

Asplan Viak

E16KE6@asplanviak.no

Deres ref.: E16KE6 Innspill varsel om planoppstart

Oslo, 21. juni 2020

Dette brevet sendes på vegne av DNT Oslo og omegn, Naturvernforbundet Oslo og Akershus, Norges Jeger- og fiskerforening Akershus, Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus.

Uttalelse til

Varsel om oppstart for E16 Kløfta-Kongsvinger

Forum for natur og friluftsliv (FNF) er regionale samarbeidsnettverk for naturen og friluftslivet og har som hovedformål å ivareta naturmangfoldet og friluftslivet på regionalt nivå.

Vi står overfor to enorme kriser – klimakrisen og naturkrisen. Klimautslipp og arealendringer er de største faktorene. Motorvei-utbygging kan være en trussel for begge. Alle myndigheter har et ansvar for å stoppe problemene. Nye Veier AS skal planlegge og bygge ny E16 høyhastighets 4-felts motorvei mellom Kløfta og Kongsvinger. Prosjektet gjennomføres uten konseptvalgutredning (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1), og det er derfor uklart for oss hva som er behovet bak veiutbyggingen. Samferdselsdepartementet må stille krav om gjennomføring av KVU og KS1 før Nye Veier AS kan gå videre med planlegging. Vi ser ikke at det er behov for 4-felts høyhastighetsmotorvei. Det må i E16-prosjektet foreligge referanser som understøtter alle påstander om trafikkbehov. På strekningen som nå skal bygges, må veiarealene som allerede eksisterer, gjenbrukes i stedet for å bygge ny trasé på arealer som inneholder viktige landbruks-, natur- og friluftslivsverdier. Videre er det ikke nok at hensyn til natur og miljø kun skal baseres på kjent kunnskap. Det må gjøres egne utredninger for natur- og friluftslivsverdier og en landskapsanalyse.

Vi frykter at det skisserte E16-prosjektet er en overdimensjonert løsning for ny E16, som er sløsing med natur, matjord og penger – og som svekker grunnlaget for klimavennlig transportsatsing og gir høyere klimagassutslipp.

Bakgrunn

Nye Veier AS har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å planlegge bygging av ny E16 mellom Kløfta og Kongsvinger. Ifølge varslet om oppstart er formålet med ny E16 å binde sammen regionene, utvikle bo- og arbeidsmarkedet og sikre gode rammebetingelser for næringslivet, samt redusere reisetid og øke trafikkikkerheten. Gjennom Nasjonal transportplan har Samferdselsdepartementet

gått inn for at ny E16 bygges ut til firefelts høyhastighetsmotorvei. E16-prosjektet skal gjennomføres uten konseptvalgutredning (KVU) og ekstern involvering og kvalitetssikring (KS1), selv om dette er et krav i statens prosjektmodell når store statlige investeringsprosjekter skal utredes.

Det er ikke behov for høyhastighets 4-felts motorvei

Uklart behov for veiutbyggingen

Det varsles om oppstart for planlegging og utbygging av en firefelts motorvei for E16-prosjektet. Vi forstår at dette er en bestilling fra regjeringen. Det er svært beklagelig at prosjektet er planlagt gjennomført uten konseptvalgutredning (KVU) og ekstern involvering og kvalitetssikring (KS1), selv om dette vanligvis er et krav.

Fritak fra krav om grunnleggende utredningsprosess medfører betydelig tap av medvirkning og diskusjon rundt de mest grunnleggende spørsmålene i større utbyggingsprosjekter: hva slags veiløsning trenger faktisk samfunnet og hva er konsekvensene av løsningene som anbefales/velges.

Det er derfor veldig viktig å få fram hva som underbygger behovet for en 4-felts høyhastighetsmotorvei i dette prosjektet. Dette kommer ikke klart fram i varslet om oppstart eller på informasjonsmøtene pga. manglende KVU.

Det er ikke behov for rask og bred motorvei på strekningen

Dette til tross for at trafikkmengdene på veien ikke tilsier noe behov for fire felt. Ifølge Statens vegvesens utredning om smal firefeltsvei for og standarder på veier med årsvogntrafikk (ÅDT) på 6 000–20 000¹, må gjennomsnittlig antall biler overstige 15 000 før kapasiteten på en tofeltsvei blir problematisk. Fra Nybakk-krysset og fram til Vormsund kjører det i gjennomsnitt rundt 13 000 kjøretøy i døgnet, mens tallet mellom Vormsund og Skarnes ligger på 8 000–10 000².

