

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Hole/Ringerike, 15.01.18

Til Fylkesmannen i Buskerud, Miljøavdelingen.

## **INNSPILL TIL HØRING: OPPSTARTSMELDING OM ØKOLOGISK KOMPENSASJON FOR RINGERIKSBANEN/E16.**

Oppstartsmelding er ikke sendt foreningen MiljøRett §112. Det er beklagelig fordi vår forening jobber for naturmiljøets beste. Vi antar at tema som tas opp i denne høringen er helt kjent for Fylkesmannen, men vil likevel påpeke det ved vår høringsrett. Innlegget er oppdelt i to separate deler. Den første omhandler kryssing av bane over Sundøya ved Kroksund. Den andre omhandler økologisk kompensasjon for Storelva, kroksjøer, elvedelta med øy og halvøy.

### **Innledning**

MiljøRett §112 mener innledningsvis at avgrensingen og tema for hele prosessen vedrørende økologisk kompensasjon er for snever. Foreningen mener det bør foreligge konkrete planer for økologisk kompensasjon både Tyrifjorden og Steinsfjorden som følge av utfylling og innsnevring av et allerede trangt sund med svært begrenset vannutskiftning mellom de to fjordene. Ved søk på «vannutskiftning», «vanngjennomstrømning», «oksygen» i dokumentet «Potensielle areal for økologisk kompensasjon», dokumentnummer FRE-00-A-25370 er det ingen treff for Steinsfjordens vedkommende. Under temaet hydrologi, vannkjemi og vannkvalitet er det ingen beskrivelser for Steinsfjorden. Temaet «vannutskiftning Tyrifjorden/Steinsfjorden» er aldri drøftet på en grundig måte, hverken i Silingsrapporten, planprogrammet eller i denne rapporten. MiljøRett §112 mener dette må drøftes nå og få fokus nå før planleggingen går videre.

## **DEL 1 – Kryssing av bane ved Kroksundet over Sundøya**

### **Bakgrunn for Stasjonsplassering Sundvollen og kryssing over Sundøya**

Stasjonsplassering på Sundvollen var resultatet en uryddig prosess og avgjørelsen ble i praksis tatt av i 1-4 personer Hole Kommune, med påvirkning av lokale innbyggere på slutten av 2014. Representantene deltok på 3-4 møter loggført som «samtaler på overordnet nivå» sammen med Jernbaneverket og Statens Vegvesen i siste halvdel av 2014. Møtene er svært mangelfullt referert og blir kun betegnet som ideverksteder til tross for de svært viktige signalene som ble formidlet fra «kommunen» og fanget opp av Jernbaneverket i denne fasen.

Jernbaneverket støtter valget i silingsrapporten under henvisning til at stasjonsvalget er i samsvar med Hole Kommunes ønske. Da er det betimelig å spørre hva som menes med at det var kommunens ønske. Stasjonsplasseringen på Sundvollen var nemlig ikke politisk forankret i forkant av offentliggjøringen av Silingsrapporten 1.februar 2015. Kommunens representanter så tvert imot bort ifra det langsiktige og målrettede arbeid kommunen hittil hadde gjort i oppbyggingen av Vik som kommunens sentrum. Fra representantenes ståsted, som ikke hadde mandat til å ta avgjørelser på

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

vegne av kommunen i denne saken, veide hensynet til gårder på Vik, jordvernet og hotellvirksomhet på Sundvollen tungt i det plutselige ønsket om stasjonsplassering på Sundvollen.

Plan- og miljøstyret tok senere stasjonsplasseringen ut da korridoren var oppe til behandling men kommunestyret vedtok senere plasseringen av stasjon uten at stasjonsvalget ble viet så mye som et spørsmål i det videre arbeid. Man gikk inn for statlig plan og stasjon på Sundvollen var jo allerede det foretrukne valg Jernbaneverket hadde presentert. Vårt poeng er altså at det hele startet med enkeltpersoner i kommunen uten mandat og at det er dette som er feil.

Hole Kommune hevder i dag at det alltid har vært bestemt at stasjonen skulle ligge på Sundvollen, men vi må huske at da var det Åsa-linjen som gjaldt og stasjonen skulle ligge på et båndlagt område langt unna Tyrifjorden. Altså en helt annen situasjon enn utfylling i Tyrifjorden og med fare for å begrense vannutskiftningen ytterligere.

Stasjonsvalget var ikke Jernbaneverkets opprinnelige førstevalg da, dette inntil da var en felles kryssing parallelt ved området Rørvik-Thiistangen.

Jernbaneverket fattet en beslutning om en kryssing av bane ved Sundvollen-Kroksund uten på forhånd sette seg grundig inn i den kjente problematikken med begrenset vannutskiftning mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. I etterkant har Bane Nor bestilt en rapport fra NIVA (2017) som støtter fellesprosjektets avgjørelse og konkluderer med at stasjonsfylling ikke har noen hydrologisk konsekvens for vannutskiftningen og at det kun er vannstandsending som representerer vannutskiftning. Den konkluderer med at fylling ikke vil forringe Steinsfjorden, men den viser også at den ikke vil forbedre tilstanden i Steinsfjorden.

