



Til

**Bane NOR**

[postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

Bekkestua 02.07.2018

Kopi

Bærum Kommune

[post@baerum.kommune.kommune](mailto:post@baerum.kommune.kommune)

**Deres referanse: Saksnummer 201803375**

## **Høring:**

### **Forslag til reguleringsplan;**

### **Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)**

med utsatt frist 2.7.2018.

Merknadene baserer seg på:

- Bane NOR's informasjonsmøter og kontakt med frivillige organisasjoner
- Forslag til reguleringsplan vedlagt tema- og fagrapporter samt våre tidligere innspill til bl.a., silingsrapport, planprogram med mer.
- Befaring med 2 representanter for Bane NOR i Bærum og markadelen i Hole
- Egen befaring av traséene i Hole og Ringerike med medlemmer av Naturvernforbundet i Buskerud (for Kap. II)

## **INNLEDNING**

### **Kapitel I omtaler: Kommentar til planforslaget i Bærum.**

Kapitlet er kommentar til R-planens konkrete forslag til inngrep i Bærum. Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) og Skui vel har gått gjennom og gitt grundige kommentar til Kattås, Rustan og deponiområdene i Bærum. Samlet gir disse kommentarene et meget godt bilde av de utfordringer Bane NOR står overfor i den videre planlegging. Noen stikkord er: ikke god nok/svak utredning med mangler i kunnskapsgrunnlaget og for snevre rammer for konsekvensutredning.

### **Kapitel II omtaler: Hvorfor Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 må stoppes.**

Ut fra de dramatiske konsekvenser FRE16 har for de store natur- og kulturlandskapsverdiene, særlig i Hole og på Ringerike og hvordan disse utfordringene er behandlet i høringsforslaget, vil vi som natur- og friluftslivorganisasjon i Kap. II utdype en del av vår kritikk av høringsforslaget.

### **Planprosessen i forkant av reguleringsplanen har kritikkverdige mangler.**

Planprosessen og departementenes rolle i forkant av høringsforslaget indikerer at vekt på ”nye” planleggingsprinsipper (fellesprosjekt mm) og poeng med kortere planprosess har vært prioritert på bekostning av å legge til rette arenaer for utredning og faglig medvirkning som sikrer planlegging på naturens premisser, best mulig samfunnsnytte og forutsigbare kostnader.

Bane NOR foreslår å bygge jernbane og vei i en felles trasé fra Kroksund over Helgelandsmoen-Mælingen-Prestmoen og til Hønefoss. Den nærmere 100m brede traséen skjærer gjennom landskapet og vil for alltid – i omfattende grad - dels ødelegge, dels degradere/forringe store verdier knyttet til natur, særlig vernet våtmark og RAMSAR-område, jordressurser med et landbruk med lange historiske røtter og rikt på kulturminner. Disse elementene, i nært samspill gjennom et langt og variert tidsrom, har formet dette kulturlandskapet av umistelig og stor nasjonal verdi.

Traséen går også gjennom svært kompliserte geologiske strukturer og løsmasser av stor mektighet ispedd strekninger med kvikkleire.

Gjennom ”nye” planleggingsprinsipper legger Regjeringa ut til høring ”Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 (FRE16)”. Dette er et gigantprosjekt med kostnadsoverslag 26 mrd. kr (2015). Konsekvensene for Helgelandsmoen-Mælingen-Prestmoen med verdier skissert ovenfor, er drastiske og uoverskuelige. FRE16 er i strid med, og går på tvers av Stortingets tidligere klart uttrykte holdning til vern og forvaltning av dette området. Et tidligere vedtak om Ringeriksbane, alternativ Åsa var delvis bestemt av at landskapet Kroksund-Hønefoss skulle vernes mot inngrep.