Samfunnet endrer seg, og dermed også behovene

Teknologisk utvikling, klimaproblematikk og forandrete brukervaner endrer også behovet for mobilitetsløsninger. Planene for ny E16 startet allerede på 90-tallet, og mange har ventet på at en ny og bedre vei skal komme. Verden har endret seg siden da og er stadig i endring. Det er mye mer oppmerksomhet rundt tilrettelegging for redusert bilbruk, planlegging for aktiv forflytning til fots og på sykkel, og ikke minst, et mye større engasjement og forståelse rundt klima- og naturkrisen – og at en endring må gjøres nå. Mest sannsynlig vil det i videre utvikling av samfunnet være hovedvekt på utvikling av alternativer til veitransport. Vårens korona-pandemi har også vist at digitale løsninger og hjemmekontor fungerer godt for mange. Kanskje vil vi jobbe mer hjemmefra og behovet for pendling blir mindre.

Stor satsing på ny firefelts motorvei med høy hastighet virker derfor som et hasteprojekt uten godt nok grunnlag som viser behovet for akkurat dette.

Vi mener:

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2846703>

² <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@600000,7225000,3>

- **Vi forventer at Samferdselsdepartementet stiller krav om gjennomføring av konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring for E16 Kløfta–Kongsvinger, før Nye Veier AS eventuelt kan gå videre med planlegging.**
- **Uten grunnleggende utredningsprosess med diskusjon rundt behov og konsekvenser mister man medvirkning fra allmennheten. Risikoen for å gjennomføre et kostbart veiprojekt som skader natur og klima er stor. Problemer med trafikkavvikling kan løses på andre måter enn større og bedre veier.**
- **Det må i E16-prosjektet foreligge referanser som understøtter alle påstander om trafikkbehov.**

Konsekvenser for natur og miljø, samt friluftslivsinteresser

De aller fleste erkjenner i dag at verden er på en farlig kurs. Vi står overfor to enorme kriser – klimakrisen og naturkrisen. Klimaendringer og tap av biologisk mangfold er noen av de alvorlige konsekvensene. Arealendringer og klimagassutslipp er de største faktorene. Dagens utvikling kan ikke fortsette, og dette er i klartekst påpekt i flere av FNs klimarapporter³, FNs naturpanel⁴ og i mange andre utredninger. Lista over utredninger er lang, og ekspertutredningene store og faglig tunge. Se boks for oppsummering av de mest sentrale rapportene globalt og nasjonalt.

Å redusere utslipp av klimagasser og stanse tap av biologisk mangfold, er de viktigste overordnede tiltakene hvis vi skal klare å snu den negative utviklingen vi går mot. Fornuftig arealforvaltning spiller en nøkkelrolle i vellykkede tiltak. Alle myndigheter på alle nivåer har et ansvar for å snu utviklingen mot ødeleggelse av jorda.

Arealene rundt dagens E16 er allerede opptatt

Dagens E16 går gjennom verdifulle natur- og friluftsområder. Områdene representerer følgende:

- mye brukte friluftsområder inkl. etablerte tur- og skiløyper
- myr og områder med annen verdifull natur
- store områder med dyrka mark

Det må være en svært stor samfunnsøkonomisk gevinst for å rettferdiggjøre ny trasé i disse områdene – en slik gevinst tror vi ikke finnes.

³ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2019/august-2019/lansering-av-spesialrapport-om-land/>

⁴ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2019/mai-2019/naturpanelet-akselererende-og-alvorlig-utvikling-for-naturen/>

Økt fart og bredere vei gir mer arealkonflikter

Økt fart og bredere vei skaper mange utfordringer. Bredere vei med flere kjørefelt krever mer arealer. Høy fart krever rettere veier, dvs. andre traseer enn dagens svingete vei. Ved planlegging av vei for så høy fart som 110 km/t må det nesten garantert bygges en helt ny vei for at veien skal bli rett nok. Det betyr mange store, ekstra arealinngrep for å tilfredsstille hastighetskravet. Det blir mye vanskeligere å ivareta naturområder, friluftsområder, matjord, hus og hager.

