbeider også aktivt for vern av naturen i Østmarka og foreslo i 2012 at det skulle opprettes en nasjonalpark i Østmarka.

Østmarka er relativt sett et nokså lite skogområde. Presset på Østmarka er stort, idet både Oslo og øvrige randkommuner til Østmarka opplever en voldsom befolkningsvekst. Østmarka er derfor et av de aller mest brukte og mest verdifulle friluftslivsområdene i Norge. Samtidig inneholder Østmarka noen av de få gjenværende tilnærmet inngrepsfrie skogsområdene på det sentrale Østlandet. Naturverdiene i Østmarka er ikke bare av regional, men også av nasjonal verdi. Regjeringen igangsatte i 2019 en verneplanprosess for nasjonalpark.

Vi mener at et stort veiprojekt i Østmarkas randsone vil gi meget store negative virkninger for Østmarkas natur- og friluftslivsverdier. Alternativ 2 har størst negativ konsekvens for Østmarka og vi konsentrerer oss derfor om å kommentere det.

Bemerkninger til konseptvalgutredningen

Samfunnsmålet for KVV-en er en bedre vegforbindelse mellom E6/E18 i Østfold og E6 på Romerike som sikrer nødvendig trafikkberedskap ved en hendelse på vegnettet og avlaster E6 gjennom Oslo. ØV merker seg at alle konseptene som er utredet har negativ samfunnsøkonomisk nytte.

KVV-en anbefaler at konsept 5 øst for Øyeren velges som første trinn, fordi den oppfyller kravet til omkjøringsvei med den laveste investeringskostnaden sammenlignet med øvrige alternativ. KVV-en anbefaler imidlertid konsept 2, som er motorvei med stor kapasitet mellom Østmarka og Øyeren med tunell under Strømmen, dersom trafikkberedskapshensyn skal tillegges stor verdi.

ØV er svært kritisk til Landskapsanalysen som har vurdert de ikke prissatte verdiene som også påvirker de valg som tas i hovedrapporten. I utredningen er det i omtale av ikke-prissatte virkninger gjort følgende vurderinger:

«Konseptet er forutsatt å ligge i randsonen til Østmarka, i overgangssonen mellom skog og dyrka mark. Innfallsporter til marka vil kunne bli berørt, men det er også potensial for avbøtende tiltak. Vegen vil imidlertid gi en barriereeffekt i tillegg til eksisterende fv. 120 som vil bli liggende som i dag. I Enebakk vil ny veg krysse et sammenhengende belte med betydelige kultur og naturmiljøverdier, samt dyrka mark langs Børterelva. Her må man forvente negative virkninger av ny veg. Konseptet forventes å bygge ned minst dyrka mark av alle utbyggingskonseptene (ca. 700daa).»

Det er svært uklart om SVV, når de omtaler randsonen til Østmarka, mener selve Østmarka som strekker seg helt til områdene med dyrket mark – eller Østmarka innenfor markagrensen, som i Enebakk går et stykke inne i Østmarka. ØV understreker at også de områdene i Østmarka som ligger utenfor markagrensen i Enebakk er av like stor – om ikke større – betydning for friluftslivet i denne delen av Østmarka. Nærnaturen er for de aller fleste de viktigste områdene for både naturopplevelser, idrett og friluftsliv.

I tabell 39 i Landskapsanalysen vurderes den negative effekten på friluftslivet å ha «middels konfliktpotensial», mens et område på østsida av Øyeren og tilsvarende nede i Østfold har betydelig konfliktpotensial. Vi tillater oss å gjøre SVV oppmerksom på at Østmarka på samme måte som resten av Osloområdet, er vernet av en egen lov – markaloven. Grunnen til det er at området er Norges viktigste friluftslivsområde, som benyttes av befolkningen i hele hovedstadsregionen. Beskrivelsen av konsekvensen av en motorvei som «inngrep i randsonen til Østmarka» med «middels konfliktpotensial» er intet mindre enn hårreisende. I tillegg til å spise av Østmarka vil motorveien stenge for ankomsten til utallige stier og løyper på den aktuelle strekningen. Vi mener det er innlysende at konsekvensen for friluftslivet av en motorvei ved og i Østmarka i de videre utredninger må beskrives som å ha **betydelig konfliktpotensial**. Også konsekvensen av motorvei tvers over Ekebergdalen og Børterelva er sterkt undervurdert. Dette er et meget viktig kulturlandskapsområde med en særdeles rik og spennende kulturhistorie. Her mener vi også at konfliktpotensialet er betydelig.

ØV er sterkt bekymret for de negative virkningene en ny motorvei vest for Øyeren vil få for de viktige natur- og friluftslivsverdiene som Østmarka inneholder. Selv om SVV hevder at de søker å unngå nedbygging av Østmarkas randsonen (hvordan SVV definerer randsonen er uklart), vil en firefelts motorvei slik den framstår i de grove skissene berøre Østmarka og gi

en stor barrierevirkning, slik SVV selv påpeker. Vi mener det er opplagt at en firefelts motorvei i randsonen til Østmarka vil berøre natur- og friluftslivsverdiene, både på grunn av barrierevirkningen og fordi en svært trafikkert vei vil gi støy og forurensning som påvirker miljøet i et større område. Dette er underkommunisert i konseptvalgutredningen.

Også bygging av to tunneller ved hhv Kirkebygda og under nordre del av Østmarka kan gi store uventede komplikasjoner som følge av Østmarkas særegne geologi med store sprekkesoner. Selv om teknologien for tetting av tunneler er utviklet siden byggingen av Romeriksporten og de lekkasjene som da oppsto, er vi likevel bekymret for de skadene slike tunneller vil kunne forårsake på vann- og våtmarksområder, se vedlegg. I den forbindelse nevner vi at vi er kjent med at Nye veier AS har lansert et alternativt forslag hvor veien føres i en 20 km tunnell gjennom store deler av Østmarka. Etter vår mening vil dette være en katastrofe for Østmarka. Vi vedlegger vårt brev til statsrådene i Klima- og miljødepartementet og Samferdselsdepartementet til orientering.

Konklusjon

Konseptvalgutredningen er svært mangelfull når det gjelder beskrivelser av natur- og friluftslivsverdier og andre "ikke prissatte verdier" som vil bli berørt, og da særlig det som angår Østmarka og Ekebergdalen. Vi understreker at Østmarka er friluftslivsområde for det mest befolkede området i landet, og at alle kommuner som grenser til Østmarka opplever en eksplosjonsartet befolkningsvekst med stort press på sine friluftslivsområder. Østmarka er i et folkehelseperspektiv meget viktig for rundt regnet en femtedel av Norges befolkning.

Østmarkas Venner mener det er helt uakseptabelt av hensyn til Østmarka store naturverdier og betydning som friluftslivsområde, at det anlegges en motorvei (konsept 2) i randsonen til Østmarka. Den eneste akseptable løsningen er konsept 5 som gir en utbedring av riksvei 22 slik at målene med bedret avlastning og beredskap nås.

Med vennlig hilsen

Elektronisk ekspedert

Helga Gunnarsdóttir
Styreleder

Kjell Sandberg
Nestleder

Vedlegg: Brev til statsrådene Hareide og Rotevatn