

22. juni 2018

Bane NOR
Postboks 4350, 2308 Hamar
postmottak@banenor.no

Saksnummer: 201803375 - Ringeriksbanen og E16 - Høringsuttalelser

Merknader og innspill til forslag til reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16 med konsekvensutredning

Det refereres til Ringeriksbanen og E16, saksnummer 201803375, Forslag til reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16 med konsekvensutredning, fra Bane NOR. Sabima gir følgende høringsuttalelse med merknader til forslaget til reguleringsplan.

Innledning

I Meld. St. 14 (2015-2016) *Natur for livet – Norsk handlingsplan for naturmangfold* fastslår regjeringen at det legges et generasjonsperspektiv til grunn i forvaltningen av norsk natur. Videre står det: *”Regjeringen skal sikre framtidige generasjoners mulighet til å skape verdier basert på velfungerende økosystemer. Regjeringen vil derfor bidra til at dagens bruk av naturen er bærekraftig, hindre at arter utryddes og naturtyper forsvinner, og videreføre arbeidet med å bevare et representativt utvalg av norsk natur.”*

Valget av trase fra Sandvika til Hønefoss som er lagt til grunn for reguleringsplanen vil medføre meget store, og etter vår faglige vurdering helt uakseptable negative konsekvenser for naturmangfoldet, og er følgelig ikke i tråd med regjeringens egne målsettinger. Noen av områdene som blir berørt er leve- og bruksområder for kritisk trua arter som Norge har både et nasjonalt og internasjonalt ansvar for å ivareta. Noen av disse står i fare for å bli utryddet på grunn av inngrepene som planlegges. Også truede og internasjonalt verneverdige naturtyper kan gå tapt.

Det beste hadde derfor vært å unngå helt flere av de sårbare naturområdene som den planlagte traseen fra Sandvika til Hønefoss nå direkte og indirekte vil ødelegge eller kraftig forringe. Vi viser til våre tidligere innspill der Sabima, ut fra hensynet til arter og naturtyper som Norge har forpliktet seg til å ivareta, ikke støtter dette

trasevalget for jernbane og firefelts bilvei. Vi mener fortsatt at trasé for jernbane over Nittedal burde vært utredet, eventuelt om Åsa, og at E16 i størst mulig grad burde ha fulgt dagens trase.

Likevel ønsker vi å komme med tydelige innspill til reguleringsplanen slik den nå foreligger, selv om vi er kritiske til den planlagte utbyggingen i sin helhet.

Selv med de til dels omfattende avbøtende tiltakene som vurderes, samt forslagene til restaurering og økologisk kompensasjon, vil fortsatt konsekvensene være irreversible og negative for naturmangfoldet.

Det er spesielt trasévalget for firefelts motorvei og jernbane gjennom nasjonalt og internasjonalt viktige naturområder, som våtmarker, kroksjøer og viktige hekkeområder vi reagerer på. Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem og Ramsar-område, Røysehalvøya med nasjonalt viktig natur- og kulturlandskap, og Steinsfjorden/Tyrifjorden vannområde er eksempler på områder som vi mener påføres uakseptable negative inngrep og forstyrrelser i den foreliggende planen. Inngrepene som planlegges i disse områdene vil gjøre ubotelig og irreversibel skade.

Som vi har kommentert tidligere, går planprosessen i denne saken alt for fort, med tanke på de omfattende inngrepene tiltaket vil medføre, og med tanke på både omfanget og verdiene av naturtypene og artene som berøres.

Det er fortsatt påfallende mange usikkerheter knyttet til valget av trase i den foreslåtte reguleringsplanen. Vi mener også at flere av forslagene som er fremmet i reguleringsplanen er basert på et kritikkverdig tynt kunnskapsgrunnlag.

Det er likevel viktig, når hovedplanene nå er vedtatt og forslagene til regulering er til høring, at det gjøres alt som er mulig for å avbøte, restaurere og kompensere for inngrepene og skadene som tiltaket vil medføre.