Likevel: Det radikalt endrete prosjektet FRE16 bygger ikke på noen utredning som dekker formål og fyller krav til konseptvalg (KVU). Forslag til reguleringsplanen legges fram uten alternativ (konf. krav i KU-forskriften). Silingsrapporten i 2015, planprogram og forslag om reguleringsplan vitner om at Regjeringen vil at FRE16 skal realiseres. Bane gjennom Nittedal har ikke vært utredet som reelt alternativ. Gjennom de premisser Regjeringen har lagt for planarbeidet, avskjæres all debatt om og reell utredning og drøfting av alternativ. Regjeringen har også sikret seg kontroll gjennom å fremme statlig reguleringsplan.

Høringsforslaget følges av omfattende dokumentasjon. Fagrapporter peker på krevende utfordringer når det gjelder bl.a. grunnforhold og hydrologi. Utfordringer som medfører betydelig risiko for at det kreves omfattende anleggstekniske tiltak med tilsvarende sjanser til kostnadsoverskridelser. Det er imidlertid lite som tyder på at den faglige dokumentasjon har hatt reelle følger for høringsforslagets drøftinger og behov for alternative løsninger. Det kan nesten virke som om fagrapportene bare er tatt til orientering.

Skadene på miljøet, som konsekvens av FRE16, er for noen tema og lokaliteter godt utredet og dokumentert, men det er også mangler. I Bærum er bl.a. den naturfaglige dokumentasjon i forbindelse med forslag til deponiområder mangelfull. Avbøtende tiltak og muligheter for erstatnings-/kompensasjonsområder (dyrka jord, våtmark) omtales i høringsforslaget. Da er det direkte forstemmende at klare og sterke faglige begrunnede råd om å krysse det store og sammenhengende våtmarksområde Mælingen på bro i stedet for på fylling, avfeies med at det blir for dyrt. Det gir dystre utsikter for hvordan FRE16, i realiteten, er innstilt til å sikre miljøverdier.

## **KAPITEL I:**

### **- KOMMENTAR TIL PLANFORSLAGET I BÆRUM.**

Vi erfarte at Bane NOR førte en nær forbilledlig prosess i forbindelse med lokalisering av tverrslag og midlertidige riggområder i Bærum. Det ble gjort et godt arbeid med framskaffing av grunnlagsmateriale, og de frivillige organisasjonene ble tidlig trukket inn i prosessen med lokalkunnskap og synspunkter.

Forslagene til deponiområder, og særlig Avtjerna, er derimot ufullstendig utredet og lite overveid, og med til dels manglende faglig dokumentasjon. De frivillige organisasjoner har ikke vært invitert til medvirkning, og vi er redd for at dette, dessverre, er et varsel om at tidsrammer blir prioritert framfor grunnkunnskap, utredning av miljøkonsekvenser og medvirkning. Det er svært bekymringsfullt, ikke minst fordi det i høringsforslaget er en rekke utfordringer/konkrete løsninger som skyves fram til senere avgjørelser og til miljøoppfølgingsprogram.

Oslo og Omland Friluftsråd (OOF) og Skui vel har gått gjennom og gitt grundige kommentar til Kattås og Rustan og deponiområdene i Bærum. Det gir samlet et godt bilde av tiltakshavers utfordringer, et bilde som vi er enige i. Vi viser til disse uttalelsene og oppsummerer noen hovedpunkter med kommentar. Som de to organisasjonene peker på, må manglene rettes opp før en går videre i planprosessen.

OOF har en konkret gjennomgang av de enkelte deponiområdene og OOF's oppsummering og konklusjoner viser at tiltakshaver har betydelig utfordringer med sikte på å virkeliggjøre mål om å sikre at beslutninger tas på godt nok kunnskapsgrunnlag for å sikre naturverdier. OOF's konklusjoner understøttes av konkret kunnskap fra Skui vel. OOF påpeker også at utredningene ikke holder mål etter krav i naturmangfoldsloven §8. Utredninger om konsekvenser for friluftslivet er ofte snevre og områdenes ressurser og potensiale underkommuniseres.

Berørte vel og frivillige natur- og friluftslivorganisasjoner har uttrykt til del stor bekymring for at tunnelen skal drenere ut store mengder grunnvann og med det forstyrre vannbalansen i tunnelens influensområde. Vi er glad for at Bane NOR har vist denne utfordringen stor oppmerksomhet. Men det er avgjørende viktig at dette følges opp med konkrete forebyggende tiltak i forbindelse med driving av tunnelen.

