



Statens Vegvesen

firmapost@vegvesen.no

Deres ref.: «KVU Vegforbindelser øst for Oslo»

Oslo, 16. mars 2020

Denne uttalelsen er skrevet på vegne av:

DNT Vansjø, DNT Nedre Glomma, DNT Indre Østfold, DNT Oslo og Omegn, Naturvernforbundet i Østfold, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Norsk Ornitologisk Forening avd. Østfold og avd. Oslo og Akershus, Østfold Botaniske Forening, Oslo og Omland Friluftsråd, Østmarkas Venner, Akershus og Oslo Orienteringskrets, Norges Jeger- og Fiskerforbund – Akershus, Oslofjordens friluftsråd og Bærum Natur- og Friluftsråd.

Uttalelsen støttes også av Nordre Øyeren Fuglestasjon.

Uttalelse til KVU veiforbindelse øst for Oslo

Forum for natur og friluftsliv (FNF) er fylkesvise samarbeidsnettverk for naturen og friluftslivet og har som hovedformål å ivareta naturmangfoldet og friluftslivet i fylket.

Vi står overfor en global økologisk krise, og alle myndigheter har et ansvar for å snu utviklingen mot ødeleggelse av jorda. Arealendringer og klimagassutslipp er de største faktorene. Problemer i trafikkavvikling kan løses på andre måter enn større og bedre veier. I konseptvalgutredningen av beredskaps- og avlastningsvei for trafikk fra E6 i Østfold og E6 på Romerike må Samferdselsdepartementet gi et helhetlig mandat som også inkluderer miljøhensyn og bestille en helhetlig utredning av gang- og sykkelveier i tillegg. Videre må det være hensiktsmessig for frivillige interessegrupper, som ofte er i mindretall, å delta på medvirkningsmøter, og det må være rom for dialog om overordnede problemstillinger og hovedmål.

I konseptvalgutredningen vil konsept 1-4 gi en betraktelig økning i utslipp av klimagasser, og vil i så måte gå på tvers av intensjonene om å bremse klimaendringene ved å redusere utslippet av klimagasser. Alternativene vil også kreve mye areal fra både dyrka mark og viktige områder som skog, våtmark og ravnedaler. Konsept 5 er den minst omfattende varianten med utbedring av vei i eksisterende trasé. Dette er også alternativet som er billigst og har minst konsekvenser for ikke-prissatte verdier som naturmangfold, friluftslivsområder og dyrka mark.

Vi kan derfor kun akseptere minimumsløsning, konsept 5 - hvor veistandarden utbedres noe, slik at målene i prosjektet med bedret beredskap og avlastning nås. Prosjektet må stoppes der, og det må ikke skje en trinnvis videre utbygging etter konsept 4 eller ved utbygging av motorvei etter konsept 2 som skissert i anbefalingen.



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
ØSTFOLD



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
AKERSHUS

Innledning

Statens Vegvesen har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utrede en mulig beredskaps- og avlastningsvei for trafikk fra Østfold til Romerike. På bakgrunn av behovsanalysen er følgende prosjektutløsende behov for KVV-en definert; Det er behov for en bedre alternativ vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E6 på Romerike for at vegnettet skal bli mer robust og pålitelig, avlaste E6 sentralt i Oslo, og sikre nødvendig trafikkberedskap.

Forum for natur og friluftsliv i henholdsvis Akershus og Østfold var med på oppstartsamling i Fredrikstad, 14. og 15. november 2018. Deretter har FNF vært representert i referansegruppa på alle møter som har vært arrangert. Vi har således vært tidlig involvert i prosessen.

