



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: VS	S.BEH.: EM
31 JAN. 2008	
S.NR.: 08, 73 -5	
ARKIV: 412-0	AVSKREVET

Deres ref.:
200703211-/KIM

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
07/13595 ARE-PI-ES
Arkivkode:
724/741/75

Dato:
29.01.2008

E6 og Dovrebanen langs Mjøsa - innsigelser til kommunedelplaner (arealdeler) for Eidsvoll kommune og Stange kommune UTTALELSE

Direktoratet for naturforvaltning (DN) anbefaler at tunnelalternativer blir lagt til grunn for utbyggingene av firefelts motorveg og dobbeltsporet høghastighets jernbane langs Mjøsa mellom Minnesund og Tangen på strekningene B. Ørbekk – Korslund sør (alt. B1a), C. Morskogen – Ulvin (alt. C2c) og D. Skrårud – Strandlykkja stasjon (D2). Alternativet med motorveg i tunnel forbi Espå (F3) bør velges for strekningen F. Kleverud – Skaberud. Tunnel forbi Espå og bru over til Tangenhalvøya (G2) bør legges til grunn på strekningen G. Kleverud – Steinsrud stasjon.

DN mener det må legges vekt på at de valg som gjøres i denne plansaken vil legge grunnlaget for hvordan forholdene for grender og lokalsamfunn, naturmiljø og landskapsbilde vil være i all overskuelig framtid. Valgene vil være avgjørende for hvilken tilgjengelighet til og miljøbelastning av strandsonen det vil bli langs denne delen av Mjøsa og hvilke utviklingsmuligheter som ivaretas for framtida. Når det skal nedlegges betydelige ressurser på utbygging av veg og jernbane, er det viktig at muligheten utnyttes til å rette opp en uakseptabel miljøtilstand ved at jernbanen nå belaster strandsonen på hele denne strekningen langs Mjøsa.

Kombinasjonen av alternativer som DN anbefaler, vil bidra til å fjerne jernbanelinja som inngrep og barriere langs viktige deler av strandsonen. Ved at veg og jernbane legges i tunnel på noen prioriterte delstrekninger, vil natur, landskap og grendene langs Mjøsa i vesentlig grad få redusert inngrep og miljøbelastninger fra dobbeltsporet høghastighets jernbane og firefelts motorveg og trafikken på dem. Likevel vil store deler av denne Mjøsida komme til å bli dominert av de store veg- og jernbaneanleggene.

Når kombinasjonen av motorveg og dobbeltsporet jernbane skal legges gjennom et krevende landskap med store verdier, må en ta de kostnadene som kreves for å ivareta miljøhensyn til et godt nok nivå. DN mener prisen for tunnelalternativer på noen strekninger må ses på som nødvendige kostnader for å oppnå en akseptabel utbalansering i forhold til prioriterte miljø- og samfunnshensyn, slik dette er fastlagt i den nasjonale miljøpolitikken.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) viser til Miljøverndepartementets oversendelse av saken i brev av 11. oktober 2007 og til møte og befaring 13. desember 2007. I tilknytning til møtet og befaringa ble det delt ut supplerende materiale fra forslagstillerne, bl.a. gode og nyttige oversiktskart som viser alternativene. I dette materialet er det også vist en variant B1c forbi Ørbekk. Det ble også levert ut materiale fra lokale velforeninger og grupper. DN beklager at vi har brukt lenger tid på å gjennomgå denne saken enn departementet har lagt opp til.

Bakgrunn

Europaveg 6 og Dovrebanen er de viktigste veg- og jernbaneforbindelsene nordover fra Oslo. Begge går på østsida av Mjøsa. Jernbanen er på denne strekninga konsekvent lagt i nærføring til stranda. Det er kapasitetsproblemer på både veg og jernbane. Statens vegvesen og Jernbaneverket har i et samarbeid i Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen utreda alternative løsninger for veg og jernbane på strekninga Minnesund / Eidsvoll – Tangen / Sørli, en strekning på totalt 3 – 4 mil i kommunene Eidsvoll og Stange i fylkene Akershus og Hedmark. I en tidlig fase i planprosessen er det sett på et bredt sett med alternative traseer for delstrekningene, mens bare et mer begrenset sett er utreda og foreligger som alternativer i nåværende fase av planlegginga. De alternativene som er utreda ligger alle som parallellføringer langs Mjøsa med jernbanen nærmest stranda.