### **Kattås**

Der skal det etableres et midlertidig riggområde og en tunnelåpning med bl.a. utkjøring av 0,9 millioner m<sup>3</sup> stein i et sårbart område i naboskap med to naturreservater og et bekkedrag. Tiltakshaver må skaffe seg mer kunnskap om virkningen av å laste ut store steinmengder i et myrområde og muligheter for restituering av området. Myr har i seg selv stor verdi for vannbalanse og biologisk mangfold, og i følge nye statelige retningslinjer skal myr bevares. Vi er derfor sterkt kritisk til at myra brukes om riggområde. Et alternativ er å trekke riggområdet vestover vekk fra myra.

Kattås er et viktig friluftsområde og utgangspunkt for og knutepunkt for turgåere og skiløpere. Anleggsdriften i riggområdet vil måtte ta betydelig hensyn til friluftslivet og myke trafikanter. Vi støtter R-planens forslag om en gang- og sykkelvei langs Vestmarksveien, og videre at det må etableres en "friluftsbro", dimensjonert for preppemaskin, ved Kattås for å minimalisere konflikten mellom anleggsdriften og myke trafikanter og friluftsfolk.

## Rustan

Her skal det etableres et midlertidig riggområde, en fast vei og tunellåpning. Planområdet ligger i et kulturlandskap der dyrket mark midlertidig skal omdisponeres, og det ligger flere viktige naturtyper tett på planområdet bl.a. en regionalt viktig naturtype (B) (edellauvskog/bekkedrag).

Det må utarbeides en detaljert plan/miljøoppfølgingsprogram med retningslinjer for bruk/forvaltning av Rustan i anleggstida samt reetablering ved anleggslutt. Det må etableres detaljkunnskap om området og innsikt i hvilke tiltak som kreves for at jordressursene skal kunne tilbakeføres til gode produksjonsarealer.

## Brenna

Det planlegges for etablering av et stort og permanent masselagringsområde i skogområdet som grenser til Marka rett nordøst for Brenna gård. OOF har gått gjennom grunnlagsmaterialet og konstaterer at det finnes svært lite informasjon, i tilgjengelig materiale bl.a. *Temarapport Naturmangfold* og en rapport fra Biofokus. Under befaringen fikk vi inntrykk av at en nærmest gikk ut fra at det var lite naturverdier i området. Dette er for svakt, sjøl om Brenna ikke er prioritert som deponiområde.

Høringsmaterialets analyse av konsekvenser for friluftslivet har en for snever tilnærming når det gjelder hvilke turområdet som berøres. At deponiet ikke kommer i konflikt med merkete stier og løyper, betyr ikke at det ikke er et attraktivt turområde i bruk.

Vi vil minne om at medvirkning og engasjement med lokalkunnskap, ville ha gitt en motivert tiltakshaver grunnlag for å skaffe seg mer naturkunnskap om området, og en innsikt i at det planlagte deponiområdet er mye brukt av turfolket, og har i seg stort potensiale for å bli et nøkkelområde for mange turer på Krokskogen (NF16).

## Avtjerna

Her foreslås et gigantisk deponi på 6,4 millioner m<sup>3</sup>, fordelt på 4 delområder som til sammen dekker 770 da (ca. 1,8 kilometer langt, 430 meter bredt, max oppfyllingshøyde 40 m). Innen området skal det også etableres riggområder, beredskapsplass og to alternativer for adkomsttunnel. Det legges opp til gjenvinningsanlegg for masser med steinknuser og betongblandeverk.

### Tverrslag og beredskapsplass.

Det er i planen fremmet to alternativer til tverrslag og beredskapsplass: Lorangmyr og det nye forslaget Avtjernmyr. Vi mener at forslaget om Avtjernmyr må ut av planen da det berører myr som er helt nødvendig for vannbalansen i Rustanelven som er kultiveringselv for anadrom fisk. (Ref Skui vels uttalelse). I tillegg skal myrområder bevares (konf. uttalelse ang Kattås).