Områder og inngrep av overordnet betydning:

Mælingen

Sabima mener at det lengste bro-alternativet ved Mælingen utvilsomt må velges, dersom tiltaket uansett skal gjennom dette sårbare og verdifulle naturområdet. Vi mener dette selv om byggekostnadene med lang bro er noe høyere enn alternativet med kortere broer. Verdien av de varige tapene av natur og rødlistede arter må her tillegges stor vekt.

Kroksund

Vi mener at masse-utfyllingen av Kroksund og mellom Elstangen og Rørvik må begrenses til et absolutt minimum av hensyn til strømforhold og vannmiljø i dette viktige og sårbare området. Steinsfjorden er en av de mest artsrike innsjøene i Norge. Ytterligere innsnevring av utløpet og tap av viktige gruntvannsområder kan blant annet ha negativ innvirkning på kreps og med tanke på vasspest.

Vi er klar over at det er en stor utfordring for tiltakshaver å finne egnete deponier for den enorme mengden av stein og løsmasse som prosjektet genererer i forbindelse med graving av tunneller og skjæringer. Denne utfordringen har imidlertid vært kjent siden starten av prosessen, da ulike traseer og løsninger ble vurdert, og vi forutsetter at naturen ikke blir skadelidende for å løse dette.

Når det nå er den forelagte løsningen som er valgt, mener vi tiltakshaver må ta høyde for og innarbeide både tid og budsjett i prosjektet for en ansvarlig håndtering av disse massene, som ikke påfører verdifull natur eller andre berørte parter store og unødvendige skader eller ringvirkninger. Dette omfatter i høyeste grad Kroksund, men også andre områder som er satt av som mulige deponier og masselagringsområder langs traseen og i nærområdet ellers (se flere eksempler kommentert under).

Vi mener det ikke er et godt nok argument at utfylling av Kroksund vil skape arealer som så kan utbygges med 'kompakt tettbebyggelse' nær nye Sundvolden stasjon. Dette er et infrastrukturprosjekt som skal bedre transporten mellom Sandvika og Hønefoss – ikke et fortettings- og utbyggingsprosjekt for de aktuelle kommunene. Å bruke tilrettelegging for utbygging av boliger og næringseiendom rundt Sundvolden som et påskudd til å få deponert "problem-avfall" fra prosjektet, når det innebærer såpass store inngrep og ødeleggelse av et viktig og verdifullt vannmiljø, mener Sabima ikke er akseptabelt.

Her følger først våre innspill til noen overordnede temaer, etterfulgt av våre innspill til de enkelte strekningene.

Naturmangfold

De foreliggende planene for traséer berører områder som regnes som biologiske 'hotspots', ikke bare i norsk sammenheng, men også i Skandinavia og internasjonalt for øvrig.

Områdene nord for Tyrifjorden har et svært høyt biologisk mangfold, stor variasjon i naturtyper og stor landskapsvariasjon. De omfatter blant annet den sterkt trua naturtypen kroksjø, som Norge internasjonalt har forpliktet seg til å ivareta gjennom

Ramsarkonvensjonen, samt meandere og flomløp. Særlig viktig er elvelandskapet langs Storelva, med tilhørende kroksjøer.

Det er en særlig rik flora på Ringerike. Holebygda har mye kalkrik grunn som gir grunnlag for en flora med mange rødlistearter. Variasjonen i landskapet mellom skog, lysåpne sletter, kalkskrenter, våtmarks- og strandområder gjør dette området unikt i nasjonal sammenheng. Det er ikke bare kalkområdene som har en rik flora, men også Krokskogskrenten øst for Tyrifjorden og Steinsfjorden, samt furumoene som ligger på elveavsetninger omkring Storelva.

Elvemusling og edelkreps, som finnes i henholdsvis Storelva og Kroksund, er arter Norge er internasjonalt forpliktet til å ivareta.

Det er altså unike områder som nå skal fragmenteres. De valgte trasealternativene som krysser disse områdene var de som ble vurdert til å ha størst negativ konsekvens for naturmiljøet i tidligere utredninger for ny E16. Da er det avgjørende at det gjøres store og gode avbøtende tiltak, som tidlig sikres finansiering og gjennomføringsevne. Det må også settes strenge bestemmelser om restaurering av områder som blir berørt i anleggsperioden, også disse med sikret finansiering og bindende framdriftsplaner.

