

Frost Arkitekter
v/Rønnaug Gabrielsen
Rådhusgata 4
0151 OSLO
post@frostark.no
ronnaug@frostark.no

Telefon + 47-48 17 07 85
Org.nr. 975 615 308 MVA
E-post leder@oa.birdlife.no
Internett oa.birdlife.no

Deres ref.

Deres kontaktperson

Vår ref.

Vår kontaktperson

Dato

sak/852

Ivar Ruud Eide

13.09.2026

Merknader til planprogram – detaljregulering Frogn Marina

BirdLife Oslo og Akershus og Drøbak-Frogn lokallag viser til at Frost Arkitekter AS har lagt utkast til planprogram ut på høring med frist 13.09.2026. Dette er samtidig varsel om oppstart av detaljregulering for Frogn Marina.

Innledning

Bakgrunnen for planprogrammet er at tiltakshaver Slåke Invest AS ønsker en vesentlig utvidelse av Frogn Marina innerst i Bunnefjorden. Planene omfatter mer enn en dobling av antallet båtplasser i sjø (bryggeplasser) og inntil en tidobling av antallet plasser for båtopplag. Dette skal skje ved store terrengendringer på land og utfylling i sjø.

Generelt om tiltaket

BirdLife OA og Drøbak-Frogn går klart mot den skisserte utbyggingen av Frogn Marina. Det varslede tiltaket innebærer en utvidelse av småbåthavna fra noe over 300 plasser til 712, mens båtopplaget på land skal utvides fra 300 til 2 000–3 000 plasser. Dette skal gjøres mulig ved «landheving og landgjenvinning», det betyr altså å fylle opp med masser på land og flytting av sjøfronten ved omfattende utfylling i sjø. Det er allerede dokumentert store naturverdier både på land og i sjø, og med en slik utbygging blir det umulig å ta vare på disse verdiene. I utredningsprogrammet står det likevel at man skal «legge til rette for forbedring av sjø- og strandsone, bevaring av registrerte naturverdier og etablering av en langsiktig arealstruktur som ivaretar både miljømessige, funksjonelle og næringsmessige hensyn.»

Dette er fullstendig urealistisk med de omfattende og inngripende tiltakene som her skisseres i 100-metersbeltet langs sjø og vassdrag. I kanten av og delvis innenfor planområdet har Årungselsva sitt utløp. Elva har anadrom fisk, og utløpsområdet er et viktig næringsområde for sjøfugl som måker og ender samt isfugl. Planområdet inneholder også sårbare gruntvannsområder, blant annet med bløtbunn, og noe nord for planområdet ligger Flatskjær og Tuskjær, begge vernet som fuglefredningsområder. Verneformålet er å ta vare på fuglelivet og fuglenes livsmiljø knyttet til viktige hekkeområder for sjøfugl. Her hekker flere arter oppført på *Norsk rødliste for arter 2021*, som hettemåke (kritisk truet, CR), fiskemåke (sårbar, VU) og makrellterne (sterkt truet, EN). Artene er svært sårbare for menneskelige forstyrrelser i hekketida, og den planlagte utvidelsen av marinaen vil føre til vesentlig mer båttrafikk forbi fuglefredningsområdene ved innseilingen til båthavna.

Utvidelsen av Frogn Marina går også helt på tvers av tiltakene som foreslås i den nye planen for å sikre en ren og rik Oslofjord fram mot 2030. Vi siterer fra innsatsområde 3, «Stanse nedbygging», der regjeringens mål er formulert slik: *Stanse videre utbygging av strandsonen til sjø og av gruntvannsområder, og begrense nedbyggingen av strandsonen til vassdrag, for å sikre allmennheten tilgang og bevare verdifulle økosystemer.* Dette er konkretisert gjennom vurdering av tiltak som statlig planbestemmelse, varig beskyttelse og flytting av dispensasjonsmyndigheten fra kommunen til statsforvalteren.

Oppsummert er denne planen i konflikt med overordnede føringer om å ivareta natur og hindre videre nedbygging av strandsonen og viktige sjøområder. Når det i planprogrammet står at det skal legges *til rette for reetablering av liv i strandsonen og i sjø og vassdrag*, og at man skal *ivareta eksisterende viktige naturverdier på land, i sjø og vassdrag*, er det nærliggende å spørre hvorvidt dette skal kunne skje ved først å gjennomføre en omfattende utfylling i sjø og vesentlige terrengendringer på land.