Mandatet er for begrenset

Mandatet må inkludere areal- og klimahensyn

Det er tydelig at mandatet som ligger til grunn for KVV-en kun tar for seg utbedring av eksisterende og/eller utbygging av ny vei, uten å ta med hensynet til gående og syklende eller hvordan man skal få mer gods over på jernbane og sjøtransport. I en tid hvor store deler av samfunnsdebatten handler om hvordan vi skal redusere utslipp av klimagasser, mener vi mandatet er for snevert uten et helhetlig blikk som inkluderer klimautfordringene. Dette påpekte Naturvernforbundet i Østfold i et brev til Samferdselsdepartementet datert 28. mars 2019, med støtte fra FNF Østfold og FNF Akershus datert henholdsvis 9. og 15. mai 2019 (kopier vedlagt). Influensområdet er mye større enn det som er skissert i KVV-rapporten, og det bør gjøres ytterligere vurderinger for hele østlandsområdet.

Vi oppfatter prosjektet som preget av det ensidige samfunnssynet som virker rådende i Statens vegvesen: Problemer i trafikkavvikling kan først og fremst løses med større og bedre veier. Dette er vi uenig i.

Vi mener:

Problemer i trafikkavvikling kan løses på andre måter enn større og bedre veier. Departementet må gi et samlet mandat som også inkluderer miljøhensyn, og bestille en helhetlig utredning av gang- og sykkelveier i tillegg.

Mandatet må inkludere en helhetlig plan for gang- og sykkelvei

Det ligger potensial for en sammenhengende gang- og sykkelveg på strekningen. De gang- og sykkelveiene som finnes i dag, er kun i tilknytning til tettstedene. En sammenhengende gang- og sykkelveg kan øke andelen gang- og sykkelreiser ved å knytte tettsteder sammen. Med el-sykler kan folk nå bruke sykkel over litt lengre strekninger, til daglige gjøremål som kortere jobbreiser og handling. Trygge sykkelveger er en forutsetning for at dette skal være et reelt alternativ til bilkjøring. Det er også behov for busslommer og parkering ved utfartssteder. Vegnormalene N100¹ anbefaler at det bør bygges gang- og sykkelveg når årsdøgntrafikk (ÅDT) er over 1000 og potensialet for

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/n100>



fotgjengere og syklister overstiger 50 i døgnet. På hele strekningen fra Fetsund til E6 i Østfold er 1000 ÅDT og potensial 50 myke overopplyt og har vært det lenge.

Gang- og sykkelveg på strekningen er viktig ikke bare for myke trafikanters framkommelighet, men også for tungtrafikken. Strekningene foreslått i KVU-rapporten består av ulike veityper, det vil si at ansvaret for veien ligger hos ulike myndigheter. Da utbygging av gang- og sykkelveier skjer på reguleringsplannivå kan arbeidet fort bli oppstykket. Statens vegvesen må derfor be departementet om et tillegg til mandatet om en utredning av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Vi mener:

Det må bygges en sammenhengende gang- og sykkelveg i forbindelse med forestående utbedringer i konsept 5, og det må gjøres på en slik måte at en i framtida slipper å gå løs på natur og landskap gjennom konsept 4. Om en utbedret vei, konsept 5, gir uakseptabelt store negative virkninger for enkelte boliger, bør de mest berørte få tilbud om innløsning i stedet for å legge veien på ny mark.

Arealene er allerede opptatt!

Utredningskorridorene med de fem analyserte konseptene går gjennom verdifulle landbruksområder og svært viktige naturområder. Konsept 1, 4, 5 og halve 3 går øst for Øyeren, og i disse områdene finnes det naturkvaliteter av internasjonal verdi og naturtyper av nasjonal verdi, bl.a. våtmarks- og ravineområder. Videre ligger Kongsrudtjern naturreservat og flere viktige friluftsområder og badeplasser i området der traseen vil passere. En eventuell kryssing av Øyeren i konsept 3 vil også kunne gi svært negative konsekvenser for naturmiljøet. Konsept 2 og andre halvdel av 3 går på vestsiden av Øyeren, også her gjennom de svært verdifulle naturområdene ved Øyeren, Østmarka og viktig ravinelandskap mellom Solberg og Enebakk. Østmarka er et svært viktig friluftsområde for store deler av Osloområdet. Østmarka går helt ned til jordbrukslandskapet, altså lenger enn der markagrensa går i skogen, og vil dermed bli kraftig berørt. Både konsept 1 og 4 vil berøre svært viktige arealer for jordbruk, kulturlandskap, natur- og friluftslivsverdier ved Skjebergmarka, Ise, Trømborgfjella og Rakkestadjella, og gi store negative konsekvenser. Konsept 1-4 vil derfor beslaglegge mye areal med skog, våtmark og ravedaler og 700-1100 dekar dyrka mark. Konsept 5 er den minst omfattende varianten med utbedring av vei i eksisterende trasé. Dette er også alternativet som har minst konsekvenser for ikke-prissatte verdier som naturmangfold, friluftslivsområder og dyrka mark. Anbefalingen i KVU-rapporten er å legge konsept 5 – minimum, til grunn som et første trinn, for deretter å utvikle Rv 22 trinnvis i tråd med Konsept 4 – kombinert. Om trafikkberedskapshensynet skal ha stor verdi anbefales konsept 2 – motorvei vest med tunnel under Strømmen.