Valg om utfylling ved Sundvollen er tatt først, deretter legitimeres det ved NIVA 2017 rapporten. Rapporten har flere mangler blant annet ingen sammenlikning av konsekvens for vann gjennomstrømning ved 2 ulike alternativ, felles kryssing versus delt løsning. Den belyser ikke konsekvenser for økologi, vannkjemi, oksygennivå eller biologisk mangfold og naturmangfold i Tyrifjorden og Steinsfjorden.

## **Økologisk kompensasjon**

På Fylkesmannens nettside står det:

«Økologisk kompensasjon er siste utvei for å motvirke gjenværende negativ påvirkning fra naturinngrep etter at man har gjort det som er mulig for å unngå, avbøte og restaurere påvirkete naturområder».

Det er ingen plan for økologisk kompensasjon for Steinsfjorden og vannmiljøet i Tyrifjorden ved Kroksund. Bane skal krysse Kroksundet på det mest sårbare, det vil si på det trangeste i sundet. Vi må forutsette at Steinsfjorden vil bli negativ berørt og anbefaler at man jobber ut ifra «føre-var» prinsippet. Vannutskiftningen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden må belyses langt bedre fordi Steinsfjorden allerede er belastet og inneholder store mengder av den giftproduserende cyanobakterien Planctothrix som i mengder utgjør en folkehelseisiko. Neurotoksinene er som kjent uønsket og er satt i forbindelse med flere neurologiske sykdommer som ALS, Parkinson og Alzheimers sykdom.

Steinsfjorden har som kjent begrenset vannutskiftning med Tyrifjorden og dens hovedkilde for oksygenrikt vann er fra Tyrifjorden ved flom, vinddrevne strømmer og tilsig fra nedbørsfeltet. Sagt med andre ord avhenger livsgrunnlaget for økologien i Steinsfjorden av vannmasseutskiftning

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden der Bane Nor skal fylle sprangmasser og innsnevre det smale sundet ytterligere for all fremtid. Det blir irreversibelt og ikke mulig å endre tilbake til naturlig tilstand.

Under 10-12 meters dybde i Steinsfjorden ligger oksygen nivået nærme 0 noe som umuliggjør levevilkår for fisk og kreps (Steinsfjorden fiskeforening).

Fylkesmannen har i 2013 skriftlig uttalt at en veibru (ny E16) ikke må utformes på en slik måte at det ikke muliggjør å legge en jernbanebru parallelt på grunn av den begrensede vannutskiftningen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Det ville være uheldig for vannutskiftningen. Fylkesmannen har også senest i mai 2016 signalisert skepsis til utfylling i Sundvollenbukta grunnet mulige negative konsekvenser for strømningsforhold inkludert vannutskiftningen i Steinsfjorden Dette ber vi Fylkesmannen tydeliggjøre bedre i dokumentet «Potensielle areal for økologisk kompensasjon», dokumentnummer: FRE-00-A-25370 jf. S.25 avsnitt 6, siste setning.

All tidligere forskning tilsier at det vil utgjøre en betydelig forskjell for den totale vannutskiftningen å fjerne fyllingene over sundet under nåværende E16, mudre og erstatte fyllingene med bro. Det forelå kommunestyrevedtak i Hole Kommune om å fjerne fyllingene, men i høringen til planen hevdet Norsk Ornitologisk Forening at konsekvensene for fuglelivet ikke var godt nok utredet i lyset av at Kroksund er et svært viktig område for trekkfugl og annen fugl (fiskeørn, hekkende svaner, trekkfugl (rasteplass) m.fl.). Et samlet fagmiljø inkludert fylkesmannen var enig om at fjerning av fyllinger og mudring ville øke vannutskiftningen både inn og ut av Steinsfjorden, men prosessen ble stoppet. Hva har endret seg i naturlovene?

Bane Nor har bestilt og betalt en rapport, utarbeidet av NIVA (2017), og konklusjonen er at det kun er flom som står for vannutskiftningen og at stor fylling ikke har noen betydning for vannutskiftningen og at de vinddrevne strømmene ikke betyr noe for vannutskiftningen. Til tross for det står det også i rapporten at i perioder uten flom er det de vinddrevne strømmene som dominerer. Tidligere forskning har slått fast at ved fjerning av fyllingene og mudring kan vannutskiftningen i volum øke med 47% basert på en økning i de vinddrevne strømmene (Bratli, 1997 mm). Rapporten fra NIVA 2017 er kritisert av flere fagmiljøer og den ble presentert Steinsfjordutvalget som et «utkast». Mangel på ressurser har sannsynligvis resultert i en begrenset rapport utført på 2 måneder, uten nye målinger, basert på få konstante uten hensyn til virkelige variabler. Steinsfjordutvalget savnet blant annet drøfting mot tidligere forskning. I møtet med Steinsfjordutvalget hevdet Bane Nor at de hadde «knappe ressurser», og lurte på hva mer NIVA kunne gjøre med lite midler. Det er på det rene at rapporten ikke er troverdig og må ikke aksepteres som sist oppdaterte forskning. På spørsmål til samfunnskontakt Knut Sjørgård åpent møte Hotel General den 9.1.17 uttaler han at «de (Bane Nor) tror rapporten vil holde» og videre på spørsmål om det viser seg at rapporten er feil og at vannutskiftningen blir så begrenset at Steinsfjorden fortsetter å brytes ned er svaret «det ville være uheldig». Det er all grunn til å tro at hele utfyllingen og stasjonsplassering er svært lite faglig forsvarlig fundamentert for vannutskiftningen mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Det kan vise seg intet annet enn en katastrofe for Steinsfjorden og det økologiske samspillet vannhelse/vannmiljø samt en betydelig forøket folkehelseisriko på grunn at risiko for økede mengder cyanobakterier. Steinsfjorden har så dårlig vannkjemi at den ikke benyttes som drikkevannskilde. Det er også frarådet at husdyr drikker av vannet.

