

Oslo, 1. mars 2020

Dette brevet sendes på vegne av 4H Østfold, Buskerud Botaniske forening, Buskerud Orienteringskrets, Bærum Natur og Friluftsråd, DNT Drammen og Omegn, DNT Indre Østfold, DNT Nedre Glomma, DNT Oslo og omegn, DNT Ringerike, DNT Vansjø, Drammen klatreklubb, Kongsberg og Omegns Turistforening, Naturvernforbundet i Buskerud, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Naturvernforbundet i Østfold, Nedre Buskerud krets av Norges Speiderforbund, Norges Jeger- og Fiskerforbund Østfold, Norges Jeger- og Fiskerforbund Akershus, Norges Jeger- og Fiskerforbund Buskerud, Norsk organisasjon for terrengsykling, Drammen og Omegn, Norsk Ornitologisk forening, avd. Buskerud, Norsk Ornitologisk forening, avd. Oslo og Akershus, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Østfold, Oslofjordens Friluftsråd, Skiforeningen, Tistedalen Friluftslag, Østfold Botaniske Forening og Østmarkas Venner.

Innspill til utforming av Handlingsprogram for samferdsel 2022-2025

FNF i henholdsvis Akershus, Buskerud og Østfold takker for muligheten for å komme med innspill til arbeidet med handlingsprogram for samferdsel 2022-2025.

Vi står midt oppi en klimakrise og en naturkrise som forsterker hverandre. FNs naturpanel konstaterer at det trengs gjennomgripende endringer for å snu denne utviklinga¹. Alle myndigheter har et stort ansvar for å bidra til dette. Det er avgjørende å minimere arealforbruk og satsing på tiltak som reduserer bruk av biltransport.

Arealnøytral på samme måte som klimanøytral. I dagens utfordringsbilde må vi gå i en retning av arealnøytralitet på samme måte som med klimanøytralitet. Veiarealene som allerede eksisterer, må gjenbrukes i stedet for å bygge nye traseer i landbruks- og naturarealer. Motorveier bygges som aldri før, og planprosessene for veiutbygging går svært raskt. Det er ikke alltid gjort grundige behovsavklaringer på forhånd, som f.eks. E16 Kongsvinger-Kløfta², der det verken er gjennomført konseptvalgutredning (KVU) eller ekstern kvalitetssikring (KS1). Videre er ofte prosjektene planlagt som brede, firefelts veier med høy fartsgrense uten at behovet for denne veistandarden kommer tydelig fram. Økt fart og bredere vei utløser som regel bygging av ny trasé og gir dermed mer arealkonflikter. Problemer med trafikkavvikling kan løses på andre måter enn større og bedre veier.

Vi mener Viken fylkeskommune

¹ FNs naturpanel, 2019

² E16-portalen



- *må etterstrebe arealnøytralitet og unngå veiutbygging i viktige naturområder*
- *bør prioritere å innhente etterslep på opprusting av eksisterende fylkesveinett framfor å bygge nytt*
- *må sikre grundige behovsavklaringer før utbygging av arealkrevende større motorveier*

Naturen må utredes bedre og vektes tyngre. Konsekvensutredningen er en viktig del av planprosessen, der fordeler og ulemper skal kartlegges. Etablert praksis er Statens Vegvesens Håndbok V712 om konsekvensanalyser som vurderer prissatte og ikke-prissatte konsekvenser etterfulgt av samfunnsøkonomisk analyse. Det er vanskelig å sammenlikne prissatte (milliarder) og ikke-prissatte (rangering fra 1-7) konsekvenser som klima og natur- og friluftslivsverdier. Naturen trues ikke av én stor utbygging, men av summen av alle små utbygginger, alle små vedtak, ofte veid opp mot andre viktige hensyn der naturen taper. Naturen må derfor vektes tyngre.

