



Norsk Ornitologisk Forening (NOF) Hole og Ringerike lokallag

Postboks 52
N-3529 Røyse

e-post: viggoree@online.no internett: www.birdlife.no

Til: Jernbaneverket og Statens vegvesen
Att.: Jernbaneverket, Hamar
E-postadresse: postmottak@jbv.no

Deres ref.

Deres kontaktperson

Vår ref.

Vår kontaktperson
Viggo Ree

Dato
27.3.2015

Høring Ringeriksbanen og E 16 Skaret – Hønefoss

Det vises til nettsiden:

<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City-/Ringeriksbanen/Horing-Ringeriksbanen-og-E16-Skaret--Honefoss/>

<http://tinyurl.com/pcmte6>

Høringsrunden knytter seg til tre delrapporter som er tilgjengelige på denne nettsiden. Høringsfristen er satt til 27.3.2015.

NOF sender høringsbrev sammen med 7 andre organisasjoner. I tillegg ønsker NOF Hole og Ringerike å bidra med egen høringsuttalelse. Grunnen er at lokallaget har arbeidet med disse samferdselssakene i over 20 år.

Oppsummering

Det særegne natur- og kulturlandskapet i Hole og Ringerike er noe av det mest verdifulle Norge har. Ethvert inngrep i dette området vil ødelegge helheten og unike kvaliteter. Om de planlagte samferdselsprosjekter med firefelts motorvei (E16) og dobbeltsporet jernbane (Ringeriksbanen) blir en realitet vil disse inngrepene vandalisere dette storslagne landskapet for all framtid. En sivilisert nasjon kan ikke ødelegge sine viktigste natur- og kulturverdier! NOF går derfor i mot enhver forsøk på å ta denne delen av arven vekk fra befolkningen og kommende generasjoner. Spesielt forstemmende har det vært å følge denne planleggingen fordi det eksisterer gode alternativer med en jernbane mellom Oslo og Hønefoss via Nittedal og oppgradering av dagens E16 gjennom Ringerikslandskapet.

Historisk tilbakeblikk

Hole kommune gikk i 2001 i mot en Ringeriksbane med brokryssing i Kroksund-området. Årsaken var hensynet til bl.a. Ramsarkonvensjonen og Konvensjonen om biologisk mangfold. Et enstemmig kommunestyre fattet følgende vedtak den 15.1.2001:

"1. Hole kommunestyre vil peke på at begge trasealternativene over Kroksund er uakseptable for Hole. Det kan reises sterke motforestillinger mot traseene ut fra så vel nasjonale hensyn i

forhold til kultur, miljø og landbruk som internasjonale hensyn i forhold til miljø. Kommunestyret vil spesielt trekke fram miljøinteressene knyttet til våtmarksområdet i nordre Tyrifjorden, det nasjonalt viktige kulturlandskapet i Hole, samt Viksåsen naturreservat og Biliåsen landskapsvernområde. En iverksettelse i denne korridoren vil være i konflikt både med Ramsarkonvensjonen og Konvensjonen om biologisk mangfold. Det vises i den forbindelse til høringsuttalelsen fra Fylkesmannen med seinere justeringer/ presiseringer. Også mange andre tunge høringsinstanser har reist sterke innvendinger mot begge traseene i Kroksundkorridoren.

Kommunestyret vil peke på at Norderhovlinja er den mest problematiske i forhold til jordbruk, kulturlandskap og tekniske forhold, mens Busundlinja er den mest problematiske i forhold til naturforvaltningsinteresser. Etter kommunestyrets mening viser resultatet av den planprosessen som nå er gjennomført at det ikke er forsvarlig og samfunnsgagnlig å legge en banetrase over Kroksund.

2. På denne bakgrunn finner Hole kommunestyret ikke å kunne fremme kommunedelplan for noen av disse traseene, men viser til vedtaket vedrørende Åsa-alternativet, jf. K-sak 004/01."

Under Stortingets behandlet saken den 4.12.2002 (Innst. S nr. 67 (2002-2003) – valg av trasékorridor for Ringeriksbanen) var Hole kommunes mangeårige bestrebelser for å hindre etablering av en jernbane gjennom Tyrifjorden våtmarkssystem og Ringerikslandskapet en avgjørende faktor. Behandlingen og avstemningen i Stortinget resulterte i at Åsa-alternativet (trasé øst for Steinsfjorden) ble valgt dersom en Ringeriksbane senere skulle bygges.

