

Mottaker Vestland fylkeskommune

[post@vlfk.no](mailto:post@vlfk.no)

[Eva.margaretha.ormen.vinjevoll@vlfk.no](mailto:Eva.margaretha.ormen.vinjevoll@vlfk.no)

Leikanger 17.09.2021

Dette brevet sendes på vegne av DNT Sogn og Fjordane Turlag, Fjordane Friluftsråd, Forbundet Kysten ved Kystlaget Hornelen, Fortidsminneforeningen avd. Sogn og Fjordane, Gloppen Padleklubb, Klatreklubbene ved Sogndal klatreklubb, Naturvernforbundet Sogn og Fjordane, Norges Jeger- og Fiskerforbund (NJFF) Sogn og Fjordane, Norsk Ornitologisk Forening avd. Sogn og Fjordane, Sogn og Fjordane krets av Norges Speiderforbund, Sogndal dykkarklubb, Sognefjorden Vel

## Regional transportplan

### Høringsuttalelse FNF Sogn og Fjordane

#### Innledning

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til Vestland fylke sin regionale transportplan. Vi vil innledningsvis si at vi er enig i de hovedmålene og de delmålene som er definert i planen, men vi skulle helst sett at de var mer konkrete og ambisiøse når det gjelder klimatiltak og hensynet til naturen. Planen har altså mange gode hensikter, men vi er redd den blir for tannløs og dermed ikke kraftig nok – sett i lys av de endringene vi faktisk må foreta oss som samfunn. Vi har derfor valgt å trekke frem noen forhold som vi mener bør komme tydeligere frem i planen.

#### Hovedmomenter

##### Arealbruk

Planens hovedmål (side 9 i hoveddokumentet):

**“Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling “**

- **Vi mener begrepet “klima- og miljøvenleg” bør også inkludere arealbruk.**

Klimahensyn og utslipp er mye omtalt, men arealbruk har ikke fått tilstrekkelig fokus i planen. Vi vet at arealendringer er den viktigste grunnen til at arter forsvinner og at det store naturtapet er en like stor trussel mot leveforholdene på jorda, som det klima er. I vegutbygginger er det både det arealet som bygges ned, men også barriereeffekten som stykker opp leveområder og dermed reduserer livsgrunnlaget for mange arter. Nye store veiprojekter utløser dessuten normalt ytterligere nedbygging langs veiene til næring, boliger, hytter mv. Skal vi stanse artsutryddelsen må man ta større hensyn til naturverdier når man bygger veier.

Naturen sin egenverdi fremkommer ikke i regnestykkene for en vegutbygging. Det er grunneier som får en erstatning for sitt økonomiske tap. Samfunnet for øvrig får ingen kompensasjon for tapet av økosystemtjenestene som naturen leverer (ref. naturkrisen) og de enorme mengdene klimagasser som den binder (ref. klimakrisen). Vi har hatt en forestilling om at vi har så mye natur i Norge og at det er så lite som er berørt og ødelagt. Naturindeksen for Norge<sup>1</sup> viser at det er en illusjon. Vi mener det er på tide med både arealregnskap og en definert målsetting om arealnøytralitet innen en tidsperiode.

Vi mener det må innføres en naturavgift som skal betales for hver m<sup>2</sup> intakt natur som bygges ned. Denne avgiften må minst gjenspeile kostnaden det er ved å restaurere ødelagt natur (for eksempel gammel veggrunn) tilbake til opprinnelig naturtype med tilsvarende økosystemtjenester. På den måten vil vi se hvor kostbart det er for oss å ødelegge natur og regnestykkene for kost/nytte vil bli mer realistiske enn de er i dag. På denne bakgrunnen vil vi utfordre Vestland fylkeskommune til å:

- **Ta inn en naturavgift i sine kalkyler over nye vegprosjekter.**
- **Føre et arealregnskap.**

I kapittel 4.1.4 (side 21) har man en liste over strategier, blant annet står det under punkt f) "Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt". Vi mener denne strategien er alt for vag og at punkt f) bør omformuleres til:

- **"Så langt det er mulig skal vi unngå å ødelegge naturområdet som er viktige for biologisk mangfold og friluftsliv".**