Saken

Gjennomgående er det utreda et basisalternativ for dobbeltspora jernbane som i stor grad følger og er en utretting i forhold til eksisterende jernbanelinje. Bortsett fra for noen småstrekninger er det bare på strekning C, forbi Morskogen, dette basisalternativet er lagt i tunnel. Tilsvarende er det utreda et motorvegalternativ som nesten konsekvent følger og er en utvidelse av eksisterende riksveg E6. Alternative traseer for veg og jernbane er utreda for områder med landbruksgrunder og bosettinger der terrenget er slakere opp fra Mjøsa. Det er utreda jernbane og veg i tunnel forbi lokalsamfunn med landbruk og bosettinger. For alternativene i dagen omfatter planene også etablering av en del ny infrastruktur med parallellveger langs veg og jernbane for å gi atkomster til gårder, grunder, bolig- og hytteområder og funksjoner, virksomheter og områder på hver side av og mellom veg og jernbane. Mens det for det meste av strekningene mellom tettsteder og jordbruksgrunder er utreda bare alternativer i dagen langs eksisterende veg og jernbane.

Perspektivet som er lagt til grunn i forslagstillernes utredninger er primært dagens arealbruk, bosettinger og utbyggingsmønster. Planlegginga skal bygge på bl.a. arealplaner i kommunene og "Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsyene" fra 2003. I denne plansaken er det imidlertid i begrenset grad sett på de konsekvenser eller muligheter en høghastighets jernbaneforbindelse og aktuelle alternative holdeplasslokaliseringer kan gi for framtidig arealbruk, utbyggingsmønster og samfunnsutvikling langs den aktuelle strekninga. Det er forutsatt holdeplass for jernbanen ved Tangen og mulighet i framtida i området sør for Ørbekk, rett nord for Minnesund.

Totalt innebærer parallellført dobbeltsporet jernbane og firefelts motorveg med tilhørende parallellvegssystemer, kryssløsninger osv. omfattende inngrep i natur- og kulturlandskap som ved dagløsninger vil bli svært dominerende i landskapsbildet. Terrenget stiger gjennomgående ganske bratt opp fra Mjøsa. Mjøsa ligger på 123 moh. Terrenget opp fra østbredden av Mjøsa varierer noe, men gjennomgående når terrenget en høyde på mer enn 200 meter over Mjøsa nærmere enn en km fra stranda. Med de stigningskrav som stilles til både veg og jernbane betyr dette at alternativer på delstrekninger til traseer som følger dagens veg- og jernbanelinjer, f.eks. bort fra strandsonen og

utenom grender, bosettinger og verdifulle landskaper og naturområder, vil kreve tunnellegging. Fordi kostnadene for tunneler, både i anlegg og drift, er langt høyere enn løsninger i dagen, betyr dette at det må prioriteres betydelige ressurser for å ivareta miljøhensyn på et akseptabelt nivå for disse utbyggingene langs Mjøsa.

Tunneltraseer for veg og jernbane er utreda som alternativer som bedre ivaretar strandsonen og andre miljøhensyn og landbruksinteresser og lokalsamfunn på delstrekninger. Det er sett på traseer som konsekvent legger seg unna de nære områdene langs Mjøsa, i åslandskapet lenger øst. Men slike alternativer ble sortert ut i en tidlig fase av planlegginga. I nord er det forbi Espa og Tangen utreda to sett jernbanetraseer, ett som legger seg på østsida av tettsted og bosettinger på Tangen og ett som tar over sundet og inn langs Tangenhalvøya vest for tettstedet.

I Eidsvoll kommune, nordover langs Vorma fra Eidsvoll stasjon til Minnesund, strekning A, ca 7 km, er det utreda bare ett alternativ for dobbeltspora jernbane, som stort sett følger nåværende jernbanelinje langs elva. For strekning B, fra Minnesund til Korslund nord på ca 6 km, er det forbi Molykkja og Korslund i en lengde av ca 4 km utreda flere alternativer for både veg og jernbane. For denne strekningen ble det framlagt en ny variant på møtet 13.12.07. For strekning C, Korslund nord – Skrårud på ca 4 km, er det utreda tunnel som alternativ til dagløsning for veg og eneste alternativ for jernbane forbi Morskogen over en ca 2,5 km lang strekning.