Da Kroksund-alternativet med broløsning ble forkastet av Stortinget i desember 2002 var det hensynet til våtmarkssystemet og Ramsarkonvensjonens forpliktelser som var avgjørende for utfallet av avstemningen. Stortingsvedtaket var ikke bare et resultat av Hole kommunes langvarige og aktive kamp for kultur- og miljøverdiene i Kroksund og andre deler av bygda, for en rekke andre instanser, etater, organisasjoner og enkeltpersoner hadde i mange år arbeidet målrettet for å hindre en omfattende samferdselsutbygging i området. Både Direktoratet for naturforvaltning og Fylkesmannen i Buskerud var klare i sine høringsuttalsler om Ringeriksbanen. NOF og andre på miljøsidene sto også for de samme synspunkter. Man kunne dermed konkludere med at en langvarig prosess førte fram til et resultat der miljøargumentene gikk foran de politiske.

Stortingets valg av trasé for Ringeriksbanen var et sentralt tema under en nasjonal konferanse om naturmangfoldåret 2010 på Grand Hotel i Oslo den 14.4.2010. Arrangører var Statens vegvesen og Jernbaneverket (<http://tinyurl.com/6a94roa>). Blant foredragsholderne var Direktoratet for naturforvaltnings direktør Janne Sollie. Hun brukte nettopp Stortingets vedtak i forbindelse med Ringerikesbanen gjennom Hole i 2002 som et glimrende eksempel på hvordan man i dag tar hensyn til biologisk mangfold og miljø. Her er noen av momentene direktør Sollie hadde i sitt foredrag (den gjengitte teksten nedenfor er mottatt fra Direktoratet for naturforvaltning etter forespørsel fra NOF og dreier seg om direktørens egne anmerkninger til foredraget):

«Sektorsamarbeid viktig: Tap av naturmangfold ikke et miljøproblem, men et samfunnsproblem. Regjeringens miljøvernpolitikk bygger på at alle samfunnssektorer har selvstendig ansvar for å legge miljøhensyn til grunn for sin virksomhet. Samferdselssektoren står bak inngrep som kan medføre store tap for naturens mangfold og må i likhet med andre

sektorer ta hensyn til de nasjonale målene i arealpolitikken. (Landbrukssektoren spisser f eks sine tilskudd mot tiltak som gagnar naturmangfoldet). => Viktig at vi samarbeider. Sammen kan vi få utrettet noe!

Løsninger som ivaretar naturmangfold

Ringeriksbanen og E6-Trondheim-Værnes - Konkrete eks på "heldige løsninger" mtp naturmangfold:

Ringeriksbanen (Bergensbanens forkortelse): opprinnelig planlagt trasé over Kroksund ville berørt de store naturverdiene mellom Tyrifjorden og Hønefoss, inkl Storelva (med naturreservat, deler har status som Ramsarområde).

Jernbanetraseen er nå planlagt å gå om Åsa, i en bue *utenom* våtmarkssystemet, noe som forlenger traséen med 4,5 km. Til tross for at trasevalget har dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, - ble det prioritert å ta hensyn til landskap, landbruk, kulturminner – og naturmangfold, ikke minst fuglelivet. Noe både natur og friluftsliv – og samfunnet - vil tjene på på sikt.

Samferdselsdepartementets innstilling i St.prp. nr. 66 (2001-2002) Om valg av trasékorridor for Ringeriksbanen m.m: Samferdselsdepartementet [finner] etter en samlet vurdering ikke å kunne tilrå at korridoren over Kroksund legges til grunn for den videre planlegging. Samferdselsdepartementet vil derfor anbefale at den videre planlegging av Ringeriksbanen tar utgangspunkt i korridoren over Åsa, selv om denne har dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. http://www.regjeringen.no/nn/dep/sd/dok/regpubl/stprp/20012002/stpr_p-nr-66-2001-2002-/9.html?id=287470»

Naturverdiene i Kroksund-området i Hole har naturligvis ikke forsvunnet i løpet av de siste 10-15 årene. Det viser ikke minst foredraget til Direktoratet for naturforvaltnings direktør i april 2010. Følgende faktorer dokumenterer og understøtter betydningen av Kroksund-området i miljøsammenheng:

- **Eksisterende dokumentasjon av miljøverdier, bl.a. grunnlagsmaterialet samlet inn av NOF**
- **NINAs fagrapporter**
- **Hole kommunes betydelige engasjement for disse verdiene**
- **Direktoratet for naturforvaltnings presiseringer i tilknytning til denne delen av norsk naturarv**
- **Stortingets hensyntagen til naturkvalitetene i området**
- **Ramsarsekretariatets anbefalinger**

Den 1.7.2013 ble Direktoratet for naturforvaltning slått sammen med Klima- og forurensningsdirektoratet. Den nye etaten fikk navnet Miljødirektoratet. I et brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet under tittelen "Innsigelse til kommunedelplan for E16 Skaret-Hønefoss i Hole og Ringerike kommuner" av 5.5.2014 er etaten fortsatt klar i sine vurderinger knyttet til natur- og kulturlandskapet i området (<http://sabima.no/files/iljodir.-innsigelse-E6-Honefoss.pdf>). Miljødirektoratet går klart i mot etableringen av ny E16 (firefelts motorvei) gjennom både kulturlandskapet og Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Dermed bringer etaten videre de faglige synspunkter som Direktoratet for naturforvaltning ved direktør Janne Sollie vektla både for fem år siden og ellers under denne mangeårige prosessen.

Norge og Ramsarkonvensjonen

For vårt land har det i alle år etter ratifiseringen i 1974 vært viktig å følge opp forpliktelsene i tilknytning til Ramsarkonvensjonen – og derigjennom vise respekt og anstendighet i internasjonal miljøsammenheng. Som miljønasjon har det derfor alltid vært av betydning å vise resten av verden at Norge følger opp internasjonale avtaler og konvensjoner. Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen i 1996. Allerede året etter (1997) ble området besøkt av representanten Tim Jones fra Ramsar-sekretariatet i Sveits, og i hans rapport om oppholdet i vårt land ble norske myndigheter frarådet å anlegge samferdselstraseer gjennom dette våtmarkssystemet i Buskerud.

Ramsar Advisory Mission (RAM)

NOF tar det for gitt at norske myndigheter fortsatt ønsker å markere seg som en miljønasjon på den internasjonale arena. Da Ramsarkonvensjonens generalsekretær Christopher Briggs besøkte Norge i august 2014 ble det inkludert en befaring til Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem. Dette fant sted den 31.8.2014. I kjølvannet av dette besøket ble det sendt et brev fra generalsekretæren til norske miljømyndigheter. Brevet fra Ramsar-sekretariatet, som var datert 24.9.2014, var stilet til Miljødirektoratet og hadde tittelen "Potential ecological change at Ramsar Site 802 Nordre Tyrifjord". I brevet ble det foreslått at Miljødirektoratet sørger for at en "Ramsar Advisory Mission" (jf.: <http://www.ramsar.org/activity/ramsar-advisory-missions>) besøker Tyrifjorden-området. Dette representerer et betydningsfullt innspill fra Ramsarkonvensjonen til norske myndigheter for å bidra til at helheten i Tyrifjorden våtmarkssystem blir ivaretatt på best mulig måte. Ordlyden i brevet i denne forbindelse er:

"Given this threat to the Site, and the fragility of these internationally important wetlands, we propose that the Norwegian Environment Agency invite a Ramsar Advisory Mission to visit the Site, gather information available including any available EIAs, and assess the ecosystem functioning, the wetland values and services provided, and the potential impacts of road and railway construction according to the different routes under review."

I en internasjonalt så viktig sak er det en selvfølge at norske miljømyndigheter sørger for at representanter fra Ramsarkonvensjonen kommer til Tyrifjorden-området for å gi råd slik at vårt land kan følge opp sine internasjonale forpliktelser. NOF tar det for gitt at en RAM blir en realitet. Om Norge skulle vedta utbygginger som vil ødelegge deler av eller helheten i Tyrifjorden våtmarkssystem vil dette raskt kunne bringe området inn på **Montreaux-listen**. Dette er i internasjonal sammenheng en skammens liste over ulike lands våtmarksområder som myndighetene ødelegger eller ikke klarer å forvalte i henhold til Ramsarkonvensjonens forpliktelser. For Norge som ønsker å framstå som en miljønasjon kan ikke våtmarker på **Montreaux-listen** være spesielt fordelaktig i internasjonale fora.