### Deponiområde Avtjerna

Vi konstaterer at forslaget Avtjerna har avgjørende mangler i kunnskapsgrunnlaget, utredninger og konsekvensanalyser, og framstår med det også som lite gjennomarbeidet og overveid (konf. uttalelse fra Skui vel og OOF). Kunnskap om naturmangfoldet i det rike og attraktive friluftsområde som foreslås som deponiområde 4, mangler. I deponiområde 2 foreslås adkomsttunnel lagt til ei myr. Det må i beste fall tolkes som en grov glipp. Det er

høyst uklart hvor ”traséen” for et regionalt elgtrekk går. Deponiområde 1, 2, og 4 er faktisk mer i bruk, og har et langt større potensiale som friluftsområder, enn det som framgår av høringsmateriale. Landskapsvirkninger er lite analysert, heller ikke at dette gigantiske deponiet, nødvendigvis, må få en rekke konsekvenser for bosetningene på Sollihøgda; daglig liv og fritid (konf. det Skui vel påpeker). Dette er nærmest forbigått i stillhet. Mangler som her er nevnt, svekker i betydelig grad tilliten til høringsforslaget og med det også den begrunnede tilliten en hadde til Bane NOR.

Deponiområde 3 Lorangmyr kan bli et egnet område for virksomhet med gjenvinning av «kvalitets»-masser som er en viktig virksomhet. Det forutsetter imidlertid et godt gjennomarbeidet regelverk som gir klare hjemler for å regulere virksomheten. Grenser for støy må sikres, støv må hindres og det må være full kontroll med alle former for avrenning; forurensning av vassdragene skal ikke forekomme. Nærhet til boligområder tilsier at steinknuser virksomhet må foregå i fjellhall eller i meget godt støyisoleret bygg. Skui vel har en grundig kommentar til disse spørsmålene, vi viser til deres uttalelse.

Deponiområde på Avtjerna må reduseres vesentlig. Vi mener det er meget sterke argumenter for at delområde 1, 2, og 4 tas ut av planforslaget. Delområde 3 (Lorangmyr) må reserveres for masser som er egnet for gjenvinning (konf. ovenfor).

Dersom Bane NOR ønsker å gå videre med planforslaget – ut over Lorangmyr - krever dette omfattende forsterking og korrigerering av kunnskapsgrunlaget (konf. uttalelse fra Skui vel og OOF).

## **Det må framskaffes arealer for massedeponering som kan erstatte det konfliktfylte Avtjerna 1, 2 og 4. Er det gjort systematiske søk?**

Ringeriksbanen gir svært krevende utfordringer når det gjelder å finne plass for de enormt store masseoverskuddene. Så langt vi har oppfattet det er det også antatt at mesteparten av disse massene ikke er egnet til gjenvinning.

Det må søkes etter arealer som er mindre konfliktfylte enn Avtjerna.

For å kompensere for Avtjerna 1,2 og 4 samt Brenna, slutter BNF seg til et forslag om at Bane NOR utreder et alternativ som ble diskutert ved befarig 21.06. Alternativet er lokalisert i området Avtjerna/Djupdalen, nord-øst for Sollihøgda; Kaloåsen / Kallåsen og som strekker seg rundt 1.5 km sørover fra sving i Leikemyrveien der den går ned i Djupdalen.

Se kartutsnitt nedenfor: «Brenna, Avtjerna og Kallåsen».

Her er det mulig å lage et stort permanent deponi som kan innpasses godt i landskapet. Området domineres av granskog med en del hogstflater. Topografien gir muligheter til å fylle opp åssiden slik at formen på åssiden endres istedenfor at det lages kunstige åstopper.

Det foreslåtte alternative deponiområde ligger meget nær tunneltraséen og 100-150 m over traséen. Det vil derfor være mulig å anlegge lokal adkomst fra tunnelen til deponiet. Det

foreslåtte deponiområdet ligger i Marka, i østskråningen ovenfor Djupdalen og ikke langt unna den nordlige delen av Kjagelidalen naturreservat.