Strekning D er på ca 4 km. Den starter i Eidsvoll og går inn i Stange kommune. Her er det utreda alternative traseer for både jernbane og veg i lengder på hhv. ca 3,5 km og 3 km. På strekning E, Strandlykkja – Kleverud på ca 3 km, foreligger det bare ett sett alternativer. På strekningen nordover fra Kleverud, gjennom Espa og forbi Tangen gjelder F-alternativer veg og G-alternativer jernbane. På strekning F, Kleverud – Skaberud på ca 7 km er det utreda et tunnelalternativ over en lengde av ca 2,5 km for E6. På strekning G-, Kleverud – Steinsrud stasjon på ca 12 km er det utreda to sett alternativer på hver sin side av Tangen. Forbi Espa er det for begge sett utreda flere tunnelalternativer som ivaretar strandsone og tettsted på ulike måter. For strekningen av jernbanen videre nordover, H. Steinsrud stasjon – Sørli på ca 3,5 km, er det bare utreda ett alternativ.

Samlet er beregnet pris for de rimeligste alternativene, som i stor grad følger eksisterende vegtrasé og jernbanekorridor, på i størrelsesorden knapt 7 milliarder kroner (knapt 5 mrd. for jernbane og knapt 2 for veg). Det er i stor grad disse alternativene forslagstillerne går inn for eller ikke har innsigelser til. Mens alternativene kommunene har vedtatt er kostnadsregnet til ca 10,5 mrd. (vel 7 mrd. for jernbane og knapt 3,5 for veg). Differansen er på mellom 3,5 og 4 mrd. Jernbaneverket kan akseptere (har ikke innsigelser til) alternativer som er beregnet å bli knapt en halv mrd. dyrere enn de rimelige (B1b- og G1a-alternativene for jernbane) Både Jernbaneverket og vegvesenet kan akseptere den nye varianten B1c (variant av B1 med kort tunnel for jernbane og miljøtunnel for veg) som vil bli noe dyrere enn B1. Kombinasjonen av alternativer som Fylkesmennene har tilrådd for departementet i sin oversendelse av saken, har de beregnet vil gi en merkostnad på ca 1,5 mrd. i forhold til de rimeligste. Fylkesmennene tilrår at det subsidiært kan vurderes en variant av B1 med miljøtunnel, som vil redusere denne merkostnaden med vel 0,2 mrd.

De utredete alternativene

I Fylkesmennenes oversendelse til departementet datert 3.10.2007 er det gjengitt en oversikt over de utredete alternativer og innsigelser som er knytta til dem. På Eidsvollssida er det reist innsigelser til ulike alternativer fra Fylkeslandbruksstyret, Fylkesmannens miljøvernavdeling, fylkeskommunen,

Statens vegvesen og Jernbaneverket og på Stangesida fra Statens vegvesen, Jernbaneverket, Fylkesmannens miljøvernnavdeling og fylkeskommunen. Begrunnelsene ligger i høringsuttalelsene fra instansene.

Strekningene gjennom Eidsvoll kommune

STREKNING A

Eidsvoll stasjon – Minnesund

(gjelder bare jernbane)

Det foreligger bare ett alternativ, som er vedtatt og det ikke er innsigelse til.

Som for dagens linje forutsettes det at dobbeltsporet jernbane så godt som konsekvent skal ligge i strandsonen langs Vorma nordover til Minnesund. Mot Minnesund skjærer linja over halvøya ved Bjørknes og Kråkvål i skjæring og krysser Vorma i bru. Den forutsettes å nå land øst for nåværende jernbanebru.

STREKNING B

Ørbekk – Korslund sør

For strekning B fra Minnesund til Korslund nord, ca 6 km, er det forbi Molykkja og Korslund over en strekning på ca 4 km, utreda alternativer for både veg og jernbane. For denne strekningen ble det framlagt en variant B1c på møtet 13.12.07.