**Kommentar til planprogrammet**

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

I planprogrammet s.51 vises det til 3 rapporter: Silingsrapporten 2015, Ringeriksbanen: Supplerende analyse av beslutningsgrunnlaget (juni 2015) og Forprosjekt for delstrekningen Bymoen-Styggedalen, som del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ over Storelva (januar 2016). Videre står det på s.51: «Disse rapportene inneholder analyser og vurderinger av konsekvenser». Det er beviselig feil fordi:

Det finnes ingen Risiko- og sårbarhetsanalyse for konsekvenser for vannmiljøet og økologien i Tyrifjorden og Steinsfjorden ved utfylling av sprengstein i Tyrifjorden for stasjonsplassering hverken under anleggsfasen, nær fremtid eller på lang sikt. Vi må be Fylkesmannen etterlyse det.

Det finnes ikke og er heller ikke beskrevet noen steder et miljøoppfølgingsprogram for konsekvensene av utfylling av sprengstein i Tyrifjorden (for stasjonsplassering) for vannmiljøet og økologien i Tyrifjorden, Steinsfjorden eller kantmiljøer i vann, hverken for nær fremtid eller en utfylling eller i et 100 års perspektiv.

Naturmangfoldloven §8 (kunnskapsgrunnlaget, alle 3 ledd) synes ikke oppfylt.

Naturmangfoldloven §9 (føre-var-prinsippet, hele paragrafen) synes ikke oppfylt.

En bedre løsning er utvilsomt felles kryssing av vei og bane fra Rørvik-Thiistangen. Det muliggjør fjerning av eksisterende fyllinger under dagens E16 noe som vil bidra til å øke de vinddrevne strømmene (Bratli 1998). Det er også overveiende sannsynlighet for å minske kollisjon med svaner i kjøreledninger og brukonstruksjoner. Det mest kritiske punktet er ved dagens E16 for letting og landing av disse store fuglene og denne situasjonen er godt belyst av Norsk Ornitologisk forening i høringsinnspillet deres. Det er naturligvis stor risiko også ved felles kryssing, men det er mer «åpent farevann». Det er flere muligheter for å unngå kollisjon når fuglene har et bredere rom å manøvrere i. Dagen skisser for kryssing av bane er ugjennomtenkt for naturmiljøet og vassdraget.

## **Vannressursloven og vannforskriften.**

Foreningen MiljøRett §112 registrerer at vannforskriften er ignorert tidlig i prosessen og planfasene. Vannressursloven og forskrift om rammer for vannforvaltning er ikke innlemmet i planene for kryssing av bane eller utfylling av sprengmasser i Tyrifjorden, hverken i Silingsrapporten eller planprogrammet.

Vi kan ikke se at miljømålbaserte og tverrsektorielle forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer er utformet for Steinsfjorden og at derfor §12 ikke kan anvendes før det forstående er utført.

Innlemming av vannforskriften skal finne sted tidlig i en planleggingsprosess og dersom det er fare for forringelse/hindre forbedring av en vannforekomst må tiltakshaver lete etter bedre egnete løsninger før det kan gis dispensasjon etter Forskrift om rammer for vannforvaltningen §12.

Naturmangfoldloven §§8-9 er ikke belyst eller drøftet i forhold til konsekvenser for Tyrifjorden og Steinsfjordens biologiske mangfold og naturmangfold.

Det er mulig Fylkesmannen ikke har i oppdrag å vurdere de juridiske bestemmelsene, men som kjent gjelder Naturmangfoldloven også for vannforekomster.

**Utdrag fra Ramsar rapport 2015 som støtter ovennevnte**

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

All the currently proposed routes involve bridge crossings of the Kroksund strait, and there are significant environmental concerns to be addressed here. In any event, whatever is decided in respect of the road/rail developments, there is (as already recommended in 1997) a need to implement measures to improve the water quality in Steinsfjord.

s.6 If despite this, bridging options are now chosen, a full assessment of their environmental impacts and mitigation/compensation possibilities should be carried out, giving particular attention to hydrodynamics, water quality, fish ecology and bird-strike risks. Tunnelling spoil should not be disposed of on the lakeshore or in bays. [See chapter 11]

s.33 The Ramsar Secretariat visit report in 1997, referred to in chapter 1 above, noted that “due to its narrowness, Kroksund is clearly a key point in the ecological functioning of the whole region; proposals for new road and rail crossings at Kroksund should therefore be treated with particular caution”.