#### Strandsonen

Strandsonen er under et særlig press fra boliger, hytter og næringsaktivitet. Samtidig er en intakt strandsones spesielt viktig for både biologisk mangfold og friluftsliv. Strandsonen bygges oftest ned bit for bit, mens nye veier kan ødelegge lengre strekninger i en og samme sak. Vi mener:

- **Vestland fylkeskommune bør ha som mål å ikke legger nye veier i strandsonen.**

#### Naturrestaurering

I tillegg mener vi Vestland fylkeskommune bør:

- **Dersom det ikke er mulig unngå naturødeleggelse, bør fylkeskommunen pålegge seg selv å restaurere et annet område med tilsvarende naturkvaliteter og økosystemtjenester.**

Dette må ikke bli en sovepute, men bare være en nødløsning. Det er krevende å restaurere natur og det tar lang tid før den restaurerte naturen får de naturverdier den ødelagte naturen hadde, - om den noensinne får det. Det beste er derfor å ikke ødelegge naturområdene.

#### Deponier

I kapittel 4.3.1.9 er utfordringene knyttet til massehåndtering omtalt, men ikke på en tilfredsstillende måte. Vi mener dette er et svært kritisk punkt som går litt "under radaren". Et deponi kan høres

uskyldig ut, men faktum er at det ødelegger økosystem og kan slippe ut betydelige mengder forurensing. Såkalte “rene masser” kan være steinmasser som gir avrenning med tungmetaller som kan skade vannkvalitet og levetilstand i vassdrag. For å unngå klimautslipp kan det være fristende å deponere masser lokalt, men her er det helt avgjørende at det brukes en naturavgift for å belyse de reelle kostnadene.

### Vannforskriften

Vestland fylkeskommune har gjort et stort arbeid med vannforskriften. Den sier at alle vannforekomster skal klassifiseres etter økologisk status og stiller minstekrav på økologien. For å komme dit er det planlagt et stort antall tiltak. Samtidig planlegges det kontinuerlig nye inngrep og utbygginger som forringer tilstanden. Vi mener at Vestland fylkeskommune må:

- **Utrede hvordan måloppnåelsen av vannforskriften blir påvirket av alle nye inngrep/tiltak som planlegges.**

Her kan vi nevne at det vil være viktig å stille krav til entreprenør og valg av entreprenør ved nye utbygginger med tanke på å hindre spreiding av plast og annet til naturen. Krav må og inkludere en plan for å hindre, rydde opp i og å handtere avfall.

I rydderapporter og statistikkgrunnlag jfr. Hold Norge Rent anno 2021 – er sprengtråd på topp i funn som er gjort under strandrydding i Vestland fylke. Når for eksempel Stad Skipstunnel skal realiseres vil det trulig gå med svært store mengder med sprengtråd.

### Fiskevandringshinder

Bekker som er lagt i rør utgjør ofte fiskehindre. Veiene våre krysser enormt mange bekker og stikkrennene forhindrer normal fiskevandring. Mange av disse kulvertene/rørgjennomføringene kan med relativt enkle midler og innsats endres slik at fisken kan vandre oppover i vassdraget og på den måten gyte og bekkene kan gjenopprette sin økologiske tilstand. Dette er viktig for hele økosystemene rundt våre vassdrag. Elver og små bekker kan være av stor betydning. Vi mener Vestland fylkeskommune må:

- **Kartlegge kulverter/stikkrenner og utbedre de som er fiskehindre.**

### Utbedre og vedlikeholde fremfor nye vegger

Vi er enige i delmålene for fylkesvegnettet, spesielt

- ***“Forsvarleg og berekraftig forvaltning av fylkesvegnettet krev at vi i større grad utbetrar og tek vare på det eksisterande vegnettet, i staden for å bygge nytt.”***

Forhåpentligvis kan bedre kollektivtilbud og høyere andel myke trafikanter gjøre at man noen steder ikke trenger ny vei. Dessverre er det slik at nye veier genererer mer bilbruk – og dermed kan behovet for ny vei det bli en selvoppfyllende profeti. Det er viktig at vi ikke bruker gamle

fremskrivingsmodeller for å anslå fremtidens behov for nye veier. Vi står i et vippepunkt hvor det er en helt ny tenkemåte som må gjelde. Da er det viktig å legge gammel statistikk til side og være åpen for nye konklusjoner. Det er i dag vi bestemmer morgendagens reisevaner

