

Oslo, 3.5.2007

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

KONSEKVENsutREDNING FOR E 6 MINNESUND-SKABERUD OG DOVREBANEN EIDSVOLL-SØRLI

Vi viser til forslag til kommunedelplaner med konsekvensutredning i Eidsvoll og Stange som har vært på høring.

Innledning

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom har i flere år engasjert seg i debatten om transportkorridoren mellom Gardermoen og Mjøs-byene, bl.a. i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2002–2011, fylkesdelplanen for transportkorridoren fra 2002 og NTP 2006–2015. Vårt hovedbudskap er og har vært at det er feil å bygge ut E 6 til fire felt. En slik veg legger til rette for og bidrar til mer trafikk.¹ Den fører til store arealinngrep – både direkte, men også indirekte, dersom den bidrar til utbygging av næringsområder/boliger som igjen skaper mer trafikk og forurensing. Kostbare firefeltsveger er heller ingen god løsning på trafikksikkerhetsproblemene da andre tiltak vil være langt rimeligere og dermed gir mer sikkerhet for pengene. (Mer om dette i faktaarket [*Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd*](#), som følger vedlagt.)

I tillegg til enklere tiltak på vegnettet jobber vi for vi raskere og mer sammenhengende utbygging av nytt dobbeltspor for høye hastigheter i korridoren. Jernbanen er et miljøriktig og trafikksikkert transportalternativ for både personer og gods, som også kan brukes som verktøy for en mer konsentrert arealpolitikk som bygger opp om eksisterende knutepunkt og sentra, noe som er viktig for å dempe det totale transportomfanget.

Økt bevissthet rundt inngrep i Mjøs-stranda av nytt dobbeltspor og potensial for arealfrigjøring, kombinert med sannsynlige jernbanetekniske og markedsmessige fordeler, gjør at vi mener det er feil å ikke konsekvensutrede en ny trasé for jernbanen lenger øst for eksisterende bane.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom vil fortsette arbeidet for å hindre bygging av ny firefeltsveg mellom Gardermoen og Kolomoen. Den alvorlige

¹ Eksempel i Norge: Ny firefeltsveg i nordre Vestfold var ferdig høsten 2001. Tellingene fra Statens vegvesen viser en trafikkvekst på 25 prosent i perioden 2000–2005. Det er dobbelt så høy vekstrate som for hele landet i samme periode.

Aktuell studie: Den såkalte SACTRA-rapporten *Trunk roads and the generation of traffic* fra 1994, som omhandler trafikk på hovedveger, viser en langtidselastisitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på -1.0, dvs. at trafikken øker med 1 prosent når reisetida reduseres med 1 prosent. (SACTRA står for *Standing Advisory Committee for Trunk Assessment* og er et ekspertorgan for det britiske transportdepartementet.)

klimatrusselen med vegtrafikkens økende bidrag gjør det mer og mer nødvendig for nasjonale myndigheter å innse at infrastrukturpolitikken må tilpasses miljøets tålegrenser. Dette budskapet er det viktig å få fram til politikere og folk flest – både på lokalt og på nasjonalt nivå.

Mangler ved konsekvensutredningen

Vi mener konsekvensutredningen har to store mangler når det gjelder utredning av traseer:

1. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom mener at det er en grunnleggende svakhet at det ikke er gjennomført grundig konsekvensutredning av et opprustingsalternativ for E 6 (der eksisterende veg rustes opp til en tofeltsveg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, basert på erfaringer fra bl.a. E 6 i Øyer). Konsekvensutredningen for E 6 Gardermoen–Moelv fra 2003 avfeier et slikt alternativ med henvisning til framkommelighet og til stamvegnormalen (som det er opp til Statens vegvesen å vedta!). Det er sterkt kritikkverdig at konsekvensutredningen ikke synliggjør mulighetene for å gjøre noe med trafikkulykkene på en rimelig og miljøskånsom måte. Sett i lys av dette er det helt uakseptabelt at E 6-prosjektet på strekningen Gardermoen–Kolomoen ikke er underlagt krav om ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1). Beslutningstakerne har ikke fått et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.
2. Utredningsarbeidet for dobbeltspor Eidsvoll–Hamar har tatt utgangspunkt i at det er på strekningen fra nåværende Eidsvoll stasjon til Hamar det skal bygges ny bane. I dette arbeidet er det skissert et "alternativ C" (se bl.a. planprogrammet) som går i åsen øst for dagens bane, som har den svakheten at det blir for bratt stigning fra Eidsvoll/Minnesund og opp på åsen slik at godstog ikke kan bruke banen. Et mindre snevert perspektiv gir derimot nye muligheter. Ved å begynne traseen så langt sør som på Venjar ved Råholt og svinge østover og krysse Andelva og Hovedbanen (med sporforbindelse mellom denne og ny bane), for så å krysse Vormå og klatre nordover – blir det mulig å legge traseen over åsen uten at stigningene blir så bratte at de er til hinder for kjøring av tunge godstog. Et snevert utgangspunkt for planleggingsarbeidet har med andre ord bidratt til å utelukke et høyst relevant traséalternativ, som kan frigi hele strandsonen mellom Eidsvoll og Tangen og muliggjøre mer skånsom kryssing av Vormå, som er et fuglefredningsområde. Et slikt østlig traséalternativ kan også bygges for høyere hastigheter enn det Jernbaneverket legger opp til. Dette må ses i sammenheng med det pågående utredningsarbeidet for høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Trondheim. Dobbeltsporet Eidsvoll–Hamar er tross alt et investeringsprosjekt i mangemilliardersklassen og med lang levetid, kanskje flere hundre år.

Andre svakheter ved konsekvensutredningen:

- Så vidt vi er kjent med, har Statens vegvesen i sin konsekvensutredning forutsatt at ny veg med høyere hastigheter og dermed kortere kjøretid – riktignok også med bompenger i en periode – ikke vil påvirke transportetterspørselen, verken den totale trafikkmengden eller fordeling mellom privatbil og kollektivtransport. Vi mener at dette er svært gammeldags tenking. Det foreligger betydelig kunnskap om hvilke faktorer som påvirker transportmengden. Det er på høy tid at Statens vegvesen oppdaterer seg på dette området og dokumenterer hvilke konsekvenser nye firefeltsveg har for trafikkmengden. Etter hva vi er kjent med, er det kun høyere hastighet som

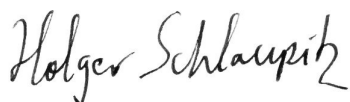
følge av firefeltsvegen som bidrar til økte utslippskostnader i de samfunns-økonomiske vurderingene i den foreliggende konsekvensutredningen.

- Vi er ikke fornøyd med at strandsoneregnskapet, som presenteres i konsekvensutredningen. Dette beregner arealer som ligger 0–15, 15–50 og mer enn 50 meter fra strandlinja. Vi mener det vil være riktig å synliggjøre inngrep som ligger inntil 100 meter fra strandlinja. Inngrep som er mellom 50 og 100 meter unna strandlinja, er i høyeste grad relevante. I Soria Moria-erklæringen står det bl.a. at "regjeringen vil innføre strengere regler for bygging i 100-meterssonen fra innsjøer og vassdrag".

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom mener at konsekvensutredningen for E 6 Minnesund–Skaberud og Dovrebanen Eidsvoll–Sørli ikke kan godkjennes. Disse to store samferdselsprosjektene må ses i sammenheng med behovet for å redusere transportsektorens klimagassutslipp og naturinngrep. Det er nødvendig å få på bordet en løsning som innebærer at dagens E 6 rustes opp med fysisk midt-rekkeverk, forbikjøringsfelt osv. Og det er nødvendig å utrede et østlig trasé-alternativ for jernbanen, for å vurdere styrker og svakheter på en fullverdig måte. Dersom disse to tingene ikke gjøres, kan vi ikke se at det er grunnlag for å fatte vedtak om langsiktige investeringer i transportkorridoren mellom Gardermoen og Lillehammer.

Etter hva vi er kjent med, jobber Samferdselsdepartementet med stortingsproposisjon om utbygging av E 6 til fire felt fra Gardermoen og nordover. Dette arbeidet må stoppes inntil det foreligger planer om langsiktige og miljøriktige løsninger.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagrådgiver i Norges Naturvernforbund

Bård Lahn (sign.)
leder i Natur og Ungdom

Vedlegg: Faktaarket [Trafikksikkerhet og miljø går hånd i hånd](#)

Kopi: Samferdselsdepartementet

Mer om Norges Naturvernforbunds arbeid med E 6: www.naturvern.no/e6

Mer om Norges Naturvernforbunds arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019: www.naturvern.no/ntp/1019

Mer om Natur og Ungdoms arbeid: www.nu.no