s.33 There is particular concern about water quality in this area. The 1997 Ramsar Secretariat report referred to risks of excessive eutrophication of the Steinsfjord part of the Nordre Tyrifjord wetland system, due to artificial narrowing of Kroksund (i.e. the current E16 road crossing); and recommended that measures should be implemented to improve water circulation in Steinsfjord.

s.34 Any further narrowing of the outflow at Kroksund with new crossings could be expected to add to these problems. There have in the past been proposals to replace at least parts of this with raised pillar supports instead, to improve water flows and hence improve the water quality.

s.34 As mentioned above, wind energy is an important part of the water mixing regime here, and any crossing of the strait creates a barrier which reduces the force of this. Obviously the higher and more solid the barrier (including measures for blocking noise) the greater this effect will be, and all new constructions over Kroksund will therefore add to water quality concerns in this respect too.

Det ovenstående punktet uthevet i grønt står i kontrast til NIVA 2017 som hevder at det kun er flom som står for vannutskiftning i steinsfjorden. Det er derfor god grunn til ikke å konkludere med at NIVA 2017 er den fullstendige sannheten.

11.15. Such infilling would destroy rare shoreline and shallow bay habitats and impact on the water circulation issues discussed above thus representing both direct loss and degradation of wetland habitats.

Fellesprosjektet ignorerer med all tydelighet RAMSAS faglige kunnskap og forholder seg til én rapport som de selv har bestilt og betalt. Validiteten til den faglige vurderingen fellesprosjektet forholder seg til kan ikke annet enn å bli satt under sterk tvil. Forsking kan med vanskelighet forutsi langsiktighet og «føre-var» prinsippet må utøves ved kryssing av både vei og bane over Kroksundet.

## Landskapsøkologisk effekter

Det potensielle landskapsøkologiske arealet ved Kroksund er 429-601 daa. MiljøRett §112 mener at en felles krysning for vei og bane med stasjon på Vik, forutsatt ingen utfylling i Tyrifjorden og med en nedsenket banestasjon på Vik, vil det landskapsøkologiske påvirkning og arealet ved Kroksund være langt redusert og den totale landskapsøkologiske effekten og arealet trolig mindre på Vik.

På side 53 i Økologisk kompensasjonsplan står det følgende: «Største trussel mot edelkreps i våtmarkssystemet er ikke tilgjengelige leveområder men eutrofiering, gjengroing med vasspest og

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

risiko for krepsepest». Vi vil påpeke at dersom fyllingen og brokonstruksjonene viser seg å redusere vannutskiftningen ytterligere og oksygenivået fortsetter å synke, vil alt vannliv bli redusert eller bli borte. Da er ikke den største trusselen det ovennevnte, men mangel på surstoff.

## Oppsummering

1. Vi forutsetter at det blir gjennomført konsekvensutredning for en redusert vannutskiftning mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden (i begge retninger) og at det blir kartlagt med hensyn til oksygenivå og cyanobakterier i Steinsfjorden, vi viser til kapittel 2 i naturmangfoldloven Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk; og de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§8-11.
2. Vi forutsetter dette inkluderer Miljøoppfølgingsprogram for berørte vannområder i Tyrifjorden og Steinsfjorden ved FRE16 planer, inkludert fiskevandring.
3. Vi forutsetter at dette inkluderer Risiko- og sårbarhetsanalyse for korttids- og langtids (inkludert i anleggsfasen) konsekvenser for Tyrifjorden som drikkevannskilde, vannmiljøet, inkludert oksygenivå, kantsone miljøet i berørte områder i Tyrifjorden og hele Steinsfjorden ved FRE16 planer.
4. Vi forutsetter at miljømålbaserte, tverrsektorielle forvaltningsplaner med tilhørende tiltaksprogrammer utarbeides før en konkluderer med tillatelse til utfylling av Tyrifjorden og banetrasé over det trangeste i sundet.
5. Vi forutsetter at en slik konsekvensutredning inkluderer gifter og forurensning etter Forurensningsforskriften (dumping av potensielt giftige masser i Tyrifjorden).

## DEL 2 - Økologisk kompensasjon for Storelva, kroksjøer, elvedelta med øy og halvøy

Her følger så foreningens kommentarer og innspill angående økologisk kompensasjon og foreslåtte verneareal for trasevalg Helgelandsmolinja (delstrekning fire) som berører biologisk mangfold, grenselinjene til et RAMSAR-naturreservat, unik matjord, gamle bosettinger, rødlistet naturområde og store vannressurser med mer som i sum gir brudd på forpliktelser i forhold til RAMSAR-konvensjonen og Naturmangfoldloven, som også er basert på og knyttet til internasjonale forpliktelser. RAMSAR-sekretariatet fremfører sterke advarsler mot å velge Helgelandsmolinja i sin rapport etter besøk og befarng i 2015.

Trasevalget over Helgelandsmoen er beviselig lovstridig og følger ikke lover, regelverk og retningslinjer som sier at en i høy grad skal søke å unngå slike områder ved å først og fremst foreta andre trasevalg. Miljødirektoratet sier for øvrig i et notat (03.03.2015) at kompensasjonsarealer for berørt område ikke er å oppdrive, uansett innfallsvinkel.