Veiarealene som allerede eksisterer, må gjenbrukes i stedet for å bygge nye traseer i arealer som representerer viktige landbruks-, natur- og friluftslivsverdier. Konsept 4 kombinerer flere felter med ulike typer motorvei. Vi er bekymret for at et slikt konsept på lang sikt kan legge føringer på veistandarden og videre utvikling av veien lenger fram i tid. For eksempel kan det tenkes at det etter hvert er ønske om å sørge for lik veistandard over hele traseen, med like bredder og lik fart, for å



unngå standardsprang på veistrekningen². Vi er også bekymret for at nye traseer med større motorveger vil føre til større utbyggingspress langs traseen og dermed legge et enda større press på landbruks-, natur- og friluftslivsområdene enn i dag.

Uavhengig av konseptvalg må det gjøres grundige utredninger rundt naturverdier, friluftsliv og folkehelse i forbindelse med den videre planleggingen.

Vi mener:

Veiarealene som allerede eksisterer, må gjenbrukes i stedet for å bygge vei i andre arealer som består av viktige natur- og friluftslivsverdier. Derfor kan vi kun akseptere at konsept 5 gjennomføres, mens konsept 4 og motorvei-konseptene 1, 2 og 3 er helt uakseptable.

Ivaretagelse av naturområder og klimahensyn må tillegges svært stor vekt

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. Dette gjøres klart i flere forskningsrapporter som vi kort redegjør for under.

Klimakur2030

Klimakur2030³ 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 landarealer⁴. 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.

² [Håndbok N100 Veg og gateutforming](#), s. 29

³ <https://www.miljodirektoratet.no/klimakur>

⁴ <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2019/august-2019/lansering-av-spesialrapport-om-land/>



Det må være et gjennomgående fokus på klima og ivaretagelse av naturområder

Det er målkonflikter i KVV for veiforbindelse øst for Oslo (KVV s. 49). Behovet for bedre vei er i konflikt med nødvendigheten av å både bevare areal og redusere utslipp av klimagasser. Den samfunnsøkonomiske analysen, der fordeler og ulemper tiltaket får for samfunnet og måloppnåelse vurderes, danner grunnlaget for drøfting og anbefaling av trasé.

Vi er klar over at metoden for vurdering av ikke-prissatte virkninger tar utgangspunkt i etablert praksis for konseptvalgutredninger 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 er derfor veldig fornøyde med at Statens Vegvesen har gjennomført en ny type analyse i arbeidet – en landskapskarakteranalyse der kunnskap om naturressurser, naturmiljø, kulturmiljø, landskap, friluftsliv og byområder/tettsteder er systematisert på et overordnet nivå. Vi mener derimot at det er et betydelig større konfliktpotensial både mellom en motorvei i Østmarka og motorvei over Ekebergdalen med sin rike kulturhistorie og unike kulturlandskap, enn det analysen konkluderer med. Vi savner videre et større fokus på ivaretagelse av arealer og hensyn til klimaproblematikken. Det er svært viktig med et gjennomgående og helhetlig fokus på klima og ivaretagelse av naturområder i planleggingen av samferdselsprosjekter som traseen for ny veiforbindelse øst for Oslo. Dette må være gjennomgående i mandatet, i vektlegging av ulike målkonflikter og i utredningen generelt.