Vi mener at Viken fylkeskommune:

- *må gjennomføre kartlegginger av natur- og friluftslivsverdier ved alle små og store samferdselstiltak der fylkeskommunen er myndighet. Det må brukes innleid og uavhengig ekspertise på kartlegging – konsulenter eller frivillige.*
- *må arbeide for at kommunene gjennomfører kartlegginger av natur- og friluftslivsverdier på kommunale tiltak på samme måte*
- *må jobbe for at verdifull natur ikke bare blir verdsatt, men også tatt hensyn til i beslutningsprosessene*
- *må inkludere tap av økosystemtjenester i klimabudsjett og den økonomiske samfunnsanalysen, f.eks. kostnad av CO₂-utslipp fra ødelagte myrområder*
- *må stille krav om tilleggsanalyser i konsekvensutredninger, f.eks. landskapskarakteranalyse³*
- *må bruke Miljødirektoratets nye veileder for klima og miljø i konsekvensutredninger⁴*

Aktivitet ved veianlegg. En sammenhengende gang- og sykkelveg kan øke andelen gang- og sykkelreiser ved å knytte tettsteder sammen. Hvis strekningene hvor det skal bygges gang- og sykkelvei på består av ulike veityper, vil ansvaret for veien ligge hos ulike myndigheter og arbeidet kan fort bli oppstykket på reguleringsplannivå.

Det foregår utøvelse av friluftsliv nær veianleggene, f.eks. ligger mange fiskeplasser og turstier rett ved veiene. Mange kjører også bil, sykler eller tar kollektivtransport til utfartssteder nær vei.

Vi mener Viken fylkeskommune

- *må ta ansvar for helhetlig planlegging av sammenhengende gang- og sykkelveier på veinettet i Viken.*
- *må tilrettelegge med parkering ved veien på nærmeste mulige plass og sti fram til aktuelle friluftslivsområder.*

Miljøvennlig drift og skjøtsel av vei. Veien påvirker vann og vassdrag og naturmangfoldet i veikantene både under bygging, opprusting og bruk av veien. Veikantene fungerer for mange arter som en erstatning for slåttemark og er artsrike områder. Samtidig er avrenning av miljøgifter og

³ [Landskapskarakteranalyse, KVVU for veiforbindelse øst for Oslo](#)

⁴ [Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning for klima og miljø](#)

partikler fra anleggsvirksomhet og ferdig vei til vann og vassdrag et stort problem. For eksempel er salt en miljøgift i de mengdene som anvendes.

Vi mener at Viken fylkeskommune

- *Bør kartlegge artsrike veikanter langs fylkesveiene og skjøtte disse med hensyn til økosystemet som finnes der. Eksempler er riktig tidspunkt for kantslått, fjerning av gras etter kantslått og å unngå grøfterensk og sprøyting.*
- *Etterstrebe å ivareta brede kantsoner langs vann og vassdrag ved all utbygging og opprusting av vei og lage en plan for fremtidig vedlikehold av kantsonene*
- *Må ta opp problematikken med slitasje på dekk som fører til forurensning med gummigranulat i vassdrag*
- *Må redusere bruken av salt ved sårbare resipienter*
- *Må fjerne vandringshindre i eldre veianlegg med bekkekryssinger og bekker som går inntil veien og ta hensyn til vandrende fisk ved nye tiltak*

Medvirkning. Det er krevende å henge med på planprosesser relatert til samferdsel.

Lokalbefolkning, frivillige organisasjoner og lokalpolitikere ønsker å gi innspill og påvirke komplekse planprosesser på en demokratisk måte. Tidlig medvirkning er viktig for at man skal ha en reell mulighet til å påvirke planer. De fleste som er aktive i frivillige organisasjoner har jobb på dagtid, og det er dermed utfordrende å bruke hele dager på møter og få lest gjennom store mengder med dokumenter. I tillegg har få organisasjoner god økonomi, så deltagelse på arbeidsmøter må være kostnadsfrie.

Vi mener Viken fylkeskommune:

- *Må tilrettelegge for god medvirkning for folk flest, med møter på kveldstid, kostnadsfri deltagelse, tydelig informasjon og sammendrag og muligheter for dialog.*

FNF i Akershus, Buskerud og Østfold synes Viken fylkeskommune har laget en god strategi for samferdsel som ivaretar natur- og friluftslivsorganisasjonenes interesser. Vi har stor tro på at Viken fylkeskommune, med visjonen «Viken viser vei», vil være ledende i å løse utfordringene knyttet til samferdsel på en bærekraftig måte. Vi ser fram til ferdig utkast på handlingsplanen når dette kommer på høring.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Akershus

Maria Rundhaugen Tesaker
Koordinator
FNF Akershus

Forum for natur og friluftsliv Buskerud

Kaja Høgås
Koordinator
FNF Buskerud

Forum for natur og friluftsliv Østfold

Nina Frydenlund
Koordinator
FNF Østfold