Kunnskapsgrunnlag

Selv om det nå er gjennomført en konsekvensutredning for hele den foreslåtte strekningen, har det totale tiltaket en slik dimensjon at det fortsatt er et manglende kunnskapsgrunnlag for å ta endelige beslutninger rundt tiltaket i flere delområder og i forbindelse med en rekke av konsekvensene. Det er dermed etter vår oppfatning behov for betydelig grundigere utredninger knyttet til deler av prosjektet.

Dette er sannsynligvis en konsekvens av at det ikke har vært en omfattende konseptvalgutredning (KVU) med KU i forkant av prosessen. Dette er bekymringsverdig og er knyttet til det vi mener er en forhastet tidsplan styrt av at planprosessen gjennomføres som statlig reguleringsplan.

Det må især utredes mer for våtmarkssystemet ved Storelva, for krysningen ved Kroksund, for delstrekningen Skaret – Høgstet, og for furuskogområdet ved Prestmoen; alle hver seg unike naturområder.

Det er ennå ikke kjent hvilke endelige konsekvenser tiltakene vil få for naturmangfoldet i de viktigste berørte områdene. Sabima mener derfor at endelige løsninger for tiltaket, inkludert behovene for kompensasjon og avbøtende tiltak, ikke

kan bestemmes før mer detaljkartlegging er gjort og slike konsekvenser er utredet grundigere.

Det må også utredes og formidles klarere om det fortsatt finnes alternativer som vil gi mindre negative konsekvenser.

Økologisk kompensasjon

Sabima skal levere merknader og innspill til Fylkesmannen i Buskeruds høring av *Verneplan for økologisk kompensasjon, Ringeriksbanen / E16*. Der vil vi gå i noe mer detalj enn vi gjør her. Her begrenser vi oss til noen overordnede betraktninger rundt Bane NORs tilnærming til økologisk kompensasjon, og til totalarealene som foreslås vernet i forbindelsen med den foreslåtte kompensasjonen.

Kommentarer til tiltakshavers arbeid med økologisk kompensasjon i planarbeid så langt:

Vi støtter at det må betydelig med økologisk kompensasjon til, når først disse trasévalgene er gjort, i og med at det helt klart ikke vil være mulig å nå et akseptabelt forvaltningsmål med de tiltak som er foreslått for å unngå, avbøte eller restaurere de naturverdiene som vil gå tapt eller forringes av tiltaket.

Når det er sagt mener vi at det ut fra at miljøfaglig ståsted ser ut til at tiltakshaver har valgt et absolutt minimum av areal som skal brukes for å kompensere for de arealene som vil gå tapt eller forringes av tiltaket; et totalt kompensasjonsbehov på 300-350 dekar. Et slikt omfang og utvalg av arealer vil, etter vår mening, ikke på langt nær reelt sett kunne kompensere for arealene og naturverdiene som vil mistes eller forringes av det planlagte tiltaket.

Vi savner også avklaring av prinsipper for kompensasjon som er benyttet, og forholdstall for kompensasjon som er brukt.

Det er en klar mangel at områder som vil gå tapt gjennom tiltaket i området rundt Kroksund ikke er tatt med i kompensasjonsforslaget fra tiltakshaver.

Det ser også ut til at områder som kunne ha vært brukt lokalt til kompensasjon, men som sannsynlig ville ha utløst konflikt med grunneiere ut fra deres bruksinteresser eller jordvern-krav, er tatt ut av planen. Selv om vi forstår behovet for konfliktdemping mener vi dette er uheldig fordi det begrenser muligheten til å faktisk få til en reell, akseptabel virkning av det totale kompensasjonstiltaket.

Sabima, og andre faglig relevante aktører fra akademien og sivilsamfunnet, skulle hatt mulighet til å gi innspill – for eksempel til valg av forholdstall på kompensasjon,

hvilke områder som burde inkluderes i utvalg, og på prinsipper for valg av områder. Siden dette er nybrottsarbeid i Norge, bør det være særlig stor grad av åpenhet rundt og involvering i denne prosessen.