## Gang- og sykkelveger

Plenen gjenspeiler godt betydningen av å tilrettelegge for myke trafikanter. Samtidig peker den på det åpenbare dilemmaet:

*“Viktige samfunns mål om å få fleire til å sykle og gå, vil truleg medføre fleire skadde om ikkje tiltak vert sett i verk for å gi auka sikkerheit for desse trafikantane.”*

Det er derfor helt avgjørende at sikkerheten til myke trafikanter må prioriteres. Ulykkestallene er høye og dersom en skal nå det nasjonale målet om nærmest en halvering av antallet ulykker ref i dag (44 i 2030), må det kraftige tiltak til. Vestland fylke er imidlertid et krevende fylke å trafikksikre. Mange steder er det utopisk å etablere g/s-veger som er i henhold til vegnormene.

- **Vi mener normene bør fravikes i større grad slik at det kan bli en liten forbedring.**

En bredere vegskulder, god skilting og redusert fart er tross alt en bedring i forhold til ingen tilrettelegging i det hele tatt.

Strategi for fylkesvegnettet har en velmenende hensikt:

*“r) Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur” (side 21)*

Utbyggingstakten for g/s-veg i Sogn og Fjordane har vært kritisk lav. Bare 30% av fylkesvegene har et tilbud til de gående og bare 20% av fylkesvegene har et tilbud til de syklende (Strategi for mjuke trafikantar, side 8).

- **Vi mener planen bør tallfeste et konkret antall kilometer med tilrettelegging per år i planperioden.**

Det bør differensieres mellom ulike tilpasninger som nevnt ovenfor – g/s-veger, bredere vegskulder osv.

I handlingsprogrammet kapittel 2.2 (side 10) står det *“I strategi for mjuke trafikantar er det satt opp kriterium for bygging av ny infrastruktur til gåande og syklende. Barn og unge har hovudfokus, og skuleveg i ein radius på 4 km frå skular skal prioriterast”*. Dette er vel og bra, men det er ikke konkret nok. Vi savner en uttalt målsetting og mener Vestland fylkeskommune skal:

- **Etablere en form for g/s-veg i en radius på 4 km rundt alle skoler i løpet av planperioden.**

I by- og tettstadnære områder trengs det sammenhengende sykkelveger for å få effekt. Dessverre har det ofte under detaljplanleggingen vist seg å bli vanskelig å få plass til g/s-veger og da har de forvitret bort i byggefasen. Når vi skal nå våre ambisiøse klimamål må dette endres og mye trafikantene må prioriteres i alle prosjekter.

Det bør bygges sykkelkur ved busstopp slik at sykler står tørre og beskytta mot uvær.

Mange barn og unge kjøper seg elsparkesykler. Disse koster fra kr 1000,- og er lett tilgjengelig. Disse kombinerer de ofte med kollektivtilbud, fordi de er så lette å ta med seg. Disse gjør at folkehelseeffekten av å gå og sykle vesentlig reduseres. Førerne har stor skaderisiko bla. fordi de færreste bruker hjelm. Brukerne av ulike slike fremkomstmidler kan gi behov for ladepunkter ved skoler. Det som står om mobilitetspunkt på side 21 (strategi for mjuke trafikantar) er etter vår mening ikke nok. Vi tror dette vil få et svært stort omfang og mener derfor at planen bør være mer konkret på dette temaet.

Mange voksne og unge voksne investerer i elsykler som er svært kostbare. Disse trenger bedre sykkelparkering, som både reduserer muligheten for tyveri og som beskytter sykkelen mot uvær og holder den tørr. Vi tror elsykkelen har stor betydning for å få flere til å sykle. Vi mener det bør være en god sykkelparkering ved velbrukte busstopp, kaier og i sentra.

Her er bilder av enkle sykkelgarasjer som er plassert ved fortau i Oslo. En fleksibel løsning som krever minimalt med grunnarbeid og som kjapt kan brukes av beboerne i området. Hva med å ha slike på kaikanten ved hurtigbåtene våre eller ved mye brukte busstopp?



