

30.3.2007

Eidsvoll kommune
Stange kommune

Deres ref.: 2006/878/SIH-12
Deres ref.: 05/1729, 07/3619

KOMMUNEDELPLAN FOR E 6 MINNESUND–SKABERUD OG DOVREBANEN EIDSVOLL–SØRLI – HØRINGSUTTALELSE

Norges Naturvernforbund viser til forslag til kommunedelplaner i Eidsvoll og Stange som er sendt på høring. Vi avgir herved vår uttalelse, som sendes likelydende til begge kommunene. Noen kommentarer til konsekvensutredningen følger til slutt i uttalelsen.

Innledning

Norges Naturvernforbund 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 trafiksikkerhetsproblemene da andre tiltak vil være langt rimeligere og dermed gir mer sikkerhet for pengene. (Mer om dette i faktaarket [Trafiksikkerhet 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 trafiksikkert 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, har ført til at Norges Naturvernforbund mener det er feil å ikke konsekvensutrede en ny trasé for jernbanen lenger øst for eksisterende bane.

Norges Naturvernforbund vil fortsette arbeidet for å hindre bygging av ny firefeltsveg mellom Gardermoen og Kolomoen. Den alvorlige klimatrusselen med vegtrafikkens

¹ Eksempel i Norge: Ny firefeltsveg i nordre Vestfold var ferdig høsten 2001. Tellinger 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 har studert 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.)

økende bidrag gjør det mer og mer nødvendig for nasjonale myndigheter å se 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. Men nøkkelen til kursendring ligger neppe hos politikerne i Eidsvoll kommune og Stange kommune. Vi mener derfor det er relevant å avgi synspunkter på traséløsninger for firefelts E 6 i denne høringsuttalelsen, dersom vegen likevel blir bygd.

E 6 Minnesund–Skaberud

Vegen må ikke bygges ut til fire felt

Norges Naturvernforbund mener at dagens veg må forbedres slik at det blir en tofeltsveg med midtrekkverk og ekstra forbikjøringsfelt der det er nødvendig. På delstrekningen som mangler lokalveg (Ørbekk–Morskogen), må det anlegges en slik veg for lokal biltrafikk og for gående og syklist.

På flere delstrekninger er dagens E 6 et betydelig problem for lokalmiljøet. Dette må avbøtes gjennom tunneler og andre tiltak. Vårt opprustingsalternativ med midtrekkverk og nødvendige forbikjøringsfelt samt lokalveg Ørbekk–Morskogen må med andre ord inneholde betydelig med avbøtende tiltak for å bedre lokalmiljøet.

Erfaringene med å etablere midtrekkverk på E 6 i Øyer i Oppland, som har tilsvarende bredde som E 6 sør for Lillehammer, er gode. Er det vilje til å gjøre noe med trafikkulykkene, fins det gode muligheter til å få gjort dette til en kostnad som er langt lavere enn for å bygge firefeltsveg.

Kommentarer til Statens vegvesens traséforslag

Dersom det – mot våre ønsker og anbefalinger – blir bygd en firefeltsveg, støtter vi krav om lange tunneler for å skåne lokalmiljøet. Bygging av en firefeltsveg er et stort inngrep som det er vanskelig å tallfeste i kroner og øre. Vi mener det vil være riktig at bilistene – som tross alt skaper ulempene – må betale for avbøtende tiltak, dvs. merkostnadene som tunnelene fører til.

Dovrebanen Eidsvoll–Sørli

Østlig traséalternativ må konsekvensutredes

Norges Naturvernforbund mener at et østlig traséalternativ på strekningen fra Venjar ved Råholt til Tangen og videre til Sørli må konsekvensutredes på lik linje med de alternativ som nå foreligger i forslaget til kommunedelplaner.

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, men det har den svakheten at det blir 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, noe som er en stor svakhet.