Det burde vært satt av betydelig mer tid til arbeidet med kompensasjon, og prosessen burde ikke vært tvunget til rask behandling bare for å kunne behandles samtidig med de andre forhastede planprosessene.

Vi viser til veileder for økologisk kompensasjon for Ramsar-områder. Våtmarkssystemet som helhet, og konsekvenser på hele området burde vært tatt med i vurderingen av økologisk kompensasjon.

Arbeidet med kompensasjon i Åkersvika har vist at det er viktig å avklare kompensasjon tidlig i prosessen. Det startet med et krav om 1:3 kompensasjon, men på grunn av grunneierkonflikter, slik vi har forstått det, har ikke det vært mulig å gjennomføre. Vi frykter at det kan skje også i denne prosessen, noe som ikke vil være akseptabelt.

Sabima vil følge nøye med og ta opp med relevante myndigheter om kompensasjonen svekkes på grunn av klager fra eller konflikter med grunneiere eller andre berørte parter. Ikke fordi vi ikke forstår eller har sympati med de berørte, men fordi det er tiltaket i seg selv som utløser det nye vernebehovet, og da må tiltakshaver ta fullt ansvar for å sikre tilstrekkelige kompensasjon som en naturlig og integrert del av den helhetlige gjennomføringen av tiltaket. Ellers er, etter vår mening, prosjektet i sin helhet ikke gjennomførbart.

De foreslåtte verneområdene ved Storelva kan ikke regnes som økologisk kompensasjonsområder. Dette er områder som uansett skulle vært vernet for lenge siden, men som ikke har blitt det i påvente av regulering til vei/bane.

Generelt om økologisk kompensasjon, og noen prinsipper Sabima mener bør følges i det videre arbeidet med kompensasjon:

Kompensasjon må alltid være aller siste utvei. Unngåelse, avbøting og restaurering må prioriteres først.

Økologisk kompensasjon er ikke å bare verne tilsvarende naturtype andre steder.

Kompensasjon skal erstatte tapte naturverdier gjennom å nyskape minst tilsvarende områder. Prinsippet om 'no net loss' (intet netto tap) må følges.

Arealer som allerede er aktuelle for framtidig vern, eller som ikke trues av betydelig tap eller forringelse, skal ikke benyttes som kompensasjonsarealer. Å kompensere med eksisterende eller allerede planlagte verneområder er altså ikke en akseptabel løsning. Restaurering av ødelagte områder, slik at de reelt sett oppnår den samme eller høyere verdi som det som går tapt, bør være førsteprioritet når man skal finne kompensasjonsareal.

Overkompensasjon; Som hovedregel skal det alltid kompenseres for vesentlig mer enn det som blir ødelagt. Sabima mener 1:5 må være minstekriteriet for det arealmessige forholdet ved kompensasjon.

Hvorvidt kompensasjon skal være on-site eller off-site må avklares tidlig.

God kartlegging må ligge til grunn for valg av områder, og det må sikres budsjett og andre nødvendige ressurser for langsiktig kartlegging og overvåking av både berørte områder og kompensasjonsområder.

Det må alltid etableres skjøtsels- og overvåkningsprosjekter for å sikre verdiene i overskuelig framtid.

Kompensasjon skal primært skje lokalt, men dersom det ikke er mulig må forholdstallet øke. Ikke all natur kan kompenseres.

Likt skal erstattes med likt i forhold til biologisk mangfold og naturtyper.

Faglig kompetanse om kompensasjon må bygges opp gjennom pilotstudier.

Det fysiske kompensasjonstiltaket må gjøres før inngrepet, og i god tid før inngrepet, slik at man vet at det gir ønsket effekt.

Kompensasjonsbanker: det er viktig at man erstatter likt med likt der inngrepene skjer, og ikke baserer seg på banker for å ta seg av kompensasjonen i andre naturtyper og fjerntliggende områder.