I alternativ B1a, som kommunen har vedtatt, er både veg og jernbane lagt i tunnel forbi jordbruksgrendene Ørbekk og Korslund. Alternativet frigjør strandsonen. Jernbaneverket og vegvesenet har innsigelser til dette alternativet. I alternativ B1 følger E6 dagens trasé, mens jernbanen stort sett følger nåværende linje, men med utrettinger og en kortere tunnelstrekning under Tunneltoppen mellom Ørbekk og Korslund. I B1b er både jernbane og veg lagt inn i korte tunneler ved Ørbekk, mens de følger B1 videre nordover. Fylkeslandbruksstyret, fylkeskommunen og Fylkesmannens miljøvernnavdeling har innsigelser til både B1 og B1b. Vegvesenet har også innsigelse til B1b, mens Jernbaneverket kan akseptere dette alternativet.

Varianten B1c som ble framlagt på møtet er i sør en mellomløsning mellom B1 og B1b der jernbanen er lagt i kort tunnel og E6 lagt tett inntil i miljøtunnel ved Ørbekk. Videre nordover svarer varianten til B1 og B1b.

For de nærmeste to km til Minnesund forutsettes for alle alternativer at både motorveg og jernbane går i dagen. Et kryss skal innpasses på E6 i dette området.

STREKNING C

Morskogen – Ulvin

På strekning C Korslund nord – Skrårud, ca 4 km, er det utreda to alternative traseer for veg og ett for jernbane forbi Morskogen, ca 2,5 km.

I alternativ C2c, som er vedtatt av kommunen, er både veg og jernbane lagt i tunnel under jordbruksgrenda Ulvin. Også i alternativ C1 ligger jernbanen i tunnel, mens vegen følger dagens trasé. Strandsonen frigjøres på en strekning på ca 2,5 km for jernbaneinngrep for begge alternativer. Vegvesenet har innsigelse til C2c, mens både fylkeslandbruksstyret, fylkeskommunen og Fylkesmannens miljøvernnavdeling har det til C1.

Strekninga på grensa mellom Eidsvoll og Stange kommuner

STREKNING D

Skrårud - Strandlykkja stasjon

Strekning D, ca 4 km, starter i Eidsvoll og går inn i Stange kommune. Her er det utreda alternative traseer for både jernbane, 3,5 km og veg, ca 3 km.

Begge kommunene har vedtatt alternativ D2, som er lagt i tunnel forbi strandsonen, jordbruksgrenda og bolig- og hytteområdene på Strandlykkja. Både vegvesenet og Jernbaneverket har innsigelser til dette alternativet og går inn for D1 der både vegen og jernbanen stort sett følger dagens traseer. Jernbanen er på lange strekninger planlagt lenger ute i Mjøsa enn dagens linje. En kort tunnelstrekning er lagt inn rett sør for tettstedet. For alternativ D1 forutsettes at det legges inn et kryssområde som vil dekke området mellom eksisterende E6 og jernbanen langs stranda. Det er ikke innsigelser til D1.

Strekningene gjennom Stange kommune

STREKNING E

Strandlykkja stasjon – Kleverud

Det foreligger bare ett alternativ på den ca 3 km lange strekninga, som er vedtatt og det ikke er innsigelse til.

E6 er planlagt utbygd med nåværende veg som sørgående løp på motorvegen og med et nytt nordgående løp lenger oppe i lia. Jernbanen vil følge strandsonen på hele strekninga. Ny dobbeltsporet bane er forutsatt lagt på Mjøsa-sida av dagens linje.

STREKNING F

Kleverud – Skaberud

(gjelder bare veg)

På strekninga fra Kleverud gjennom Espa fram til endepunktet Skaberud for utredninga av E6, ca 7 km, er det utreda to alternativer for E6.

Kommunen har vedtatt alternativ F3 der E6 legges i en knapt 3 km lang tunnel fra Kleverud til en er forbi Espa. Dette alternativet har vegvesenet innsigelse til. Vegvesenet går inn for det andre alternativet F2a som følger dagens veg nordover mot Espa og her legges inn i en kort, ca 750 m lang tunnel forbi selve tettstedet. Det er ikke innsigelser til dette alternativet. Fra Espa og nordover til endepunktet for E6-strekninga på Skaberud, er det bare ett alternativ som følger dagens E6.