Videre må vi da bemerke at alternativ finnes, for eksempel Busundlinja ble vurdert til å ha ørsmå kravspesifikke forskjeller sammenlignet med den valgte trase men ble den gangen vurdert som viktigere for våtmarks og naturverdier. Videre finnes Monserudlinja og alternativer for bane om Åsa og bane opp Nittedal over Jevnaker til Hønefoss+Bergen. Nittedalsalternativet er nærmere beskrevet i Civitas-rapporten "Ringeriksbanen over Jevnaker". Veien hadde 29 ulike muligheter alene før ideen om fellesprosjekt dukket opp.

Det er nå også kjent at området ved Busundtrase-kryssingen ikke har egnede grunnvannsverdier og at det nå, etter at trasevalget er avgjort, foregår ekstensiv anleggstrafikk på begge sider av krysningspunkt med uttak av myr/torv(Lamyra/Lamoen) og sand/grus(Lamoen/Prestmoen) med

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

innfylling av utgravde masser/Lamoen/Lamyra) fra et stort Osloområde, masser som det i liten grad er kartlagt om kan inneholde forurensing som i så fall over tid vil lekke til vassdrag og grunnvann. Denne praksisen med å fylle inn potensielt forurensete masser i lavtliggende terreng i nær tilknytning til vassdrag er meget uheldig fra et forurensingssynspunkt.

Ut i fra kart over foreslåtte verneareal mener vi at det blir feil å foreslå å verne områder som allerede ligger innenfor det negativt berørte området av Mælingen/Synneren som utgjør mer enn 2000da. Dette gitt av vurderinger i oversiktskartet i oppstartmeldingen for økologisk kompensasjon og innholdet i konsulentfirmaet Asplan Viak sin presentasjon om Kompensasjonsareal som ble forevist berørte grunneiere på møte avholdt 08.06.2016. Det er en svakhet at utredningen og kartleggingen rundt økologisk kompensasjon nå kun har et trasevalg å forholde seg til og at det ikke gjøres sammenligning mot andre alternativ; hvor er konsekvensutredningen i så måte?! Trasevalget synes nå å kreve så mye som 2000da i erstatningsareal, dette står i dårlig kontrast til vurderinger gjort i silingsrapporten som nå har påviselige feil og mangler, også hva angår konklusjon på hvem trase som er den billigste å bygge ut. Helgelandsmolinja har nå meget utfordrende grunnforhold med dybder ned til grunnfjell på opptil 140 meter, dybdeboring ble foretatt etter at trasevalget ble endelig.

Vi er av den oppfatning at man ikke kan gjøre flekkvis økologisk kompensasjon når en foretar et mildt sagt uheldig trasevalg som kutter av vann-nerven Storelva-en av Norges mest vannrike elver og som utgjør hovedtilførselen av vann til en av Norges største ferskvannsinnsjøer; den vernede Tyrifjorden. Er det ikke bedre å unngå fremfor å ødelegge dette økosystemet og et erstatningsområdet annet sted i landet vil i praksis bli helt meningsløst siden berørt område er meget viktig for mange sammensatte økologiske funksjoner i og rundt Tyrifjorden.

## **Trasevalgets konsekvenser for de berørte vannressurser**

Trasevalget med det nå påfølgende arbeidet for økologisk kompensasjon, ser ut til å i svært liten grad ta hensyn til ferskvannsressursene i området, vern av ferskvann er den viktigste bakgrunnen for opprettelsen av RAMSAR-konvensjonen og dennes innhold, se også spesifikt for prosjektet innhold i RAMSAR- RAM-report no. 79. Link til rapport:

<https://www.ramsar.org/document/ramsar-advisory-mission-report-79-norway-2015> :

#Faktisk anser vi at kartlegging av berørte vannressurser og vurderinger av hvordan de skal ivaretas ved valgte konsept og trase for jernbane og vei, nå vil bli en omfattende prosess, som stilt opp mot lovverk, bør ivaretas med en egen prosess og handlingsplan. Pr. i dag ikke hva konsekvensene vil bli for vannressursen på kort eller lang sikt. Vi kan heller ikke se at temaet er godt nok belyst i de innledende silingsrapporter og vi tror at denne uteglemmelsen er såpass alvorlig at det kan føre til at hele utredningen og silingsprosessen med trasevalg må underkjennes og startes på ny.

Vi må minne om at Oslo bykommune nå også planlegger å hente vann i en av Tyrifjordens fjordarmer, Holsfjorden. Link til Oslo Vann og Avløp:

<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/vannforsyning-oslo/>

Her må vi videre bemerke og klargjøre at Tyrifjorden er et vernet vassdrag men det er ikke vernet imot bruk som drikkevannskilde og at det finnes en detaljert verneforskrift som omhandler vernede vassdrag og gir klare retningslinjer for hvilke tiltak en ikke skal gjøre i slike vassdrag. Trasevalget og

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

konsekvensene bryter i sterk grad med disse retningslinjene. Link til Lovdata, Lovforskrift Vernede Vassdrag:

[https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-11-10-1001?q=Verneplan I for vassdrag](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-11-10-1001?q=Verneplan%20I%20for%20vassdrag)

