

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Deres ref.	Deres kontaktperson	Vår ref.	Vår kontaktperson	Dato
		20240340	Martin Eggen	24.04.2024

Nasjonal transportplan 2025-2036 – innspill fra BirdLife Norge om E16 Skaret–Hønefoss

BirdLife Norge har i en årrekke jobbet for å ivareta hensynet til unike natur- og landskapsverdier truet av fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen. Vi klaget planene inn for Ramsar-konvensjonen. En såkalt Ramsar Advisory Mission (RAM) ble gjennomført 2.–3. juli 2015. I sin RAM-rapport understreker Ramsar-konvensjonen at Tyrifjorden våtmarkssystem er et særegent innlandsdelta som inneholder noe av det rikeste naturmangfoldet i Norge. I tillegg til Ramsar-status, er området også definert som et globalt viktig område for fugler og naturmangfold (Important Bird and Biodiversity Area, IBA) etter et faglig kriteriesett.

Ramsar-sekretariatet påpekte at Norge gjennom Ramsarkonvensjonen er forpliktet til å velge alternativer som har minst direkte og indirekte negativ effekt på dette våtmarkssystemet. De mente at trasevalgene gjennom Ringerike kommune, med flere brokryssinger og inngrep gjennom Tyrifjorden våtmarkssystem, var uakseptable. Også Miljødirektoratet har kommet til samme konklusjon, som allerede i 2014 kom med en kraftig innsigelse mot planene.

Det er derfor med stor uro BirdLife Norge registrerer av veiprojektet med det skisserte trasevalget ligger inne i forslaget til Nasjonal transportplan. Dette til tross for at det foreligger flere andre trasèvalg som ivaretar samfunnshensyn langt bedre. E16 kan blant annet fortsatt fra Sundvollen til Hønefoss via en utbedret eksisterende vei. Det er ikke gjennomført noen godkjent konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring. Om planene realiseres vil det representere store negative konsekvenser for våtmarksverdiene og kulturlandskapet i dette området. Det inkluderer tap av verdifull matjord.

De senere årene har vi sett flere eksempler på utbyggingsplaner, spesielt knyttet til veiprojekter, som ikke respekterer områder vernet etter kongelig resolusjon. I 2020 ble det åpna en ny firefelts motorveg gjennom Åkersvika. Dette førte til at deler av våtmarka ble nedbygd. Det er også vedtatt inngrep i Lågendeltaet, et annet naturreservat på Østlandet.

Verneområder er opprettet for å bevare unike naturkvaliteter for ettertiden. En utvikling der myndighetene stadig prioriterer utbygging o.l. også i naturreservat, er kritisk uheldig og fører til en utvikling der vi mister deler av vår viktigste naturarv. Bestander av truet naturmangfold forsvinner, og tapet av våtmark fortsetter. Verden har mistet 85 prosent av verdens våtmarker siden 1700-tallet, og tapene er store og pågående også i Norge.

Den planlagte traseen over Kroksund og videre gjennom jordbruksareal og natur- og våtmarksområdene til Hønefoss må ikke bli en realitet, og Stortinget må gjøre dette klart ifm. behandlingen av transportplanen. Dette er kritisk viktig, og vi ber innstendig om at dette følges opp. Et sted må grensen gå, og ivaretagelse av global viktig natur og etablerte verneområder er et godt sted å begynne. Dette vil følge opp Hurdalsplattformen, som sier at «Klima og natur skal være en ramme rundt all politikk». Naturavtalen «Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (GBF)» skal bidra til å stoppe den menneskelige ødeleggelsen av naturen, og begynne å gjenopprette det som allerede har gått tapt. Norge har forpliktet seg til avtalen, og må dermed også stanse særlig ødeleggende prosjekt og setter rammer for utbygging, ikke bare i omfang, men også med tanke på vekting av naturhensyn.

På vegne av BirdLife Norge
Martin Eggen [sign.]
Naturvernrådgiver