Det er drastisk å foreslå et svært stort massedeponi i et sentralt område av Marka, forholdsvis uberørt av tekniske inngrep, og nesten i naboskap med et reservat. BNF mener likevel at det bør åpnes for en utredning av dette forslaget basert på at inngrepet ikke skal svekke Markaloven. Det må gjøres omfattende kunnskapsinnhenting og grundige analyser i en åpen prosess med berørte parter og interesser. Landskapsvirkninger i forhold til reservatet må analyseres. Det er lite bekker i det foreslåtte deponiområdet, men det må etableres ufravikelige krav, rutiner og kontroller som hindrer all avrenning.

Forslaget skissert ovenfor er resultat av lokalkunnskap om Avtjerna og om Djupdalsområdet. Det beste ville være om dette inspirerte Bane NOR til mer systematiske søk etter andre deponiområder.

## **Alternative deponiområder mangler**

Det savnes i R-planen en bredere vurdering av alternative deponiområder. Det synes som Bane NOR har begrenset seg til å legge deponier nærmest mulig uttaksstedet. Det største, Avtjerna, ligger i umiddelbar nærhet av bebyggelse hvor det må påregnes årtier med pukkverkvirksomhet mv.

De foreslåtte områdene ligger til dels i Marka eller i LNF områder.

Det savnes i høy grad gjennomgang av deponimuligheter utenfor Marka og LNF områder. Det være seg: Industriområder, havneanlegg (Drammen) mfl., regulerte utbyggingsområder og ikke minst en løpende veibyggning med reetablering og telesikring av eksisterende veier. Det norske veinettet har store mangler og vedlikeholdsetterslep og derved muligheter for bruk av overskuddsmasse. Hva kan andre aktører som Franzefoss ta imot? Dette er heller ikke nevnt.

## **Oppsummert:**

Det er sterkt kritikkverdig at:

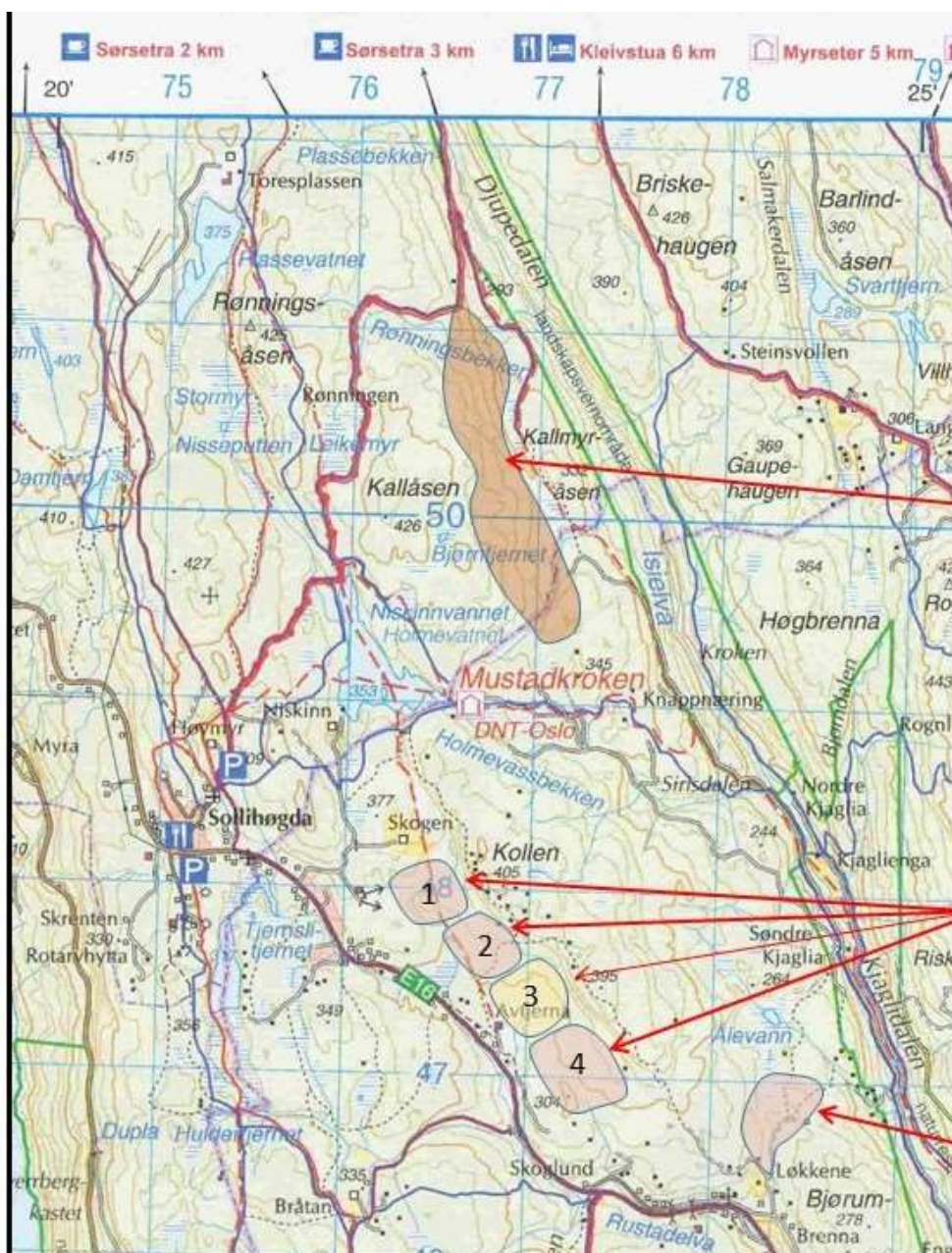
- Det mangler utredning av alternative deponisteder, utenfor Marka og LNF
- Det ikke gitt noen antydning til en plan for gjenbruk av overskuddsmasser.