Vi mener:

Det er betydelige målkonflikter mellom behovet for bedre vei og nødvendigheten av å både bevare areal og redusere utslipp av klimagasser. Bedre veistandard som det legges opp til i konseptene 1-4 vil føre til bortfall og endring av arealer for dyrka mark, friluftsliv, verneområder og andre betydningsfulle naturområder, samt adskillig økning i utslipp av klimagasser. Det er svært viktig å ha et helhetlig fokus på klimahensyn og ivaretagelse av naturområder i planleggingen av traseen for ny veiforbindelse øst for Oslo. Dette må være gjennomgående i mandatet, i vektlegging av ulike målkonflikter og i utredningen generelt.

Medvirkningsprosessen

Prosessen var ikke lagt til rette for frivillige

Tidlig medvirkning er viktig for at man skal ha en reell mulighet til å påvirke planer. En KVV er et omfattende prosjekt og mange aktører har vært involvert. De fleste som er aktive i frivillige organisasjoner har jobb på dagtid og det er dermed utfordrende å stille 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.

FNF og Naturvernforbundet var til stede på oppstartsamlinga i Fredrikstad, som de eneste representantene fra natur- og friluftslivsorganisasjonene. Vi fikk en plass i debattpanelet, og det er vi glade for. Natur- og friluftslivsorganisasjonene fikk tilbud om å være med i referansegruppe for arbeidet. Da referansegruppemøtene var flere timer lange møter på dagtid var det vanskelig å finne representanter fra organisasjonene som hadde mulighet. Det ble også stilt spørsmål om hvorfor



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
ØSTFOLD



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
AKERSHUS

deltakerne på referansegruppemøtene måtte betale 600-700 kr for å delta, og dette tok Statens Vegvesen til seg og endret.

Vi mener:

Hvis det er ønske om reell medvirkning fra alle interesser må medvirkningsprosessen legges til rette for alle grupper som blir berørt av planarbeidet. For eksempel burde det vært egne, kostnadsfrie møter på kveldstid for natur- og friluftslivsorganisasjoner.

Tilbakemeldinger ble i liten grad svart på

Natur- og friluftslivsorganisasjonene takket ja til deltakelse i referansegruppa for å få fram problematikken med fortsatte klimagassutslipp og beslag og tap av arealer til vei, som igjen fører til tap av naturmangfold, dyrka mark og friluftslivsverdier. Dette er et overordnet perspektiv på nåtid og fremtid som må med i mål og krav. Vi opplevde at våre interesser og synspunkter i referansegruppa ikke fikk respons. Dette prøvde vi å spille inn til mandatet, som manglet på første referansegruppemøte, men uten gehør. Vi fikk legge fram våre synspunkter både i gruppearbeidene og i plenum, det ble hørt på av styringsgruppa og ledelsen, men i liten grad gitt tilbakemelding på. Vi opplevde lite dialog om overordnede problemstillinger og hovedmål slik Statens Vegvesen er pålagt.

Vi mener:

Det må være hensiktsmessig å delta på medvirkningsmøter også for interesser som er i mindretall, og skal det ha noen hensikt å delta må våre innspill bli svart på. Medvirkning på et overordnet nivå som en KVVU må kunne gi rom for dialog om overordnede problemstillinger og hovedmål.

Konklusjon

Jorda vår er i en økologisk krise og forskere er enige om at vi må ta drastiske grep for å klare å stoppe klimaendringene og tapet av naturmangfold. En helhetlig tankegang for å møte de globale problemene vi står overfor er helt nødvendig! Mer veibygging gir mer trafikk og mer utslipp av klimagasser. Vi ønsker ikke en opptrapping av veibyggingen over tid, slik det skisseres i anbefalingen, da dette nødvendigvis vil ta mer areal. Med en mindre utbedring av forbindelsen mellom Østfold og Romerike kan det være mulig å bedre tilbudet for kollektivreisende samt gående og syklende. Man må sørge for at tettstedene bindes sammen av et sammenhengende nett av gang- og sykkelstier slik at veien ikke blir en barriere i landskapet. Vi mener at Samferdselsdepartementet må ha tydeligere fokus på kollektivtrafikk, og på å få mer gods fra vei til sjø og bane.