Økt fart gir mer forurensning og utslipp

Økt fart gir mer klimagassutslipp⁶, bl.a. på grunn av høyere drivstofforbruk. Videre gir økt fart mer støv⁷, svevestøv og mikroplast⁸ fra dekkslitasje. Elektriske kjøretøy får høyere strømforbruk ved økt fart, som igjen betyr lavere rekkevidde og økt behov for større batterier med tilhørende energi- og klimakonsekvenser.

Økt fart gjør bilbruk mer populært

Går det raskere å kjøre bil, blir det mer pendling og annen reising over lengre distanser. Høy fart og lavere batterirekkevidde kan redusere el-kjøretøyenes attraktivitet. Kollektive løsninger kan bli utkonkurrert av personbilen. Busser må av motorveien for av- og påstigning av passasjerer, og da taper bussen i forhold til privatbilene.

Mindre økonomiske ressurser til kollektivtransport og sykkelsatsing

Kostnaden å bygge overdimensjonerte motorveier, gjør at det blir mindre økonomiske ressurser igjen til for eksempel kollektivtransport, sykkelsatsing og bane. Sistnevnte er viktig for å avlaste veinettet for både personbiler og tungtransport.

Vi mener:

Alle myndigheter har et ansvar for å snu de globale miljøproblemene vi står overfor.

Arealendringer og klimagassutslipp er de viktigste faktorene. Økt fart og bredere vei utløser ny trasé og gir mer arealkonflikter. Veiarealene som allerede eksisterer, må gjenbrukes i stedet for å

Klimakur2030

[Klimakur2030](#) ser på tiltak som må gjøres for at Norge skal nå mål om å bremse klimaendringene og stanse tapet av biologisk mangfold. Store veiprojekter og annen utbygging gir arealendringer og avskoging med stor negativ klimaeffekt. Å spare natur og bli arealnøytral er svært positivt både for klima og naturmangfold, og har umiddelbar effekt!

Naturpanelets (IPBES) rapport om naturmangfold

[Naturpanelets \(IPBES\) rapport](#) av 6. mai 2019 gjør rede for tilstanden til naturen og konsekvenser for de viktige funksjoner naturmangfoldet har for menneskers livsgrunnlag. Rapporten viser at 75 % av landområdene er vesentlig endret, 66 % av havområdene påvirkes i stadig sterkere grad, og 85 % av verdens våtmarker er tapt. Tapet av naturmangfold som følge av arealendringer, er en like stor trussel som klimaendringene. Hvis ikke vi stanser denne utviklingen vil det få dramatiske konsekvenser for økosystemtjenestene som vi nyter godt av hver eneste dag, som blant annet matproduksjon og flomdemping.

FN-rapport om areal og klima (IPCC)

FNs klimapanel (IPCC) lanserte 8. august 2018 en [spesialrapport om klimaendringer og landarealer](#). Den viser hvor viktig det er å forvalte landarealene på en mest mulig klok måte. Klimahensyn må inngå i all arealplanlegging for å ivareta og øke naturlige karbonlagre og redusere sårbarhet for natur og samfunn. Rapporten viser til at en bærekraftig arealforvaltning er nødvendig for å hindre temperaturøkning i tråd med Paris-avtalen, og det tilsier påskoging og restaurering av ødelagt natur, i motsetning til å bruke skog, våtmark og dyrka mark til utbygging av forskjellige prosjekter.

⁶ <https://www.toi.no/forskningsomrader/byutvikling-og-bytransport/bedre-veger-gir-okte-klimagassutslipp-article27898-224.html>

⁷ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2846703>

⁸ <https://holdnorerent.no/2018/04/kilder-til-mikroplast/>

bygge ny trasé i arealer som inneholder viktige landbruks-, natur- og friluftslivsverdier. Økt fart gir mer forurensning og utslipp og kan gjøre bruk av bil mer attraktivt. Det gjør det vanskeligere å omstille transportsektoren i grønnere og mer klimavennlig retning.

