

# Notat

---

Til styret i Akershus Venstre

Fra Erik Lundebø (Gruppeleder Frogn Venstre - varamedlem i styret i Akershus Venstre.)

16.10.2012

**Frogn Venstre har sterke betenkeligheter når det gjelder bro over Oslofjorden, særlig hvis kryssingen skal skje i Drøbaksundet, slik planene på 90-tallet var. Vi vil derfor be om at Akershus Venstre ikke støtter broalternativet. Et slikt alternativ er uheldig på grunn av de kulturhistoriske verdier og naturverdier en bro vil berøre. Det er også sannsynlig at et broprosjekt vil kunne bidra ytterligere til nedbygging av de begrensede grøntområdene mellom Frogn og Nesodden, og dermed bidra til en ringbyutvikling heller enn konsentrasjon omkring eksisterende sentra, i strid med alle føringer som ligger i regionalt planverk. Vi er også i tvil om gigantomane prosjekter generelt appellerer til Venstres kjernevelgere.**

1 Montasje fra utredning av Oslofjordforbindelsen på 90-tallet. Håøya midt i bildet, Oscarsborg nede til høyre.



Kapasiteten i Rv23 Oslofjordforbindelsen skal økes - både som følge av trafikkvekst og for å bedre sikkerheten. Det har vært drøftet om tunnel eller bro skal være løsning. Buskerud Venstre har gått høyt på banen når det gjelder ønske om bro over Oslofjorden. Det finnes gode argumenter for bro. Stigningen i Oslofjordtunnelen har ført til ulykker, særlig på grunn av utenlandske vogntog i høy fart og i dårlig teknisk stand som opplever varmgang i bremsene og

dermed brannfare og fare for sammenstøt. En bro kunne også gi mulighet for jernbane, gående og syklende over fjorden.

Frogn Venstre var på 90-tallet svært aktive i kampen mot bro. Vi ønsket i utgangspunktet fortsatt ferge med bedre tilførselsvei (tunnel forbi sentrum direkte til brygge), dernest mente vi at en alternativ veitrase som ville gi mindre stigning burde vært valgt. Når veien nå er regulert og bygget, slik at betydelige hensyn er tatt til skogsmiljø og vilttrekk, mener vi at en utvidelse bør følge gjeldende regulerte trase, og at dette vil være den mest skånsomme utvidelsen av prosjektet.

## 1. Naturverdier

a. En bro over Drøbaksundet vil innebære nye veianlegg gjennom Frognmarka. Her vil man måtte velge mellom en tunnel-løsning i nåværende trase og innslag eller en ny trase. Bro ut fra eksisterende trase innebærer at motorvei og jernbane vil komme ut av fjellet midt i tettbebygde områder nord i Drøbak sentrum - en ny trase deler Frognmarka ytterligere. Vår erfaring er at med vei følger utbyggingspress av næringsområder. Alt regionalt planverk går inn for fortetting langs eksisterende transportåre og vern av eksisterende grøntstrukturer. Det er vanskelig å se hvordan det skal la seg gjøre å finne en ny motorveitrase som ikke går på tvers av slike hensyn.

b. Håøya, som bro etter tidligere planer skulle gå gjennom, er delvis naturreservat med ferdselsforbud av hensyn til hekkende fugl store deler av året. Det vil være merkelig hvis Venstre av alle skulle se bort fra dette i planlegging av infrastruktur.

## **2. Oscarsborg som nasjonalt minnesmerke**

a. Oscarsborg er en av de viktigste kulturminner som symboliserer frihet og demokrati i Norge. Dette tilsier en særlig varsomhet med hva som bygges over og rundt dette anlegget. I debatten har det vært fremholdt hvordan amerikanerne har bygd broer som Golden Gate, som i seg selv har blitt viktige signalbygg og landemerker. Til det vil vi bemerke at amerikanerne aldri har bygd en "Staten Island Bridge" rett over Frihetsgudinnen i New York, men fremdeles lar passasjertrafikken passere dette monumentet med ferge, mens biltrafikken går bl.a i tunnel.

b. Festningsanlegget knyttet til Oscarsborg ligger også i stor grad på landsiden i Drøbak, og sør på Håøya, noe som tilsier forsiktighet med dominerende anlegg også i disse områdene.

## **3. Argumentene for bro**

a. Sikkerhet: Argumentet er sterkt, men ikke avgjørende. Det er allerede innført flere tiltak for å bedre sikkerheten i tunnelen, blant annet lavere fart. Den største mangelen pr i dag er rømningsvei, som kunne vært løst med et alternativt tunnellop, der løpene kan knyttes sammen med branndører med jevne mellomrom, og kan være hverandres rømningsvei og adkomst for brannslukking. Alternativt kan det bygges en senketunnel med vesentlig mindre stigning.

b. Jernbane er et argument i favør av bro, men vi ser vel egentlig ikke at det er mulig å unngå utvidelse av togkapasiteten gjennom Oslo uansett. Persontrafikken er i stor grad Oslorettet, og omlegging av godstrafikken vil kreve en annen terminal enn Alnabru - nok et arealkrevende tiltak som vil kunne gå på grøntarealenes bekostning.

c. Broløsningen er fremholdt som positiv for myke trafikanter. Drøbaksundet er av topografiske grunner en vindtunnel, og derfor et populært sted for windsurfing og seiling. Vi har liten tro på at vindforholdene som er attraktive for disse gruppene vil oppleves som like attraktive for syklister på en bro høyt over sundet. For utvikling av turismen i Akershus bør dessuten sykkelrutes innom eksisterende attraksjoner som Drøbak heller enn på en gjennomfartsvei, og fjordkryssing for gående og syklister bør derfor heller skje med rutebåt.

## **Avsluttende bemerkning**

Motstand mot bro over Drøbaksundet er en sak Frogn Venstre eier. Vi ber derfor om forståelse for at det vil sette vår troverdighet på spill å fronte motsatt syn i en kommende valgkamp. Det kan derfor komplisere valgkampen lokalt dersom Akershus Venstre støtter Buskeruds forslag.