Alle myndigheter har et ansvar for å snu de globale miljøproblemene vi står overfor. Arealendringer er en av de største faktorene. Vi kan derfor kun akseptere minimumsløsningen, konsept 5 - hvor veistandarden utbedres noe. Dette konseptet gir tilstrekkelig måloppnåelse, er best på ikke-prissatte konsekvenser og har dessuten den laveste investeringskostnaden. Videre er konseptet i tråd med nullvekstmålet. Veien som bygges må ha en slik standard at den kan være omkjøringsvei for modulvogntog, men ikke tilby raskere reisetid for personbiltrafikken i en normalsituasjon, da dette vil bidra til økt trafikkbelastning på strekningen og økt kapasitet i vegnettet. Prosjektet må stoppe der, og



det må ikke skje en trinnvis videre utbygging etter konsept 4 eller utbygging av motorvei etter konsept 2, som dessverre skisseres i anbefalingen.

Vennlig hilsen

Nina Frydenlund
Koordinator FNF Østfold

Maria R. Tesaker
Koordinator FNF Akershus

Elektronisk sign.



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
ØSTFOLD



FORUM FOR
NATUR OG FRILUFTSLIV
AKERSHUS



28. mars 2019

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

INNSPILL TIL MANDAT KONSEPTVALGUTREDNING VEGFORBINDELSER ØST FOR OSLO

Naturvernforbundet har deltatt på workshop i Fredrikstad 14. og 15. november 2018 samt på møte i referansegruppa på Lillestrøm 15. mars 2019 angående konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelse øst for Oslo.

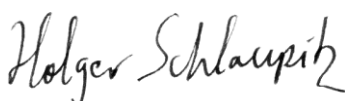
Det inntrykket vi sitter igjen med, er at Statens vegvesen legger opp til en tradisjonell vegutredning med KVU i bunnen. Så langt har det fra prosjektgruppas side ikke blitt vist noen vilje til å se på prosjektet i en større sammenheng, det vil si at alternativer eller supplement til rene vegløsninger ikke får nevneverdig fokus.

Influensområdet for prosjektet er mye større enn området Moss/Fredrikstad i sør til Lillestrøm/Fetsund i nord. Det må derfor være et rimelig krav at det i det større influensområdet også utredes både jernbane- og sjøfartsløsninger på lik linje med rene vegløsninger. Ut ifra KVU-tankegangen, der det såkalte firetrinnsprinsippet står sentralt, mener vi det blir helt feil å snevre inn mulige løsninger til kun veg allerede i den initiale fasen.

Når det gjelder mål for prosjektet, opplever vi at det i hovedsak i praksis dreier seg om framkommelighet i form av reisetid for den motoriserte trafikken kombinert med beredskap. Dette til tross for at løsninger i så henseende nødvendigvis vil svekke jernbanens konkurransekraft og generere biltrafikk og derved komme i konflikt med nasjonale og internasjonale forpliktelser hva angår klima og miljø, inkludert nullvekstmålet og målet om å flytte 30 prosent av godstransportene over 300 km fra veg til sjø og bane.