Alternativer

Fokuset i E16-prosjektet må være på gjenbruk av eksisterende veiarealer. Alternativet til en firefeltsvei er å ruste opp dagens vei og bygge nytt på delstrekninger og dermed få en tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Det vil bli en vei som er like trafikksikker som en firefeltsvei – dette er godt dokumentert i utredninger fra SINTEF⁹ og Transportøkonomisk institutt¹⁰.

Vi mener:

E16-prosjektet har feil fokus. Det er ikke behov for vei i ny trasé. En tilnærming der gjenbruk av eksisterende veiarealer er hovedstrategien vil ha potensial for å løse det E16-prosjektet legger fram som behovsutløsende utfordringer, samt minimere risikoen for unødvendig sløsing med viktige arealer.

Behov for utredninger av natur- og friluftslivsverdier

Som nevnt over, det er svært beklagelig at prosjektet er planlagt gjennomført uten å følge det vanlige planleggingsregimet med KVU og KSI.

Vi forventer at Samferdselsdepartementet stiller krav om gjennomføring av KVU og KSI for strekningen på E16 Kløfta–Kongsvinger, før Nye Veier AS eventuelt kan gå videre med planlegging.

Skulle det allikevel ikke bli slik, vil konsekvensutredningen bli desto viktigere. Det må gjøres grundige utredninger rundt naturverdier, friluftsliv og folkehelse i forbindelse med den videre planleggingen.

Vi er klar over at metoden for vurdering av ikke-prissatte virkninger tar utgangspunkt i etablert praksis og Håndbok V712 om konsekvensanalyser. Det synes ofte vanskelig å gi et likt sammenligningsgrunnlag i den etablerte praksisen ved sammenligning av prissatte (milliarder) og ikke-prissatte (rangering fra 1-7) konsekvenser som klima og natur- og friluftslivsverdier. Vi vil derfor understreke at det ikke er nok at hensyn til natur og miljø kun skal baseres på kjent kunnskap. Det finnes mye kjent informasjon om klima og natur- og friluftslivsverdier i databaser som naturbase.no, (se note¹¹ for eksempler), men det er langt fra utfyllende.

⁹ <https://fnf-nett.no/akershus/wp-content/uploads/sites/2/2020/06/Avvikling-på-21-veg-med-midtdeler---grunnlag-for-vurdering-av-ÅDT-grense-for-4-felts-veg.pdf>

¹⁰ <https://fnf-nett.no/akershus/wp-content/uploads/sites/2/2020/06/Smal-4-felt-TØ1.pdf>

¹¹ www.ut.no

www.godtur.no

www.lommekjent.no/

naturbase.no

Artsdatabanken.no

Kultuminnesøk.no

<https://www.skiforeningen.no/utimarka/foremelding/>

<https://skisporet.no>

Det er fint at prosjektet involverer befolkningen tidlig og ber om innspill til dette. Men E16-prosjektet må også selv utrede klimaeffekter og natur- og friluftslivsverdier. Statens Vegvesen har gjennomført en ny type analyse i arbeidet med KVVU for ny veiforbindelse øst for Oslo¹² – en landskapskarakteranalyse der kunnskap om naturressurser, naturmiljø, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og byområder/tettsteder er systematisert på et overordnet nivå. Vi foreslår at E16-prosjektet gjør det samme.

Vi mener:

- **Det er ikke nok at hensyn til natur og miljø kun skal baseres på kjent kunnskap. Det må gjøres egne utredninger for natur- og friluftslivsverdier og en landskapsanalyse.**

Konklusjon

Alle myndigheter har et ansvar for å snu de globale miljøproblemene vi står overfor. Klimautslipp og arealendringer er de viktigste faktorene. Problemene løses ikke ved å planlegge kortsiktig og overdimensjonert og sløse med verdifulle arealer. De løses ved å gjenbruke eksisterende veiarealer og ved å bruke økonomiske ressurser på mobilitetsløsninger som gir mindre utslipp. Dagens krav om konseptvalgutredning med medvirkning og kvalitetssikring må ikke fravikes, da risikoen for feilinvesteringer til skade for natur, klima og økonomi er stor.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Akershus

Maria Rundhaugen Tesaker
Koordinator
FNF Akershus

¹² <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/rv22fv120ostforoslo/kvu-hovedrapport-vedlegg/kvu-hovedrapport-og-vedlegg>