Transport og lagring av stein og annen masse fra tiltaket

De samlede effektene av massehåndteringen, inkludert de samlede ringvirkningene av transport av 400.000 lastebil-lass med stein, må presenteres og behandles i større detalj. Det må gjøres på en slik måte at de foreslåtte avbøtende tiltakene framstår som realistiske i forhold til forvaltningsmålene og den påståtte ambisjonen om å begrense de negative effektene på arter, landskap og vannmiljø mest mulig. Det er tross alt snakk om forflytting, håndtering og deponering av ti millioner kubikkmeter masse.

I denne sammenhengen merker vi oss utsagnet fra reguleringsplanen om at i tilfeller hvor den samlede belastningen på naturverdiene som blir vurdert i konsekvensutredningen er så stor at det er fare for at forvaltningsmålene ikke nås, vil konsekvensgraden skjerpes.

Kommentarer til forslag til reguleringsplan fremlagt for de ulike delstrekningene:

Delstrekning 1: Sandvika – Sundvolden

Vi registrerer at flere instanser har uttalt bekymring for manglende utredning av valg av tverrslag med massehåndtering og transport.

Vi mener at det fortsatt er utredet på tynt grunnlag og med lite informasjon om de faktiske langsiktige konsekvenser for naturmiljøet av massehåndteringen og deponeringen i de store områdene som berøres direkte, og i de enda større områdene som berøres indirekte – for eksempel trekkveier for hjortevilt. Fremdriftshensynet ser ut til å ha blitt lagt stor vekt, slik at de sannsynligvis vesentlige negative konsekvenser for natur/friluftsliv/jordvern bare er omtalt i grove trekk.

Vi mener fortsatt at det må legges opp til så få tverrslag som mulig. Dersom det får konsekvens for tidsplanen, er det viktigere å forhindre irreversible naturinngrep. I denne delstrekningen er det mange viktige naturområder og friluftslivsområder, og områder som ligger innenfor markagrensen.

Delstrekning 2: Skaret - Høgkastet

Kommentarer til dette utgår, da dette behandles separat som egen kommunal reguleringsplan i Hole kommune.

Delstrekning 3: Høgkastet - Bymoen

Kroksund er et nøkkelområde, spesielt for vannfugler og fisk. En rekke overvintrende vannfugler (spesielt svaner og gjess) oppholder seg i området og følger iskanten om vinteren. Her er f.eks. observasjoner av lappfiskand (sårbar; VU) og en rekke rødlistete karplanter, og det er edelkreps. Det er også stor forekomst av den kritisk trua sopp svartgubbe (CR), samt den sterkt trua planten bittergrønn (EN). Det er også funnet en rekke andre rødlistete sopparter her.

Vi er bekymret for konsekvensene på naturmangfold fra den omfattende infrastrukturen som planlegges i forbindelse med krysningen av Kroksund. Særlig

er det påvirkningen av Kroksundet, Steinsfjorden og Storelva/Ramsar-området som er svært negativt.

Sabima mener at det ikke skulle ha vært tilrettelagt for stasjon på Sundvolden, da det vil legge beslag på viktige naturområder, kreve utfylling av sårbare og viktige gruntvannsområder, og innsnevre Kroksundet.

Ivaretagelse av den naturlige utskiftingen av vann i Steinsfjorden gjennom Kroksund er viktig for vannmiljøet. Innsnevring i Kroksundet/Steinsfjorden vil føre til mindre vanngjennomstrømning i et allerede sterkt påvirket vannsystem, med negative følger for vannkvalitet og biologisk mangfold (blant annet storørret og edelkreps).

Dersom stasjonen likevel uansett skal bygges mener vi bestemt at løsningen med minst utfylling av sundet må velges (se overordnede kommentarer først i dette høringssvaret).

I henhold til vanndirektivet og vannforskriften skal alle vannforekomster opp på god økologisk tilstand. Vi er bekymret for at utbyggingen i området vil føre til at dette målet ikke nås, og at utviklingen i stedet går i negativ retning.

Sabima ønsker å involveres i prosessen videre i forbindelse med utredning av avbøtende tiltak for storørret, edelkreps og vannkvalitet.

