



Forum for Natur og Friluftsliv - Sør-Trøndelag

Sandgata 30, 7012 Trondheim

Tlf.: 91369378 E-post: sor-trondelag@fnf-nett.no

Samferdseldepartementet
postmottak@sd.dep.no

22.06.2012

Høringsuttalelse om Nasjonal Transportplan

Biologisk mangfold

En femtedel av norske arter er på rødlista og det er arealendringer som er den største grunnen til at arter dør ut. Transportsektoren har sammen med andre arealkrevende sektorer et meget stort ansvar for å se til at artene ikke blir utryddet og at Norge følger sine forpliktelser i forhold til Nagoya-protokollen og andre internasjonale avtaler. I Nagoya-protokollen har Norge ikke bare forpliktet seg til å bevare leveområder for truede arter, men også gjennomføre restaureringstiltak.

Vi mener at den delen høringsutkastet av NTP som omhandler biologisk mangfold er for svak. Man skriver i utkastet:

”Med bakgrunn i naturmangfoldloven og kulturminneloven søker transportetatene ved planlegging av ny infrastruktur å unngå inngrep i viktige naturområder og redusere inngrep i viktige kulturminner/-miljøer og verdifullt kulturlandskap. I prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmiljø, kulturmiljø og landskapsbilde skal før- og etterundersøkelser inngå som en integrert del av prosjektene. Avbøtende tiltak vil bli supplert med etablering av kompensasjonsområder. For at slike etableringer skal gi gode resultater vil det bli utviklet nye metoder som en del av dette arbeidet.”

Det er meget positivt at man skal supplere avbøtende tiltak med restaureringstiltak, men det beste er ofte å unngå inngrep i utgangspunktet. Derfor må man isteden skrive at man første og fremst skal se til å unngå skade, og dersom det ikke er mulig skal man restaurere andre områder slik at det biologiske mangfoldet totalt ikke påvirkes negativt.

Man skriver at man skal gjennomføre før- og etterundersøkelser om det er stor konflikt. Dessverre er nok våre etterkommere mer interessert i at vi bevarer artene og naturområdene enn å vite når mangfoldet gikk tapt. Derfor har undersøkelser liten nytte om man ikke bruker kunnskapen.

Friluftsliv

Enkelte transportprosjekter har stor påvirkning på folks muligheter å bedrive med friluftsliv i nærområdet. St.meld. nr. 39 (2000-2001) sier at:

”Alle skal ha høve til å drive friluftsliv som helsefremjande, trivselsskapande og miljøvennleg aktivitet i nærmiljøet og i naturen elles.”

Videre er et av de nasjonale resultatmålene:

”Område av verdi for friluftslivet skal sikrast slik at det fremjar miljøvennleg ferdsel, opphald og hausting, og at naturgrunnlaget blir teke vare på.” og *”Ved bustader,*

skular og barnehagar skal det vere god tilgang til trygg ferdsel, leik og annan aktivitet i ein variert og samanhengande grøntstruktur med gode samband til omkringliggjande naturområde.”

Man glemmer konflikten mellom infrastruktur for transport og friluftsliv i høringsutkastet. I tillegg til mosjon i det daglige hvor man ser til å røre seg når man uansett skal noe sted er kanskje turer den viktigste mosjonsformen for folk flest, blant annet har 90 % av trøndere sagt at de bruker marka til korte spaserturer¹. Med bakgrunn av dette mener vi at transportprosjekters påvirkning på friluftsliv er dårlig belyst i planen.