Det er for enkelt å bare peke på ett gigantisk deponiområde og noen mindre hvor nærhet til uttakssted/ kortest mulig kjørevei har vært dominerende kriterier.

Reguleringsplanen har store mangler i kunnskapsunderlaget.

Supplerende natur- og biologiske undersøkelser må utføres og tas hensyn til FØR planen sendes inn til behandling av KMD.

Kart med posisjon av deponier Brenna og Avtjerna (gult/rødt) og forslag for alternativ deponi ved Kallåsen/Kallåsen (oker)



Skala: Rutenett 1 km

#### ALTERNATIVT DEPONI

Forslag alternativt permanent deponi:  
**Djupdalen/Kallåsen**  
Alternativ for:

- Avtjerna 1,2 og 4
- Brenna

#### PLANLAGT

Planlagt deponi:  
Avtjerna 1,2,3,4

**Deponi 1,2 og 4 er ikke akseptable**

Planlagt deponi:

Brenna

**Deponiet er ikke akseptabelt.**

## Kapittel II

- **Hvorfor «Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16» må stoppes.**

### Vårt alternative forslag

**Vårt forslag er at Ringeriksbanen Nord (Nittedallinjen) utredes som ringbane for person- og godstrafikk over Nittedal til Hønefoss med tilknytning til Gjøvikbanen (og senere Moelv). E16 i dagens trasé (Vik og Steinsletta) gis øket kapasitet med én ekstra kjørebane, som benyttes ut av Oslo på fredager og inn mot samme på søndager.**