## Folkehelse

Vi mener man ikke tar opp de positive sidene ved at flere sykler og går i tilstrekkelig grad. At det er bra for folkehelsen nevnes så vidt. Selv om folkehelsen generelt sett har blitt bedre har forskjellene mellom de grupper som allerede hadde bra helse og de med dårligere helse økt. En grunn kan være at de fleste tiltak for å få folk å bevege seg mer når framfor alt de som allerede er i bevegelse. Å gå på tur i naturen er sammen med å gå og sykle blant tiltak som når alle aldre og sosiale grupper.

## Kollektivtilbudet

Planen har gode intensjoner for kollektivtilbudet. Vi har imidlertid følgende konkrete innspill som vi mener er viktige for en god utvikling av tilbudet:

- Prisene på tog og buss bør harmoniseres slik at togprisene senkes ned mot nivået for buss.
- Et felles billettsystem hvor reisende kan veksle mellom både tog, buss og båt på samme billett.

- Store soner - unngå at folk må fintelle for å finne pris på reisen, heller ha store og oversiktlige inndelinger som gir rimelige lange reiser.
- Hurtigbåter basert på el og hydrogen er et miljøvennlig, fleksibelt og effektivt kollektivtilbud som bør brukes i mye større grad for innbyggere og reiselivet.
- Reiselivsundersøkelser viser at fremtidens turister ikke vil fly som før. Det vil være en gruppe reisende som vil trenge at kollektivtilbudene går fra sentrum til sentrum.
- Økt bruk av minibuss/shuttle på intertransporten rundt bygdesentraene.
- Bedre tilkøpling mellom hovedsentraene via hovedveiene.
- Innføre verdikort ala autopass som gir for eksempel 40% rabatt på gjeldende takster fremfor månedskort. Mange vil bruke hjemmekontor i kombinasjon med jobbreisen. Det må lages et mer fleksibelt betalingssystem som ikke fordrer jobbreisen 4-5 dager per uke.
- Ha et busser, ferger, vogner (materiell) som har plass til sykler. Ofte trenger en sykkel i begge ender av reisen – og da må den kunne bli med. Hvis ikke den kan det, vil gjerne bilen blir valgt istedenfor kollektiv løsning.
- Vi frykter at betalt innfartsparkering (handlingsplan for RTP, side 34) kan gjøre at bilen heller brukes på hele reisen, og da reduseres andelen kollektivreisen.

Vi applauderer Strategier for Miljøløftet i kapittel 4.3.4 (side 45) og mener strategien for Bergensbanen på side 59 er helt korrekt:

*“For Vestland er det viktig å utbetre Bergensbanen, og at reisetida mellom Bergen og Oslo vert vesentleg redusert, då ned mot 4 timar. Realisering av K5 med parallell utbygging av E16 og Vossebanen heile vegen mellom Arna og Voss, samt Ringeriksbanen er særleg viktige prosjekt for å kunne realisere dette. Vinterregulariteten på Bergensbanen må også betrast, og det må byggjast fleire og lenger kryssingsspor for å få meir av godstrafikken frå veg til bane.”*

## Finansiering

Når all vekst i persontrafikk i Bergen skal tas med gange, sykkel og kollektivt, må vi vektlegge tiltak som løser klimakrisen og legge bort gamle beregningsmetoder basert på historiske data. Vi står med begge beina i et vippepunkt. Gamle lønnsomhetsmodeller gir oss ulønnsomme prosjekter dersom vi løses med omstillingen fra bil til kollektivt. Nye prosjekter må ha nye finansieringsmodeller som fremmer denne omstillingen – ikke modeller som fjerner finansieringen når vi lykkes.

## Innspill til kommuneplaner

Arealbruken har stor innvirkning på transporter. Det er kommunen, ikke fylkeskommunen, som har ansvar for arealforvaltningen. Fylkeskommunen har likevel innflytelse over arealbruken som en viktig høringspart. Fylkeskommunen må gi høringsinnspill til kommuneplaner for fremme mindre bruk av bil.

**Vi ønsker dere lykke til videre i arbeidet med en veldig viktig plan.**

Vennlig hilsen

**Forum for natur og friluftsliv Sogn og Fjordane**

---

Elisabeth Dahle  
Koordinator  
FNF Sogn og Fjordane