Det er ikke kun direkte arealkonflikter mellom friluftsliv og transport som ikke er tatt med i tilstrekkelig grad, også støy i naturområder har man tatt for lite hensyn til. I høringsutkast for nasjonal transportplan bruker man mye plass til innendørs støy og støy i bymiljø, men lite om markaområder. Selv om det ikke er mange som bor ute i marka er det meget viktig at naturområder er frie fra støy, mange har støy rundt seg en stor del av døgnet på arbeid eller hjemme. Dette medfører at det er enda viktigere at man får stillhet når man gir seg ut i naturen for å koble av. Dette må tas med bedre i planleggingen av støyende infrastruktur. Miljøverndepartementet har laget «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging». Her finner man blant annet retningslinjer om planlegging av støyende virksomheter ved stille områder som markaområder og turdrag. Man setter blant annet konkrete grenseverdier som burde bli nevnt i NTP:

Byparker: 50-55 dB

Grønnstruktur i tettsted: 45-50 dB

Ytre sone av bymarker: 35-40 dB

Større upåvirkede områder: Fremmed lyd er uønsket.

Det er ikke bare støy fra kjøretøy som kan ha virkning på lang distanse på friluftslivet. Lys fra veier kan være synlig langt inn i friluftsområder, spesielt under vinterhalvåret da lyset reflekteres i snøen. Dette har stor innvirkning på opplevelsen av turer i områder uten større inngrep som ligger nært opplyst infrastruktur. Dette gjør at sivilisasjonen kommer mer nært og dermed redusert naturopplevelse. Dessuten begrenses mulighetene å se stjerner og nordlys. Vi mener at man må ta med en strategi for hvordan lysforurensingen skal begrenses i NTP. Et første steg er at når ny belysning skal etableres eller man gjør store utskiftninger av belysning skal retningslinjene i CIE 150:2003 bli fulgt. I en strategi for å begrense lysforurensing må det også tas med at man må skifte til intelligent belysning som tilpasser lysmengden etter lysforhold og trafikk.

Å begrense lysforurensing er ikke bare en sak som er viktig for friluftsfolk og astronomiinteresserte, det sparer ofte energi og dermed bra for miljøet og senker strømutgiftene. Å skifte til intelligent belysning innebærer at man kan spare 65 % av strømmen som går åt til belysning som innebærer 1 TWh og 600 millioner kroner i året (<http://www.tu.no/energi/2008/01/28/sparer-strom-med-smart-veilys>).

Sykkel

Man skriver at det er behov for enda 1700 km sykkelveier langs riksveinettet og foreslår at man bygger 300 km i planperioden. Med dette tempoet når man det behov

1 Østlandsforskning 2/2000 «Norsk friluftsliv på randen av modernisering?»

man har på 60 år, det er altfor lang tid. Både for folkehelsen og for miljøet er det viktig å se til å tilgodese behovet betydelig tidligere enn etter 2070.

Vi vil understreke at arbeidet med å legge til rette for gåing og sykling som del av transport må ses i sammenheng med å legge til rette for gåing og sykling på fritida som del av friluftslivet. Det er mange tilknytningspunkter og mulige synergieffekter. Miljøverndepartementet arbeider med nasjonal handlingsplan for friluftsområder der en bl.a. skal registreres eksisterende, og pekes på behov for nye viktige ferdselsårer, som kyststier og pilegrimsleder. Direktoratet for naturforvaltning har ei særskilt nærmiljøsatsing der flere av pilotprosjektene fokuserer på lett tilgang til turveier i og fra boområder til friluftsområder. For gjennomføring av nasjonal gangstrategi og nasjonal sykkelstrategi, særlig i forhold til det holdningsskapende arbeidet, er et bredt samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer nødvendig.

Uttalelsen støttes av: FIVH-Trondheim, Naturvernforbundet i Sør-Trøndelag, Norges Jeger og Fiskerforbund i Sør-Trøndelag, Norsk Botanisk forening Trøndelagsavdelinga, Norsk Ornitologisk Forening avdeling Sør-Trøndelag, Syklistenes Landsforening, Trondhjems Turistforening, Trondheim Turmarsjforening og WWF Midt-Norge.

Staffan Sandberg
Fylkeskoordinator
Forum for Natur og Friluftsliv Sør-Trøndelag