Innspill til avbøtende tiltak:

- Restaurere Sundvollbekken så den kan få positiv betydning for storørrestammen.
- Utrede om det er andre tiltak som kan bidra til å forbedre tilstanden for storørrestammen både med tanke på konsekvenser for gyte-, oppvekst- og næringsområder og mulige avbøtende tiltak.
- Tiltak som kan bidra til å forbedre strømmingene gjennom sundet; løfte/fjerne fyllingen.

Delstrekning 4: Bymoen - Styggedalen

Denne delstrekningen vil utgjøre det verste inngrepet i det biologiske mangfoldet og medføre irreversible konsekvenser for særdeles viktige og verdifulle naturelementer.

At denne traseen er valgt er så negativt at selv store avbøtende tiltak ikke vil gi positive konsekvenser av betydning.

Våtmarkssystemet som denne delstrekningen er lagt opp til å krysse er et internasjonalt Ramsar-område med store våtmarksverdier. Den foreslåtte traseen krysser rett gjennom et etablert verneområde (Synneren NR), og krysser foreslåtte verneområder. Den vil dele opp våtmarkssystemet og fragmentere det, og det kan ikke erstattes.

Det er foreslått naturreservat i Storelva. Dette ligger også rett ved Lamyra naturreservat og like sør for Juveren naturreservat. Det er en rekke viktige rødlistefunn i dette området, som i tillegg er et nøkkelområde for fugl. Det er registrert over 150 rødlistefunn i Artskart. Derav vil vi nevne at vepsearten *Pamphilius stramineipes* (kritisk truet CR) er registrert ved Busund (2011), vepsearten *Ectemnius rubicola* (EN) ved Busund (2010), relikttjordbie (EN) ved Busund (2009) og burotblomsterflue (EN) ved Busund (2009).

Ramsar-komiteen har kommet med en rekke anbefalinger knyttet til alternativet over Helgelandsmoen. Sabima og andre mener disse må følges opp i videre prosess, og vil følge dette videre.

I Ramsar-komiteens RAM-rapport (side 44) understreker Ramsar-komiteen at Nordre Tyrifjorden våtmarkssystem er et særegent innlandsdelta som inneholder noe av det rikeste biomangfold i Norge. Ramsar-sekretariatet påpekte at Norge er forpliktet under Ramsar-konvensjonen til å velge alternativer som har minst direkte og indirekte negativ effekt på våtmarkssystemene.

Som følge av dette, anbefalte de at flere av de tidligere alternativene ble vurdert nærmere, som å legge jernbanen øst for Steinsfjorden og oppgradere eksisterende E16 med f.eks. tre felt i stedet for fire.

Bro over Storelva ved Mælingen

Når nå alternativet over Helgelandsmoen likevel ser ut til å bli valgt, mener Sabima at det lengste bro-alternativet ved Mælingen absolutt må velges. Det vil medføre minst fotavtrykk/arealbeslag på våtmarkssystemet.

Sabima er svært opptatt av at våtmarkssystemets økologiske funksjon skal blir så lite forringet som mulig. Med en lang bru vil flomfaren reduseres og våtmarkssystemet vil kunne fortsette å meandrer og fungere i større grad som det gjør nå enn med en fylling over halvøya.

Dette er viktig, selv om den lange broen blir dyrere. Det må myndighetene ta seg råd til, i tråd med naturmangfoldloven § 12; jamfør § 11. Verdien av de varige tapene av natur og rødlistede arter må her gis stor vekt.

Andre tiltak

Det bør legges vekt på å sikre nærfriluftlivet og opplevelse av naturmangfold. Det bør opprettes et nasjonalt våtmarkssenter/fuglesenter i Nordre Tyrifjorden, og det må sikres gode stier som erstatter tapte.

Videre arbeid

Sabima ønsker å bli involvert i det videre arbeidet, spesielt i arbeid tilknyttet plan for økologisk kompensasjon og kartlegging av sårbare områder.

Vennlig hilsen



Christian Steel
Generalsekretær