Det eventyrlige landskapet

Hole kommune markerte seg i desember 2006 ved å vedta en ny visjon for sitt område. Dette fikk slagordet "**Eventyrlig fortid – eventyrlig framtid**". I denne sammenhengen vises det stolt til eventyrsamleren og dikterpresten Jørgen Moe (1813-1882) som trådte sine barnesko på Mo gård i Hole. En slik visjon bringer naturlig nok også tankene inn mot andre eventyrlige elementer i dette landskapet. Hole forvalter en lang og spesiell historie helt fra steinalderen med oldsaksfunn og bronsealderen med gravhauger og andre fornminner – via de fire

middelalderkonger som er representert i kommunevåpenet (Halvdan Svarte, Sigurd Halvdanson Syr, Olav den Hellige og Harald Hårdråde) – til dikterprestens virke fram til slutten på 1800-tallet. I og rundt bygda befinner det seg ikke mindre enn fem middelalderkirker. Ved en av disse – Norderhov kirke – sørget Anna Colbjørnsdatter i mars 1716 for at mange svenske soldater ble drept og tatt til fange. Dette fant sted under Den store nordiske krig.

Da Kong Karl III Johan (1763-1844) – konge av Sverige og Norge – besøkte Krokskogen i 1832 fikk han mulighet til å skue ut over landskapet i Hole og Ringerike fra et fjellplatå i nærheten av Krokkleiva. Dette utkikkstedet fikk senere navnet **Kongeudsigten** eller **Kongens utsikt**. Herfra kan betrakte både det enestående kulturlandskapet med de mange naturkvaliteter innimellom – ikke minst våtmarkssystemet med Steinsfjorden, Tyrifjorden og deltaområdet langs Storelva. Innimellom ligger kalkåser og de mange kjente fossillokaliteter i denne delen av Oslofeltet. Det finnes ikke noe sted i kongeriket Norge hvor så mange kvaliteter knyttet til kultur og natur er så tettbeliggende som på disse få kvadratkilometer. Å ødelegge dette fantastiske og vakre landskapet med en firefelts motorvei og en dobbeltsporet jernbane vil være en tragedie også for kommende generasjoner. **Kongens utsikt** vil miste mye av sin identitet om en slik vandalisering skulle bli et faktum.

De planlagte traseer for motorvei og jernbane gjennom Ringerikslandskapet vil dessuten føre til tap av viktig matjord og mange bolighus vil måtte rives. Det vil ikke bli særlig eventyrlig for innbyggerne å stå og se sine hjem bli revet og eiendommene rasert av anleggsmaskiner om dette samferdselsprosjektet skal settes ut i livet. I Vik- og Løken-området er planlagt "cut and cover"-inngrep hvor flere hus må rives, og her kan Viksåsen naturreservat og Biliåsen landskapsvernområde bli påført varige skader. Visjonen fra 2006 kan bli vanskelig å forsvare for politikere i Hole som i dag ønsker en slik utvikling. For de som blir boende langs med motorvei og jernbane vil en rekke sentrale livskvaliteter bli redusert eller ødelagt, bl.a. når det gjelder støypoblemer, svevestøv og saltavrenning. Holebygda og store deler av Ringerike vil bli radikalt forandret om de planlagte samferdselsprosjekter skulle bli vedtatt. Ekstra nedslående er det å lese at en slik omfattende utbygging har negativ samfunnsnytte – selv om folketallet skulle øke betydelig.

Viltkorridorer vil bli ødelagt

Vannfugler – svaner

En etablering av broer for vei og jernbane over Kroksund og Storelva vil representere ødelagte viltkorridorer. Det er en kjent sak at andefugler, spesielt svaner, flyr inn i luftledninger. Dette finner sted først og fremst på dager med tåke eller dårlig sikt. Et slikt kollisjonspunkt hadde vi der dagens E16 krysser Kroksund over Sundøya og Slettøya. Her er det en viktig korridor for flygende svaner som forflytter seg mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Dette var det verste stedet i Buskerud hvor svaner mistet livet på grunn av luftledninger. Like etter at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem ble innlemmet i Ramsarkonvensjonen i 1996 tok Ringeriks-Kraft miljøansvar og sørget for å legge strømlledningene ned som jordkabler. Dermed opphørte de mange kollisjonene mellom luftledninger og svaner. I 2003 gjennomførte Ringeriks-Kraft et lignende tiltak ved Synneren naturreservat der mange svaner også fløy seg ihjel mot luftledninger.