STREKNING G

Kleverud – Steinsrud stasjon

(gjelder bare jernbane)

På strekninga nordover fra Kleverud gjennom Espa forbi Tangen fram til Steinsrud stasjon, ca 12 km, er det utreda fem alternativer for jernbanen.

Kommunen har vedtatt alternativ G7 der jernbanen er forutsatt lagt øst for Tangen i 3 lange tunneler, ca 5,5 km, knapt 2 km og vel 2 km, fra rett nord for Kleverud til forbi Tangen. Alternativ G8 går også øst for Tangen, men følger stort sett dagens linje langs stranda. En tunnelstrekning på knapt 1,5 km er lagt inn forbi Espa. Både for G7 og G8 er det planlagt holdeplass på bru over Viksdammen, 1 knapp km øst for Tangen tettsted. Jernbaneverket har innsigelse til både alternativ G7 og G8.

Det er utreda tre alternativer som tar i bru over til Tangenhalvøya og passerer Tangen tettsted på vestsida. G1 følger stranda fram til Espa og tar i lav bru (7,5 m seglingshøgde) i en bue over sundet, mens G1a er en variant av denne med en tunnelstrekning på knapt 2 km fra Kleverud og fram mot Espa. Alternativ G2 tar i tunnel fra Kleverud til nordsida av Espa og går i høg bru (15 m seglingshøgde) i rett linje over til Tangenhalvøya. Alle de vestlige alternativene følger samme linje innover i østskråninga av Tangenhalvøya. Det er planlagt holdeplass vel 1 km vest for Tangen tettsted. Jernbaneverket går inn for alternativ G1, kan akseptere G1a og har innsigelse til G2.

STREKNING H

Steinsrud stasjon – Sørli

(gjelder bare jernbane)

Det foreligger bare ett alternativ som er vedtatt og det ikke er innsigelse til. Strekninga er på ca 3,3 km.

Det er forutsatt at ny dobbeltsporet linje stort sett følger eksisterende med noen utrettinger i skogsterreng.

Kommunenes vedtak

Kommunene har vedtatt alternativer de mener best ivaretar lokalsamfunn, landbruksgrender og miljøhensyn. Vi viser til Fylkesmennenes oversendelse til departementet datert 3.10.2007 med en oversikt over kommunenes planvedtak. Her er gjengitt kommunestyrenes vedtak, i møte 25.6.2007 for Eidsvoll og 13.6.2007 for Stange. Det går fram av kommunenes vedtak og kom fram på møtet og befaringa 13.12.2007 at de bl.a. har lagt vekt på at alternativvalg må gjøres i forhold til områdenes potensiale for videre utvikling.

Innsigelsene

Anbefalinger og innsigelser fra forslagstillerne

Statens vegvesen og Jernbaneverket viser til at deres utgangspunkt for avveininger i planlegginga og innsigelser til alternativer har vært samfunnsøkonomi og ikke bare prissatte konsekvenser. Når etatene har andre tilrådinger og kommet med innsigelser til kommunenes alternativvalg på mange strekninger, er den gjennomgående begrunnelsen at kostnadene er for store, at kostnadsøkninger ikke forsvarer forbedringene som kan oppnås.

Forslagsstillerne viser til fylkesdel- og kommuneplaner for områdene som E6 og Dovrebanen går gjennom i forhold til planer om videre utbygging, mens avveininger av konsekvenser er gjort i forhold til status for områdene nå. Merkostnader av alternativer som reduserer påvirkning på boligområder fra veg er f.eks. sett i forhold til eksisterende antall boliger en slipper å støyskjærme.

Anbefalinger og innsigelser fra miljøfaglig instanser

Det ligger miljøfaglige vurderinger og begrunnelser innen DN's fagområder i uttalelsene med innsigelser fra fylkeskommunene, Fylkesmennenes miljøvernavdelinger og Akershus fylkeslandbruksstyre.

De viktigste miljøfaglige poengene for tunnelalternativene og mot høghastighets dobbeltsporet jernbane og firefelts motorveg i dagen langs Mjøsa med grender, bosettinger og hytteområder er verdiene i strandsonen og de betydelige inngrep veg og jernbane i dagen vil innebære for landskap, jordbruksgrunder og lokalsamfunn. Vurderinger er gjort for hele strekningen langs Mjøsa samlet mellom Minnesund og Tangen og for delstrekningene.