### A Noen av begrunnelsene er:

- Manglende konseptplanvurdering mellom likeverdige alternativer; her Ringeriksbanen Sør og Nord.
- De ikke-prissatte konsekvensene (side 96) karakteriseres i Planprogrammet **som av stor nasjonal og/eller nasjonal/internasjonal verdi og må derfor bevares.** Disse omfatter – Landskapsbilde, Nærmiljø og friluftsliv, Naturmangfold, Kulturminner og kulturmiljø og Naturressurser. Fellesprosjektet legger likevel opp til å ødelegge mye av disse verdiene.
- Planleggingsprinsipper som er lagt til grunn i dette prosjektet, og beslutningen om å bygge (FRE16) og planleggingskorridoren er allerede tatt (av regjeringen) før traséen undersøkes. Dette fører til at det bare gjelder å identifisere avbøtende og kompensierende tiltak (forprosjektet) for de ikke-prissatte verdiene som vil bli ødelagte eller kraftig forringet – uansett verdiene. Det må også føre til store tekniske problemer og økonomiske overskridelser.
- Deler av strekning er beskyttet i henhold til RAMSAR-konvensjonen, som ett av de kun to i Norge (Nordre Øyeren er det andre). Den ble inngått i 1974.
- Begrunnelsene for/hvorfor Ringeriksbanen ønskes bygget, formulert som samfunns- og effektmål, er ikke realistiske og for dårlige som argumenter for å ødelegge landskaper med ovennevnte verdier.
- *Det skal legges vekt på å finne relevante og avbøtende kompensierende tiltak, med særlig vekt på naturmangfold, flomsikring og jordvern/jordbruk. Som del av dette bør lang bru over Mælingen ved Helgelandsmoen utredes.* (Prosjektbestilling datert 1.3.2016).  
Eksempel på hva som likevel velges:  
Fra 6.2 i pp. anbefalinger. Prosjektet anbefaler alternativ Mælingen B med kortere bruer og fylling – pga. den store forskjellen i kostnader mellom alternativene på tross av store faglige innvendinger fra NVE, som ville ha alt A. - lang bru.
- Den totale neglisjeringen av ikke-prissatte verdier. Disse er dokumentert av fagfolk innenfor de enkelte fag, men overkjøres av økonomiske grunner som eksemplet over viser.



*Det skal legges vekt på å finne relevante og avbøtende kompensierende tiltak. Konsekvensene er at da kan store nasjonale og internasjonale verdier erstattes av slike og vernede områder kan byttes ut med andre. Med andre ord – uerstattelige verdier blir tilsynelatende erstattet.*

## B Natur, jordbruk og kulturminner

### 5.4 Ikke-prissatte konsekvenser side 96

Generelt gjelder at det konkluderes med strekningvisse verdsettinger. Dvs. at deler av den, som har meget høy verdi, vektas ut av delene som måtte ha lav verdi. Konklusjonen er følgelig middels til lav verdi. Her inngår dermed:

- Det er svært store naturverdier på **Storelvas elveslette**, med en rekke sjeldne og rødlistede naturtyper og landskapsformer. Området utgjør en del av Nordre Tyrifjorden våtmarksystem, som består av flere eksisterende naturreservater: Synneren, Juveren, Lamyra, Averøya og Karlsrudtangen. Storelva og Domholtevja er foreslått vernet som en del av dette våtmarksystemet. Samtlige av disse verneområdene har status som RAMSAR-områder, dvs. områder som inngår i internasjonale vernekonvensjoner.

Dette er en uholdbar måte å vurdere/minimalisere ødeleggende naturinngrep på. Det er uholdbart å vurdere inngrep på uerstattelige naturverdier mot størrelsen på totalprosjektet.

### Andre problemer for natur og jordbruk:

- Bruene [og kjøreledninger] over Storelva, og Mælingen vil i tillegg kunne utgjøre en kollisjonsfare for fugl.
- Alternativ B. Fylling og kort bro er valgt til tross for NVEs sterke faglige motstand mot det alternativet.
- Store fulldyrkede arealer vil bli beslaglagt anleggsfasen, og reetablering av matjord er en krevende prosess med usikkert resultat.
- Denne strekningen går gjennom dyrket mark av nasjonal verdi. Her er store fulldyrkede areal med overveiende svært god jordsmonnskvalitet som et resultat av jordbruk over lang tid.