I følge NVE så står Storelva for 90% av vanntilførselen til Tyrifjorden og derfra henter i dag kommunene Asker og Bærum, Lier og Hole allerede sitt drikkevann. Hvis Oslo by nå kobler seg på, så vil Tyrifjorden om få år forsørge en femtedel eller en million av Norges befolkning med drikkevann eller råvann for behandling til drikkevann. I tillegg kommer det vanninntak fra leirsteder, campingplasser og andre vanninntak av ulik skala rundt omkring i den H-formede fjorden. I tillegg har Modum og Ringerike kommuner muligheter for å benytte Tyrifjorden som fremtidig drikkevannskilde. Etter oppslag i lokal media, ser vi nå at Ringerike kommune gambler med sitt eget vanninntak ved å nå tillate grusuttak ned på lave kotehøyder i området hvor vannverket finnes; grus/sanduttak for å møte en ønsket sterk økonomisk vekst som en ønsket følge av vei og baneutbygging. Steinsfjorden og Kroksund sin tilstand med tanke på vannkvalitet i dag og etter kryssing av vei og bane er også et tema en ikke har godt nok sett på i forhold til negativ påvirkning av drikkevannskilden Tyrifjorden og kommer i tillegg til belastningen av Storelva og løsmassedeltaet med kroksjøer.

Mælingenområdet utgjør i dag en stor grunnvannsressurs med et areal på minimum 2500 dekar med en dybde til grunnfjell på opptil 140 meter og er med det et dårlig egnet område for bygging av samferdselsinfrastruktur. Er det riktig og lurt å nå ødelegge denne ressursen for det meste av fremtiden, området er dannet for 8000-11000 år siden? På hvilken måte skal en kompensere dette? En inntil 2 kilometer vei og banetrase fra inne på Helgelandsmoen langsetter Mælingen til Prestmoen og tvers over vassdraget vil inneha et meget stort potensiale for forurensing av vannmengdene i grunnen og på overflaten og forurensingen vil også avgis til de vannmengder i Storelva som til enhver tid løper forbi eller i gjennom grunnen.

Vei og baneanlegget over Mælingen, vil også, i løpet av sin levetid utsettes for uunngåelige ulykker av ulik art på både vei og bane. Forurensingspotensialet er særlig høyt med tanke på omfanget av ulykker med miljøskadelig ADR-gods på vogntog og godstog. Er det gjort risiko og konsekvensutredninger på dette punktet før valg av trase? Det vil være svært vanskelig å stanse forurensing til grunnvann og vassdrag siden traseen går i sterk nærføring til elv og kroksjø(er) og vi vet nå at grunnvannsstanden er høy i området og at løsmassene i deltaet består av er lett gjennomtrengelige/drenerende sandjord/sand/grus/silt/leirekvabb. Dagens regnskyl er også kraftige og vasker lett med seg forurensing i overflaten på vei og banelegemer og i tilstøtende skråninger. I tillegg kommer avrenning fra smeltevann fra forurenset snø og is vinterstid.

Vei og baneprosjektets eneste dokument vedrørende vannressurser ser ut til å være et notat på kun ca. tre-fire sider(!) utarbeidet av Norconsult, se vedlegg. Ordet "sannsynligvis" er en gjenganger i notatet og dette notatet og et notat om flom (det temaet krever en egen e-post..) ble heller aldri offentliggjort sammen med forprosjektrapporten for delstrekning fire.

Hva er Storelva og Tyrifjordens vannkvalitetsvurdering i dag (i henhold til vanddirektiv/forskrift) og hva vil den bli i fremtiden med storutbygging i Hønefoss og også i Hole og områdene imellom og en miljøskadelig traseføring for ny vei og bane. Se dette gjerne ut i fra innhold i Fylkesmannen i Buskerud sin klagebehandling og svarbrev (15.11.2017) med vurderinger knyttet til utvidelsen av Ringerike kommunes Monserud renseanlegg ved Storelva, Hønefoss. Det går frem av brevet at det i 2016 ikke var vannkvalitet til å bade i Storelva nedenfor Monserud mot Tyrifjorden uten at det ble



# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

advart mot dette i mediene. En skal her huske på at vernegrnlaget for Tyrifjorden også omfatter bruk av vassdraget til friluftsliv og rekreasjon. Gjøres det her skinnmanøvere i stor stil på skrivebordet med tanke på å på papiret bevare vannkvalitet i elv og fjord eller finnes det noen som ser de praktiske problemstillingene og evner å gjøre de rette grepene for å bevare vassdraget og vannkvaliteten som nå settes under meget sterkt press ved ulike typer av utbygging og vekst?

## Kartlegging og utvelgelse av arealer for økologisk kompensasjon av biologisk mangfold

Kartleggingen for å fremskaffe alternative arealer for å kompensere for det biologiske mangfoldet synes mangelfull, nye opplysninger som trolig ville endret utfallet av silingen finnes nå, og resultat av trasevalg gjør nå at erstatningsarealene en har funnet ligger spredd utover et stort område. Årsaken er trolig fordi at trasevalget er blitt meget uheldig med tanke på prosessen rundt å fremskaffe egnede/egnet areal som kan gi en helhet og en reell kompenserende effekt. Barrierevirkningen med en trase gjennom lebelteskogen, så over Mælingen og gjennom Prestmoen mod Styggedal vil bli enorm og meget ødeleggende for mennesker, dyr, fugler, fisk og insekter.