Om det bygges en jernbanebro over Kroksund vil det igjen bli etablert et kollisjonspunkt for flygende svaner. Den planlagte broforbindelsen vil utgjøre en mer omfattende drapsstrekning for fuglene i og med at broen med sine strømførende ledninger vil rage høyre til værs enn

luftledningene på 1990-tallet. Et slikt kollisjonspunkt vil gjøre området kjent og skape negative holdninger og ufordelaktig omtale langt ut over landegrensene. **En jernbane her vil dessuten føre til at enda mer av våtmarkssystemets vann- og strandarealer vil bli utfylt, og en viktig viltbiotop som Sundvollbukta vil bli ødelagt for godt.** Broer over Storelva vil representere de samme kollisjonsproblemene for flygende svaner og andre andefugler i denne delen av våtmarkssystemet. Problemene med jernbanebro over Kroksund er beskrevet i flere fagrapporter – se bl.a. følgende NINA-utredninger fra slutten av 1990-tallet:

Erikstad, L., Reitan, O., Stabbetorp, O. og Sloreid, S. E. 1998. Kartlegging av naturtyper og verdifull og sårbar natur ved Sundvollen i Hole kommune. *NINA Oppdragsmelding 540*: 1-40.

Erikstad, L., Reitan, O., Stabbetorp, O. og Ytrehorn, O. 1999. Ringeriksbanen - en landskapsøkologisk analyse av konsekvensene for ulike traséer gjennom Hole og Ringerike kommuner. *NINA Oppdragsmelding 606*: 1-44.

Erikstad, L., Reitan, O. og Ytrehorn, O. 1997. *Ringeriksbanen - en landskapsøkologisk analyse av konsekvensene for ulike traséer gjennom Hole og Ringerike kommuner.* Fagutredning fra Norsk institutt for naturforskning (NINA) til konsekvensutredning og hovedplan innen temaet Landskapsøkologisk analyse, Ringeriksbanen (utkast). 47 s.

Reitan, O. 1998. E16 ved Kroksund - Vurderinger av bruløsninger i forhold til fugleforekomster. *NINA Oppdragsmelding 562*: 1-19.

Hjortevilt – elg

En trasé for motorvei og jernbane gjennom klimavernskogen fra Svensrud/Bymoene/Kjellerberget i sør til Mosmoen i nord vil ødelegge i første rekke den viktige viltkorridoren for elg i området. Dette er den siste intakte vandringsruten for denne hjorteviltarten mellom Krokskogen og Holleia. Også en rekke andre pattedyrarter vil få sine tradisjonelle vandringsruter spolert om et slik samferdselsprosjekt skulle bli realisert. Dette skogarealet er også et av Holebygdas viktigste friluftsområder. I realiteten vil kommunen bli flerret opp og delt i to om en slik utbygging blir vedtatt og gjennomført.

Sluttord

NOF Hole og Ringerike er klar over at Jernbaneverket og Statens vegvesen har utført et oppdrag for Samferdselsdepartementet. Selv om utredningsarbeidet har hatt klare føringer for en samordning av vei og bane gjennom Bærum er det grunn til å tro at andre trasealternativer kunne vært inkludert i denne utredningsprosessen dersom de to etater virkelig hadde ønsket og stått på for det. I stedet har vi opplevd at de involverte samferdselsetater har ivret for sine anbefalinger. Det har mange vært vitne til bl.a. på ulike møter. Dersom denne planleggingen skulle føre fram til en utbygging i og en ødeleggelse av det enestående natur- og kulturlandskapet på Ringerike er det mange som vil få sine navn knyttet til ansvaret for et av tidenes mest miljødestruktive samferdselsprosjekter i ettertidens historiebøker. Dagens anslåtte pris på kr. 26.000.000.000 vil garantert bli økt betydelig. All erfaring viser at slike prosjekter blir fra 3 til opp mot 10 ganger dyrere enn først beregnet. NOF Hole og Ringerike

har imidlertid fortsatt tro på at både regjeringen og Stortinget vil ta til fornuft og stanse dette ulønnsomme og miljøfiendtlige samferdselsprosjektet.

Med vennlig hilsen

NOF Hole og Ringerike
v/ Viggo Ree (leder)



Kopi til:
Klima- og miljødepartementet
Samferdselsdepartementet
Miljødirektoratet
Fylkesmannen i Buskerud