Utbygging av sammenhengende dobbeltspor fra Venjar til Sørli er blitt mer aktuelt også av andre grunner:

- Bevilgningene til investeringer i jernbanen er økt betydelig, noe som gjør det mer realistisk å få gjennomført utbygging av lengre delstrekninger. Det er større fokus på løsninger som muliggjør mer sammenhengende og effektiv utbygging av jernbanen.
- Mulighetene for høyhastighetsjernbaner i Norge er under utredning. Det er stort politisk fokus på dette, også på tvers av tradisjonelle politiske skillelinjer. Strekningen Oslo–Trondheim er en av strekningene som konkret skal utredes. Dobbeltsporet Eidsvoll–Hamar er et investeringsprosjekt i mangemilliardersklassen og med lang levetid, kanskje flere hundre år. Dette må ses i sammenheng med andre jernbaneplaner i samme korridor.

Vi vil kort oppsummere noen av konsekvensene av et østlig traséalternativ som legges uavhengig av Mjøsas strandsoner:

- Jernbanen vil forsvinne fra hele strandsonen mellom Eidsvoll og Tangen og dermed gi helt nye muligheter for natur- og friluftsliv. Den gamle jernbanetraseen kan f.eks. omgjøres til gang- og sykkelsti, noe som bør ses i sammenheng med det såkalte "Big Lakes"-programmet.
- Vorma kan krysses på et smalere sted enn det som er nødvendig om elva skal krysses nord for Eidsvoll, der Vorma er et viktig raste- og næringsområde for trekkende vannfugl, som er nasjonalt viktig for rødlistearten sangsvane. Vorma er et fuglefredningsområde. Kryssing av Vorma nord for Eidsvoll vil kreve fundamentering av brupilarer i vassdraget, noe som kan unngås ved kryssing sør for Eidsvoll.
- En ny bane lenger øst vil skape nye barrierer i åsen øst for Mjøsa. Vi er ikke kjent med at skogområdet inneholder verdifulle naturområder. Banen vil delvis gå i tunnel og på bruer, som bidrar til å redusere barriereeffekten for vilt.
- En ny bane lenger øst kan bygges for høyere hastigheter. Toppfarten kan økes, og en unngår å måtte kjøre gjennom dagens Eidsvoll stasjon, som – uten større ombygginger og utfyllinger – neppe vil tillate høyere hastigheter enn 130 km/t (muligens noe mer for kregende togmateriell). Vi anslår at ekspresstog vil bruke 6–7 minutter kortere tid med et østlig traséalternativ kontra løsningen som Jernbaneverket foreslår.
- Strekningen Venjar–Eidsvoll på Gardermobanen er svært bratt og har bare enkeltspor. Denne flaskehalsen elimineres dersom det nye dobbeltsporet starter så langt sør som på Venjar. Eventuell utbygging av eksisterende bane til dobbeltspor vil bl.a. kreve ny løsmassetunnel.
- Lokaltog kan fortsatt betjene dagens Eidsvoll stasjon og eventuelt kjøre videre til Minnesund for å snu der, slik at Minnesund får et attraktivt kollektivtilbud mot Oslo. (Om ønskelig kan det også etableres en stasjon på det nye dobbeltsporet øst for Eidsvoll sentrum.)
- Å bygge ny bane uavhengig av eksisterende spor vil gi langt mindre forstyrrelser av togtrafikken i anleggsperioden. Bygges ny bane etter Jernbaneverkets planer, må vi forvente en mer komplisert og lengre anleggsperiode, lange perioder med nedsatt hastighet, i tillegg til såkalte togfrie helger, som er nødvendig for å bygge og legge om sporet, som flere steder skal krysse eksisterende bane.

En ny bane øst for Mjøsa kan bli dyrere enn Jernbaneverkets alternativ, bl.a. fordi det østlige traséalternativet starter lenger sør og dermed er lengre. Men det er viktig å huske på at det er betydelige kostnader forbundet med å bygge jernbane nær eksisterende spor, både i form av anleggskostnader og i form av ulemper for togselskap og togbrukerne i anleggsperioden. Uansett mener vi det vil være verd å bruke mer penger på et traséalternativ som både er bra for Mjøs-stranda og samtidig gir en bedre og mer konkurransedyktig jernbane for framtida.

Ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1)

Samferdselsdepartementet innførte høsten 2006 såkalt ekstern kvalitetssikring i tidlig fase (KS1) i transportsektoren, slik at ressursene til planlegging blir satt inn der det er mest behov for å gjennomføre tiltak. Dette innebærer at alle potensielle utbyggingsprosjekt skal vurderes grundig med tanke på alternative løsninger, målt opp mot samfunnets behov. Dette er et viktig og riktig steg for bl.a. miljø og samfunnsøkonomi.

Arbeidet med KS1 for jernbanen på strekningen Eidsvoll–Hamar pågår. I dette arbeidet er det tatt inn flere alternativ enn de som er foreslått i kommunedelplanene. Ett av dem er et østlig traséalternativ fra Venjar og over åsen øst for Mjøsa til Tangen og videre til Sørli og Hamar, i tråd med hva Norges Naturvernforbund peker på. Dette alternativet skal vurderes i KS1-arbeidet, bl.a. av eksterne konsulenter, før saken oversendes Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet.

Norges Naturvernforbund mener det vil være svært uklokt å vedta en kommunedelplan for ny jernbane langs Mjøsa før arbeidet med KS1 er ferdig. Det vil også være uklokt å ikke avvende konklusjonene fra utredningen om høyhastighetsjernbaner i Norge.

Kommentarer til Jernbaneverkets traséforslag

Løsningene som anbefales av Jernbaneverket, gir uakseptable inngrep i strandsonen. Skal jernbanen først legges så nær Mjøsa som det legges opp til i kommunedelplanen, må velges alternativ der jernbanen i større grad går i tunnel, for å frigjøre arealer langs Mjøsa og bedre lokalmiljøet.

Norges Naturvernforbund går imot et traséalternativ som innebærer kryssing av Mjøsa mellom Espa og Tangenhalvøya, som er et betydelig inngrep som ikke kan forsvares. Vi anser også en stasjon vest for Tangen tettsted for å være mindre gunstig enn en stasjon ved Viksdammen, som tross alt vil være mer attraktiv å bruke for potensielle togpassasjerer fra Hedmarken som vil kjøre til Tangen stasjon og ta toget derfra. Det styrker vår motstand mot en trasé via Tangehalvøya.

Norges Naturvernforbund er opptatt av at forbedringer av jernbanen ikke må bidra til at kommunene legger opp til en utflytende arealpolitikk gjennom å legge ut nye boligområder ved potensielle nye stasjoner langs jernbanen. Arealpolitikken må bidra til å bygge opp om eksisterende tettsteder/sentra. Nye boligområder på "usentrale" steder vil generere mye biltrafikk, som neppe oppveies av kort avstand til en jernbanestasjon, med mindre det etableres andre betydelige senterfunksjoner på stedet.

Kommentarer til konsekvensutredningen

E 6

Norges Naturvernforbund 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!). Dette 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.

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 samfunnsøkonomiske vurderingene i den foreliggende konsekvensutredningen.

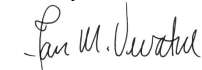
Dovrebanen

Som nevnt mener vi også at traséalternativ i åsen øst for Mjøsa, fra Venjar til Tangen og videre til Sørli, må utredes. Vi mener at dette alternativet er silt ut som følge av et for snevert utgangspunkt for planleggingsarbeidet. Et slikt alternativ 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.

Norges vassdrags- og energidirektorats flomsonekart nr. 2 – 2007, [Delprosjekt Eidsvoll](#), viser at dagens Eidsvoll stasjon vil bli noe berørt av en 200-årsflom og ligge under vann ved en 500-årsflom. Er det verd å ta hensyn til denne kunnskapen når trasé for ny jernbane skal vedtas?

Vi er ikke fornøyd med at strandsoneregnskapet, som presenteres i konsekvensutredningen. Dette beregner arealer som ligge 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".

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Jan M. vevatne
fung. generalsekretær

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

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