Naturvernforbundet mener det er viktig at klima, natur og miljø får en sentral plass i KVU-arbeidet i en tidlig fase. Alle sektorer, også samferdsel, må bidra til betydelige forbedringer på kort tid, og da vil løsninger som resulterer i økt vegtrafikk undergrave viktige mål. Vi ber Samferdselsdepartementet sørge for at KVU-arbeidet får et større fokus på disse utfordringen, og at løsninger utover vegutbedring-/utbygging inkluderes i utredningen.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Holger Schlaupitz
fagsjef



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Sarpsborg, 9/5-2019

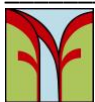
Dette brevet sendes på vegne av: DNT Vansjø, DNT Nedre Glomma, DNT Indre Østfold, Tistedalens Friluftslag, Oslofjordens Friluftsråd, Naturvernforbundet i Østfold, Norges Jeger- og Fiskerforbund Østfold, 4H Østfold, Norsk Ornitologisk forening Østfold og Østfold Botaniske Forening.

INNSPILL TIL MANDAT KONSEPTVALGUTREDNING VEIFORBINDELSER ØST FOR OSLO

Det har blitt avholdt workshop i Fredrikstad 14. og 15. november 2018 samt møte i referansegruppa på Lillestrøm 15. mars 2019 angående konseptvalgutredning (KVU) for vegforbindelse øst for Oslo. FNF Østfold har vært representert ved begge tilfeller, gjennom Naturvernforbundet i Østfold.

Vi mener at arbeidet allerede er snevret inn mot mulige alternative veiløsninger, og at dette ensidige fokuset ikke er i tråd med hva en KVU-utredning skal være. Å få transport av gods fra vei til sjø og jernbane vil være et godt bidrag til å minske utslippene av klimagasser. Arealendringer er den største trusselen mot biologisk mangfold. Ensidig fokus på veiløsninger vil ikke bidra til å løse disse utfordringene. Nye og/eller bedre veiforbindelser vil svekke jernbanens konkurransekraft og generere biltrafikk. Dette vil komme i konflikt med nasjonale og internasjonale forpliktelser hva angår klima og miljø, inkludert nullvekstmålet og målet om å flytte 30 prosent av godstransportene over 300 km fra veg til sjø og bane.

Vi vil med dette be Samferdselsdepartementet sørge for at KVU-arbeidet favner bredere og at man vurderer både jernbane og sjøfartsløsninger i utredningen, da influensområdet for prosjektet er mye større enn området Moss/Fredrikstad i sør til Lillestrøm/Fetsund i nord.



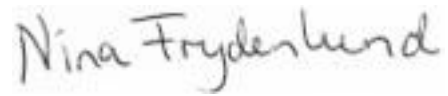
Forum for natur og friluftsliv Østfold

Vadbenken 8, 1680 Skjærhalden
TLF: 98 62 41 69
E-post: ostfold@fnf-nett.no
www.fnf-nett.no
orgnr: 917 044 066

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Østfold

A handwritten signature in black ink that reads "Nina Frydenlund". The signature is written in a cursive, flowing style.

Nina Frydenlund
Fylkeskoordinator
FNF Østfold



Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Oslo, 15. mai 2019

Dette brevet sendes på vegne av: *Den Norske Turistforening Oslo og Omegn, Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Akershus og Oslo Orienteringskrets, Skiforeningen, Norges Jeger- og Fiskerforbund – Akershus, Oslofjordens friluftsråd, og Bærum Natur- og Friluftsråd.*

Støtte til innspill til mandat Konseptvalgutredning veiforbindelse øst for Oslo

Vi viser til brev fra Forum for natur og friluftsliv (FNF) Østfold datert 9. mai 2019.

FNF Akershus støtter innspillet til mandat for konseptvalgutredning veiforbindelse øst for Oslo.

FNF Akershus vil derfor også be Samferdselsdepartementet sørge for at KVVU-arbeidet favner bredere og at man vurderer både jernbane og sjøfartsløsninger i utredningen, da influensområdet for prosjektet er mye større enn området Moss/Fredrikstad i sør til Lillestrøm/Fetsund i nord.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Akershus

Maria Rundhaugen Tesaker
Fylkeskoordinator
FNF Akershus



forum for
natur og friluftsliv
Akershus

c/o Oslo og Omland Friluftsråd, Storgata 28A, 0184 Oslo
akershus@fnf-nett.no / 45 16 68 79
www.fnf-nett.no/akershus
Org. nr.: 918940359