I avveiningene er det lagt til grunn at tunnelløsninger generelt vil innebære betydelig større kostnader, hva en for hele strekningen kan oppnå av miljøforbedringer av å prioritere økonomiske midler til tunneler i utbygginga, og konkrete vurderinger av hva en kan oppnå på de enkelte strekninger. I uttalelsene gjennomgås også hva som vil være viktige avbøtende tiltak dersom veg og jernbane i dagen likevel velges. Vi viser til instansenes uttalelser.

Fylkesmennenes tilråding

I sin oversendelse av saken til departementet har de to Fylkesmennene foretatt en gjennomgang av saken og gitt en tilråding. Ut fra en samlet vurdering tilrår Fylkesmennene denne kombinasjon av alternativer: A1, B1b, C2c, D1, E1, F3, G2 og H1. Vi viser til Fylkesmennenes brev av 3.10.2007 når det gjelder deres avveininger.

Miljøpolitiske mål

Valg av løsninger for firefelts E6 og dobbeltsporet høghastighets jernbane kommer til å bli avgjørende for arealutviklinga og om utbygginga fører til inngrep i eller frigjøring av miljøverdier langs en 2,5 mil lang strekning av åssida og strandsonen langs Mjøsa.

Verdien av strandsonen langs vatn og vassdrag skal tillegges stor vekt i den generelle arealforvaltning og i forbindelse med anlegg og utbygginger. Dette er presisert i flere Stortingsmeldinger. Vi finner miljøpolitikken omtalt spesielt i disse meldingene:

- St.meld. nr. 39 (2000-2001) Friluftsliv – Ein veg til høgare livskvalitet,
- St.meld. nr. 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand,
- St.meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand

Stortinget har i sin behandling av de to første meldingene sluttet seg til innholdet for de aktuelle temaer. St.meld. nr. 26 (2006-2007) er ennå ikke behandlet av Stortinget. Vi skal her trekke fram noen aktuelle hovedpoenger fra meldingene. Vedlagte notat refererer utdrag fra meldingene.

I miljøvernpolitikken tas det utgangspunkt i at norsk vassdragsnatur er unik og er en naturarv Norge har et internasjonalt ansvar for å verne om og forvalte. Vassdragene som landskapselementer har stor betydning for opplevelser og aktiviteter, og som levested for planter og dyr. Vassdragene og tilgrensende strandsoner forutsettes forvaltet slik at de er til mest mulig glede og nytte for befolkningen, og slik at vannressursene og det biologiske mangfoldet ivaretas.

Det vises til at utbyggingspresset langs enkelte vatn og vassdrag kan være like stort som i strandsonen langs sjøen, samtidig som det ofte er store friluftsliv-, natur- og kulturlandskapsinteresser knyttet til disse områdene. Langs store deler av hovedvassdragene i landet begrenser veger, jernbane, industriområder m.m. tilgjengeligheten til strandsona. Dersom vi ikke er oppmerksom på dette og legger vekt på å unngå en ytterligere negativ utvikling, vil vi kunne få de samme problemene for deler av innlandsvassdragene som vi i dag opplever langs sentrale deler av kysten.

Miljøkvaliteter i landskapet skal bevares og styrkes gjennom bevisst planlegging og arealpolitikk. Strandsonen skal bevares som et natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle. Det pekes på et behov for en mer offensiv, helhetlig og langsiktig arealpolitikk i og langs vassdrag. Det skal legges til rette for en bærekraftig forvaltning til mest mulig glede og nytte for befolkningen.

Landskapet skal ivaretas som en nasjonal ressurs og grunnlag for lokal utvikling. Oppmerksomheten skal økes om endringer i landskapet og hva dette betyr for miljø, samfunn og enkeltmennesker. Den europeiske landskapskonvensjonen setter fokus på våre «hverdagslandskap», på særlig verdifulle landskap og på landskap i forfall. Det skal være økt bevissthet om hvilke kvaliteter landskapet har og hva det inneholder av verdier, både natur- og kulturverdier, samt å overvåke og dokumentere om disse verdiene blir skadelidende ved ulike typer utnytting.