Det biologiske mangfoldet er også mangelfullt kartlagt og de ansvarlige har i liten grad benyttet seg av lokalkunnskap om det området som endte opp med berøring i form av den valgte trase. Naturmangfoldet er stort i og langs traseen og det drar fordeler av og utøkes i med sin tilknytning til vassdrag, bosteder og landbruk. Naturmangfoldet i hager og nærområder der folk bor er tydeligvis utelatt helt.

Traseen for vei og jernbane vil utgjøre store barrierer for særlig pattedyr, fisk og fugler som forflytter seg til lands og til vanns og i lufta. Rødliste arter som Vibe og Fiskeørn vil få sine leve og jaktområder ødelagt, de har hatt tilhold i dette området i lang tid. Særlig vanskelig blir det for alle de større fuglene som forflytter seg i mellom eller via alle vannspeilene fra Nordfjorden, via kroksjøene og flere steder i elveløpet videre helt over til Steinsvika. Svaner, gjess og ender er særlig utsatt fordi de i tåkedis og skumring flyr lavt for å ha øyekontakt med bakken. Fuglene er lite manøvreringsdyktige i slike situasjoner og et stort antall kollisjoner med trafikk, kjøreledninger, brolegemer og master vil bli det uunngåelige resultatet. Problemet er kjent, høyspentledninger er gravd ned i området for å unngå kollisjoner; kollisjonene fører ofte til at ledninger/kabler ryker tvers av og siden problematikken er kjent, vil det være brudd på dyrevelferdsloven å sette opp kjørekabler for ei Inter-City-toglinje i gjennom det oppimot 2km lange strekket fra inne på Helgelandsmoen opp til Prestmoen over Mælingen. Banelegemer på fyllinger vil tvinge fuglene over traseen, men de flyr uansett over Mælingen innenfor en stor variasjon av høydemetre.

Flaggermusene, som har sitt ideelle leveområde i våtmarksdeltaet på og rundt Mælingen, vil også bli fordrevet av anleggsaktivitet, forurensing og lyd og lys fra trafikken. Lokale hus og uthus de har sommer og vintertilhold i, i dag, vil også bli revet og fjernet for alltid. Flaggermus er et pattedyr beskyttet av viltloven og de skal sammen med leveområdene sine ivaretas i forhold til Norges ratifisering av Eurobats-avtalen. Dette er uteglemt å ta hensyn til, en må ikke glemme at tidlige varianter av flaggermus er en art som har vært på kloden i trolig 200-300 millioner år og har trolig hatt tilhold i dette området siden siste istid.

Vi kan ikke se at det i stor nok grad er tatt hensyn til hva utfallet blir for fiskene i Synneren og i Storelva rundt. Brasen karrus, gjedde og åbbor gyter i Synneren, men i hvilken grad er det kartlagt hvilke vandringsmønster disse fiskene har? Gyter de i de samme nærområdene de har tilhold i eller vandrer de i mellom kroksjøene og eller andre deler av Tyrifjorden, for eksempel til Steinsfjorden? Er dette kartlagt? Karpefiskene, som er plantespisere, har en særlig viktig funksjon i å opprettholde den økologiske balansen i kroksjøene. Hvordan vil forurensing fra vei og bane påvirke samspillet mellom

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

fisk, elv og kroksjø på og kan en garantere at den totale artssammensetningen i vassdrag og fjord opprettholdes slik kravet er ved slike inngrep i forhold til Norges tilpasning til og forpliktelser ovenfor EU's vanddirektiv.

Vet noen utfallet for Storørret, sik og andre fiskearter som går/vandrer i Storelva hvis planene gjennomføres? Hvordan vil de påvirkes av støy, vibrasjoner, vandringshinder og forurensing i Storelva. I forhold til Tyrifjordens bruk for friluftsliv og rekreasjon; hva hvis allmennhetens tilgang til og utbytte av fiske og friluftsliv reduseres i det vernede vassdraget? Vil en klare lovverket som beskytter laksefisk og innlandsfisk mv.

Elg og rådyr risikerer å fordrives fra Mælingen og Froksøya. Froksøya er en rolig plass hvor mange rådyr og elgkalver fødes på våren og dyrene har også tilhold i området hele året men da særlig ved store snømengder inne på Holleia og Krokskogen. Grevling har hi flere steder på Mælingen også i uthus og rev og hare og andre pattedyr frekventerer eller har tilhold på Mælingen eller i nærområdene. Hvordan står viltloven og naturmangfoldloven med tanke på den store artssammensetningen i vann, på land og i lufta som vil berøres hvis planene gjennomføres? Hele økosystemet vil høyst sannsynlig enkelt og greit klappe sammen og ende opp som et dødt og verdiløst område.

En ting til, da landbruksrelatert; hva skal en med beitedyr på Mælingenhalvøya hvis en ikke klarer å opprettholde vannkvalitet eller evner å begrense annen forurensing i det sårbare området? Hva med fremtidig dyrehold på småbruk og gårdsbruk nedover langs elva og ved Synneren hvis dyrehelsehensyn og andre forhold i fremtiden krever mindre besetninger? Hva skal en med vanningsanlegg til jordene hvis vannet i elv og kroksjøer er blitt sterkt forurenset og hva med grunnvannet? Grunnvannet er grunneiernes eiendom og en nær evigvarende ressurs hvis den ivaretas.