Om premissene for ny marina og miljøforbedringer som skal oppnås

Følgende sitater fra planprogrammet underbygger det vi mener er underliggende premisser. På side 5 står det: *Utviklingen møter en akutt regional utfordring der tusenvis av båtopplagsplasser forsvinner fra indre Oslofjord samtidig som mange fritidsbåter har behov for omfattende miljøsanering.* På samme side står det: *Prosjektet ønsker å bidra til interkommunalt samarbeid og med en helhetlig forvaltning av arealressursene langs Oslofjorden, ved å samle rett næring på rett sted og avlaste andre mer sårbare kystsoner.*

Dette er utdypet på side 11 i planprogrammet, der det står: *Videreutvikle eksisterende næringsområde med mer hensiktsmessig utnyttelse og avlaste andre arealer rundt indre Oslofjord som ikke er like godt egnet til marinadrift og båtopplag [...] Styrke interkommunalt samarbeid mellom kommunene langs indre Oslofjord, særlig kommunene som grenser til Bunnefjorden.*

Planprogrammet beskriver flere tiltak for å bedre miljøtilstanden og ta vare på biologisk mangfold, blant annet med henvisning til EUs vanndirektiv (vannrammedirektivet): *kartlegge og miljøsanere forurensningen [...] hindre potensiell videre forurensning og [...] oppnå god tilstand i Bunnefjorden i henhold til rammedirektivet. Ivareta eksisterende viktige naturverdier på land, i sjø og vassdrag [...] reetablering av liv i strandsonen og i sjø og vassdrag.*

Samtidig viser kartleggingen så langt at den omfattende utvidelsen som er skissert, kan føre til tap av store naturverdier både på land og i sjø. Dagens marina har i tillegg store utfordringer med miljøgifter i grunnen på land, forurenset avrenning til sjø og forurensede sedimenter i sjøen.

De konkrete opplagsplassene som skal erstattes, dreier seg i praksis om 1 400 plasser innerst i Bestumkilen. Ordningen der er i dag basert på at båteierne selv pusser og vedlikeholder båtene sine og dermed betaler en rimelig opplagsavgift, ut fra en idé om at dette skal være et tilbud for folk flest. Vi anser det som lite sannsynlig at båteiere med opplagsplass i Bestumkilen vil flytte båtene til et helkommersielt anlegg i Frogn, mer enn 30 km unna, og betale markedspris for opplaget. Tilsvarende marinaer i Oslo, Bærum eller Asker ligger betydelig nærmere, har minst like god miljøtilstand og krever ikke nedbygging av nye arealer på land og i sjø. I tillegg vil transport av båter mellom Oslo og Frogn vår og høst medføre betydelige CO₂-utslipp. Det er derfor grunn til å stille spørsmål ved behovet for denne store marinaen og ved påstanden om at dette skal bli *Norges mest miljøvennlige båtopplag og marina*, slik det står i planprogrammet.

Vi trekker også fram følgende formulering i planprogrammet: *I nullalternativet legges det til grunn at eksisterende bruk videreføres uten en samlet miljøopprydding, uten en helhetlig overvannsløsning, uten en samlet sanering eller tildekking av forurensede masser og sedimenter, og uten ny sjøkantstruktur med krav til miljøtekniske tiltak. Dagens miljøtilstand vil derfor i hovedsak bestå, med de forurensnings-*

og spredningsrisikoene som følger av historisk og nåværende bruk av området. (Vår utheving.) Dette kan vanskelig forstås på annen måte enn at dersom myndighetene ikke vedtar en ny reguleringsplan, vil dagens forurensnings- og spredningsrisiko videreføres. Det er uakseptabelt å framstille nødvendig miljøoppdydding som avhengig av at tiltakshaver får gjennomført den ønskede utbyggingen.

Når tilstanden er så alvorlig som det framgår av planprogrammet, mener vi at kommunen og statsforvalteren både kan og bør kreve oppdydding i forurenset grunn og gamle deponier samt stans i forurenset avrenning til grunn og sjø som følge av pågående virksomhet ved Frogn Marina. Dette gjelder uavhengig av om det vedtas en ny reguleringsplan.