Som oppfølging av nasjonal politikk har svært mange kommuner innført byggeforbud langs vatn og vassdrag gjennom sine kommunale arealplaner. Det forutsettes at alle kommuner i sine kommuneplaner fastsetter byggegrenser langs vassdrag, ut fra vassdragenes verdi og omgivelsenes karakter. Det forventes at kommuneplanene følges opp ved behandlingen av detaljplaner og enkeltsaker.

Sektorene skal selv ta ansvar for at hensyn til naturmiljø, landskap og friluftsliv blir ivarettatt i deres virksomhet. Ytterligere utbygging i strandsonen skal begrenses. Det er et mål å bevare vassdragslandskapet som en ressurs for friluftsliv.

DNs vurderinger og tilrådinger

Vurderinger

De to samferdselsprosjektene firefelts E6 og dobbeltsporet Dovrebane langs sørdelen av Mjøsa er meget omfattende utbygginger i den bratte østskråninga av Mjøsa mellom Minnesund og Tangen. Det vil være de valg som gjøres i denne plansaken som for all overskuelig framtid vil bestemme hva slags landskapsverdier, hvilke miljø- og lokalsamfunnskvaliteter og hvilke utviklingsmuligheter som kommer til å foreligge for framtida for lokalsamfunn og jordbruksgrunder. De alternativvalg som gjøres i denne plansaken vil også være avgjørende for tilgjengelighet til og trivselskvaliteter ved bruk og opphold i strandsonen. Det som er kritisk for miljøverdier og lokalsamfunn, er hvor store ressurser staten er villig til å prioritere for å ivareta disse verdiene.

DN legger til grunn at dagens beliggenhet av Dovrebane, som for 130 år sida så godt som på hele strekninga langs denne delen av Mjøsa ble bygget i de aller nærmeste områder til stranda, er grunnleggende i strid med nasjonal strandsonopolitikk i dag. Her er det en ikke akseptabel miljøtilstand som det må brukes ressurser for å rette opp når det skal gjennomføres en utbygging av høghastighets dobbeltsporet jernbane. Det må være et mål å tilbakeføre og gjøre attraktiv igjen større strekninger langs viktige deler av strandsonen langs Mjøsa mellom Minnesund og Tangen. Selv om en ved utbygginga vil ha en viss nytte av eksisterende jernbaneanlegg, legger DN til grunn at utbygginga langt på veg må ses på som et nyanlegg. Vi kan ikke se for oss at det ville blitt fremmet et jernbaneprojekt som så godt som konsekvent og over en lang strekning ligger i strandsonen langs en av de mest attraktive deler av Mjøsa, dersom ikke jernbanen hadde ligget her som inngrep og barriere fra før.

De utbyggingene som nå skal gjennomføres vil uansett innebære betydelig mye større inngrep enn det vi opplever i dag i områdene langs Mjøsa. Det er sett på, men foreligger ikke i denne fasen av planlegginga utredninger av alternativer traseer for veg eller jernbane i åslandskapet øst for Mjøsa. På flere av delstrekningene langs Mjøsa foreligger det ikke andre alternativer enn føring i strandsonen for jernbanen og veg i dagen i lia rett på oppsida. I tillegg til at selve motorveg- og dobbeltsporanleggene i seg selv er arealkrevende gjennom tettsteder, grender og bygdesamfunn, skaper barrierer for både mennesker og naturmiljø og gir store landskapsvirkninger og terrengutslag i et bratt landskap, skal også et lokalvegnett videreføres eller nyanlegges for å dekke opp lokale behov.

Bakgrunnen for DN's vurderinger i denne saken er også de utfordringer samferdselssektoren står overfor ved en eventuell utbygging av høyhastighets jernbane i Norge. Dette vil uansett innebære svære inngrep i norsk natur, både lokalt og samlet, også i områder som er sårbare og utsatte for inngrep i forhold til mange høgt prioriterte miljøområder. Dersom utviklinga av slike prosjekter skal skje innen akseptable rammer i forhold til miljø, slik dette er fastlagt i norsk miljøpolitikk og som er praktisert og fulgt opp i forhold til mange typer arealbruk, anlegg, bygging og virksomheter, må det forutsettes at det er vilje til å legge betydelige ressurser inn for å ta vare på miljøverdiene.