Hvilket potensiale finnes i å utvikle Mælingen som et landbruks og naturområde for kompensasjon UTEN vei og bane, se det får vi nå aldri vite men utsiktene til en vellykket økologisk kompensasjon hadde nok vært større enn realiteten ved dagens situasjon.

-- **Lov om laksefisk og innlandsfisk mv.** Vet noen utfallet for Storørret, sik og andre fiskearter som går i Storelva hvis planene gjennomføres? Hva hvis allmennhetens tilgang til fiske og friluftsliv reduseres i det vernede vassdraget?

--**Viltlovens §1-2 m.m.** berøres og brytes;

*§1-Viltet og viltets leveområder skal forvaltes i samsvar med naturmangfoldloven og slik at naturens produktivitet og artsrikdom bevares.*

*Innenfor denne ramme kan viltproduksjonen høstes til gode for landbruksnæring og friluftsliv.*

*§2-Med vilt menes i denne lov alle viltlevende landpattedyr og fugler, amfibier og krypdyr.*

*Loven gjelder også i Norges økonomiske sone.*

-- **Lov om dyrevelferd** Tenker her særlig på ender, svaner og annen fugl som i stort antall i dag naturlig krysser strekningen over våtmarksområdene der traseen er planlagt. Kollisjoner med trafikk og kjøreledninger vil forekomme i stort omfang om planene realiseres. Vei og ny bane vil for øvrig bli

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

en ekstra barriere i området som vil stresser dyr og ødelegge leveområder for naturmangfoldet i meget stor skala.

## § 1. Formål

"Formålet med loven er å fremme god dyrevelferd og respekt for dyr".

## § 3. Generelt om behandling av dyr

"Dyr har egenverdi uavhengig av den nytteverdien de måtte ha for mennesker. Dyr skal behandles godt og beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger".

## Flomsikring og samfunnssikkerhet

Samfunnssikkerhet vedrørende flom, er i tillegg til sikring av økosystem, matjord og vannressurser også et svært viktig tema som synes stemoderlig behandlet i innledende siling og i det senere arbeidet som ledet frem til dagens trasevalg. Det er svært oppsiktsvekkende at Norges Vassdrags og Energidirektorat i sin høringsuttalelse til "Forslag til Planprogram; Ringeriksbanen/Ny E16" uttaler at de ikke opplever seg hørt i prosessen og at konsept og trasevalg er imot NVE sine vurderinger og anbefalinger. Vi vil her senere spille inn detaljert informasjon om at områdene som nå berøres ved kryssing av Storelva og lavtliggende elvedelta, i realiteten neppe kan flomsikres på en tilstrekkelig måte slik det legges opp til.

Her vil det med tiden bli store og kostbare konsekvenser gitt av de uheldige og tydeligvis ufravikelige valg som nå er foretatt i den hastige prosessen gitt av tanken om et pilotprosjekt for hurtig planlegging og forenkling av prosesser med en såkalt Statlig Planmyndighet og statlig reguleringsplan.

OBS! Prosjektet skulle egentlig ha en høring på forprosjektrapport for delstrekning fire (traseene over våtmarkene..) denne uteble og viktige kritiske høringsinnspill fra fylkesmenn, NVE og Miljødirektoratet med flere dukket da først opp senere (for sent..?) til høringen for "Forslag til Planprogram, Ringeriksbanen/Ny E16". Forslag til planprogram ble dessverre enkelt og hastig utformet og beskrev få eller ingen reelle alternativ, så alle de kritiske uttalelsene falt dermed i fisk uten å kunne gi gode reelle endringer på det som nå er spikret med rusten spiker.

**Det synes nå helt klart at innledende siling og vurderinger er fullstendig feilslått og trasevalget er feil og meget uheldig. Prosjektet må re-startes og nye løsninger og konsept for vei og bane må nå vurderes for å ivareta flomsikkerhet, økosystem, matjord, vannressurser og biologisk mangfold for fremtiden.**

Sitat RAMSAR nettside:

"..Wetlands are indispensable for the countless benefits or "ecosystem services" that they provide humanity, ranging from freshwater supply, food and building materials, and biodiversity, to flood control, groundwater recharge, and climate change mitigation. ..".

Avslutningsvis vil Miljørett §112 påpeke at den samlede belastningen for begge kjerneområdene, Kroksund og Storelva, kan være så stor at hele økosystemet kolliderer med tiden. Det er viktig å se dette i sammenheng, ikke å behandle det som to separate områder. Det er hele våtmarkssystemet som må utredes samlet, ikke stykkevis og delt. I og med at «no net loss» er mulig kan ikke Fellesprosjektet sies å ha tilfredsstillt oppdraget med å bruke kompensasjon som virkemiddel.

# MiljøRett §112

Org. nr. 917 228 108

Mvh MiljøRett §112

Torbjørn Endal

Ingeborg Bech

Jørn M. Hanssen