Alternativanalyse

I Miljødirektoratets veileder M-1941 står det at et planprogram skal beskrive relevante og realistiske alternativer. Relevante alternativer omfatter lokalisering og utforming. De skal samtidig være realistiske, det vil si teknisk og økonomisk mulige å gjennomføre. I planprogrammet for Frogn Marina er to alternativer omtalt i tillegg til nullalternativet: Full utbygging med de store utvidelsene som framgår av planprogrammet, og en redusert utbygging med færre båtplasser, mindre utfylling, større bevaring av grøntområder og mindre inngrep i sjø. Det siste alternativet er etter vårt syn ikke et reelt alternativ. Det vi mener bør beskrives, er hvordan Frogn Marina kan videreutvikles innenfor arealene som brukes i dag. Det innebærer oppdydding etter tidligere forurensning og en mer effektiv utnyttelse av arealene på land og i sjø gjennom omstrukturering, fortetting og arealbesparende løsninger. Målet bør være å redusere dagens arealbeslag og samtidig legge til rette for en mer effektiv og moderne marina.

Om alternativ lokalisering står det i planprogrammet bare at dette ikke skal utredes, fordi oppdragsgiverne ikke har tilgang til alternative lokaliteter der marina og båtopplag kan etableres. Dette er en klar svakhet og framstår som en ansvarsfraskrivelse. Vi oppfatter det slik at planprogrammet er påkrevet å beskrive relevante og realistiske alternativer, og at dette også omfatter vurdering av alternativ lokalisering. Det er derfor ikke tilstrekkelig å avvise alternative lokaliseringer med den begrunnelsen at oppdragsgiverne selv ikke har tilgang til andre arealer. Når planprogrammet samtidig uttrykker et ønske om å styrke det interkommunale samarbeidet i indre Oslofjord, bør nettopp alternativ lokalisering være et naturlig tema.

Omtale av temaer som skal konsekvensutredes

Vi mener at tiltaket bør avvises, og at arbeidet med ny reguleringsplan etter hovedalternativet bør avsluttes. Likevel kommenterer vi kort utredningstemaene som omtales i planprogrammet, fordi det kan være aktuelt med et redusert alternativ som skissert ovenfor, med bruk av eksisterende arealer og gjennomføring av nødvendig miljøoppdydding.

Det viktigste for oss er punkt 4.1, Krav til utredning av naturmangfold på land, og punkt 4.2, Krav til utredning av naturmangfold i sjø. For begge temaene vises det til tidligere kartlegging utført av Hisøy Miljø AS, et konsulentfirma vi ikke har kjennskap til, men som ser ut til å ha sin hovedkompetanse innen miljøtekniske undersøkelser og løsninger. Resultatene det vises til i planprogrammet, er overordnede og omfatter enkelte naturtyper, trær, fremmede arter, østers og fisk. En konsekvensutredning må omfatte en grundig kartlegging av relevante artsgrupper både på land og i sjø over en lengre periode, minst fra mars til juli. Arbeidet må nødvendigvis utføres av fagmiljøer med spesialkompetanse på de ulike artsgruppene, for å gi et realistisk bilde av naturverdiene og konfliktene med det planlagte tiltaket.

Oppsummering

BirdLife Oslo og Akershus og Drøbak-Frogn går mot det skisserte tiltaket med en ny, stor marina i Bunnefjorden. De foreslåtte utvidelsene vil etter vårt syn få altfor store negative konsekvenser for natur og miljø, og prosessen med ny reguleringsplan bør derfor avsluttes. Dersom det er behov for og ønskelig med en utvidelse av båtopplaget og båthavna, bør dette skje innenfor arealene som allerede brukes av marinaen. En utvidelse innenfor dagens arealer, kombinert med nødvendig miljøopprydding, kan være et realistisk alternativ. Samtidig må naturverdiene på naturtype- og artsnivå kartlegges grundig, med relevant fagkompetanse og over tilstrekkelig tid, både på land og i sjø. Det samme gjelder grunnforurensning og vannmiljø, slik at vannforskriftens mål om god kjemisk og økologisk tilstand kan ivaretas.

Vennlig faglehilsen



Håkan Billing
leder

Jan Olav Nybo
naturvernkontakt

Ivar Ruud Eide (sign.)
naturvernkontakt Frogn

Kopi:

Frogn kommune postmottak@frogn.kommune.no

Ås kommune post@as.kommune.no

Slåke Invest AS richard.slake@slakeinvest.no

Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus sfospost@statsforvalteren.no