### Kulturminner – foreløpig ikke rapportert

For inngrep i automatisk fredete kulturminner kreves dispensasjon etter kulturminneloven § 8. Det er gjennomført omfattende arkeologiske undersøkelser i områdene som er usedvanlig rike på kulturminner. Dette arbeidet er foreløpig ikke rapportert. **Det endelige behovet for å søke om dispensasjon fra fredninger er derfor ikke avklart.** I forståelse med Riksantikvaren vil dette bli gjort i etterkant av høring og offentlig ettersyn, men før planvedtak. Dette kan være et problem for oss som høringsinstans.

Å utføre slike vurderinger i etterkant er en ikke holdbar metode. Det medfører lett at hensyn ikke blir tatt under angivende at «Det har i prosessen vært tatt høyde for at det kan være verdifulle funn». Funn får da liten eller ingen praktisk konsekvens.

## Naturmangfold – mange og alvorlige dispensasjoner fra loven

Tiltaket medfører inngrep i et naturreservat. Etter naturmangfoldloven § 48 kreves det da dispensasjon fra vernet, eventuelt opphevelse eller omgjøring av vernet. Det gjennomføres egen prosess om dette. Økologisk kompensasjon er også tema.

**Vi spør: Hvor lett skal det være å gi dispensasjon? Og kan uerstattelige verdier erstattes på grunnlag av økonomiske betraktninger?**

## Andre kompenserende tiltak

Også utenfor planområdet kan erstatninger for ødeleggelsene i prosjektet bli store og kostbare. Det gjelder spesielt dyrka mark og friluftsliv.

**Igen spør vi – fulldyrka jord med høyeste kvalitet er en svært begrenset ressurs i Norge, den beste jorda er tatt i bruk. Hvordan kan man finne erstatning for dette – ingen kan dyrke korn, gras og grønnsaker i penger. Og når skogen og friluftsområdene er borte der folk bor, hvor er da erstatningen? Noen bilreiser unna?**

**Er det slik at strekningsvise verdisetninger og kompenserende tiltak gjør det enkelt for utbyggere å bagatellisere totalvirkningen av inngrepene?**

## Hva betyr regjeringens mål om å verne nasjonalt viktige naturtyper og redusere tapet av verdifull natur?

Når Regjeringen vil verne nye våtmarksområder i Tyrifjorden i følge en verneplan fra 2011 – og vi ser hva de er i ferd med å ødelegge samme sted, - kan vi tro det er dette de står for:

*«Gjennom vern av disse naturreservatene og biotopvernområdene følger vi opp regjeringens mål om å verne nasjonalt viktige naturtyper og redusere tapet av verdifull natur», sier klima- og miljøminister Ola Elvestuen.*



Regjeringen har vedtatt å bygge dobbeltsporet jernbane og 4 – felts motorvei gjennom RAMSARfredede områder. Så skryter de etterpå av at de **følger opp regjeringens mål om å verne nasjonalt viktige naturtyper og redusere tapet av verdifull natur.**

## C Den anleggstekniske kompleksiteten

Muligheten for i det hele tatt å gjennomføre prosjektet rent teknisk er høyst usikkert. Det er vår konklusjon etter å ha studert de grundige fagrapportene. Vi vil også bemerke at disse fagrapportene er datert senere enn beslutningen fra regjeringen om å velge Kroksundkorridoren i felles trasé.

Vår bekymring er, når det skal arbeides på mange områder samtidig, at det stopper opp ett sted eller flere steder pga. teknisk/økonomisk ugjennomførbare forhold med den konsekvens at prosjektet stopper opp. Derved har kanskje store ødeleggelser blitt gjort til ingen nytte og stor skade.

Alle rapportene beskriver kompliserte forhold i høyeste tiltaksklasser med forbehold om «uoppdagede problemer».

Med vennlig hilsen

### Bærum Natur- og Friluftsråd

Rigmor Arnkværn (sign.)  
Leder

Ulf Kristiansen (sign.)  
Nestleder

Kopi

Oslo og Omland Friluftsråd (OOF)  
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus (NOA)  
Naturvernforbundet i Bærum (NiB)  
Skui Vel  
Forum for Natur- og Friluftsliv i Akershus (FNF-A)