DN legger til grunn at denne saken dreier seg om svært viktige samfunnsprosjekter. Det bør likevel ikke legges opp til å praktisere noen stor sprik mellom hvordan miljøhensyn følges opp i denne saken og de krav som i plan- og utbyggingssaker ellers stilles i forhold til oppfølging av f.eks. nasjonal strandsonopolitikk.

Tilrådingar og begrunnelser

For de strekningene som det foreligger alternativer til og som det er uenighet om, vil DN anbefale at alternativene

- B1a – tunnel (Ørbekk – Korslund sør),
- C2c – tunnel (Morskogen – Ulvin),
- D2 – tunnel (Skrårud - Strandlykkja stasjon),
- F3 – tunnel (veg Kleverud – Skaberud) og
- G2 – tunnel og høy bru (jernbane Kleverud – Steinsrud stasjon)

legges til grunn for gjennomføring av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane mellom Minnesund og Tangen.

DN vil altså tilrå at kommunenes vedtak legges til grunn for alle strekningene unntatt strekning G for jernbanen, der DN i likhet med Fylkesmennene i sin oversendelse til departementet, vil anbefale alternativ G2.

Vi vil anbefale at innsigelsene fra forslagstillerne ikke tas til følge for delstrekningene B, C (bare vegvesenet), D, F og G og at innsigelsene fra Akershus fylkeslandbruksstyre, Akershus fylkeskommune og Fylkesmannens miljøvernavdeling tas til følge for strekning B og C og innsigelsene fra Hedmark fylkeskommune og Fylkesmannens miljøvernavdeling tas til følge for strekning G. For strekning D og F svarer DN's vurdering til kommunens vedtak og til miljøvernavdelingens anbefaling. Miljøvernavdelinga hos Fylkesmannen i Hedmark har ikke innsigelser til D1 og F2a som er de løsninger forslagstillerne anbefaler. DN's anbefaling skiller seg fra Fylkesmennenes anbefalinger til departementet for strekningene B og D.

Strekning B:

DN anbefaler alternativ B1a valgt for strekningen Ørbekk – Korslund sør. Alternativet forutsetter at både veg og jernbane legges i tunnel over en strekning på ca 4 km.

Dette er en strekning hvor det er aktuelt å tilpasse en holdeplass for Dovrebanen i framtida og er et område der større utbygginger vil være aktuelt. Dette betyr at de løsninger for veg og jernbane som velges på best mulig måte bør ivareta muligheter for lokal tettstedsutvikling i framtida. Et sammenhengende utviklingsområde uten store barrierer fra Mjøsa og oppover lia vil ivareta gode utviklingsmuligheter og viktige miljøverdier som utgangspunkt for en slik tettstedsutvikling. DN mener det bare vil være tunnellegging av både E6 og Dovrebanen som kan ivareta dette på en tilstrekkelig måte. Dette vil frigjøre store miljøverdier langs Mjøsa, gjøre at store miljøinngrep og barrieredannelser unngås og ivareta utviklingsmuligheter og miljøkvaliteter for en framtidig tettstedsutvikling. DN mener det bør prioriteres å bruke nødvendige ressurser for å ivareta dette.

Variantene B1b og det senere framlagte B1c vil bare ivareta kortere sammenhenger intakt og frigjøre bare deler av områdene langs Mjøsa. De bidrar ikke til muligheter for utvikling av området slik B1a gjør. På strekningen vil veg og jernbane uansett alternativ gå i dagen de nærmeste to km til Minnesund. Dette vil uansett alternativ bli et stort landskapsområde langs Mjøsa fullstendig dominert av de store veg- og jernbaneanleggene, med jernbanen lagt ute i sjøen og et stort motorvegkryss på innsida.

DN kan ikke se at behovet på kort sikt for å bygge ut krysningsspor på denne strekningen bør ses på som noe argument for å binde opp dagløsning for jernbanen for all overskuelig framtid, og iallfall ikke dagløsning også for veg.

I en prioritering mellom veg eller jernbane i tunnel mener DN det er av størst betydning at E6 legges i tunnel fordi motorvegen vil bidra til større miljøbelastning enn jernbanen ved dagløsning.

Strekning C:

DN anbefaler alternativ C2c valgt for strekningen Korslund nord – Skrårud. Alternativet forutsetter at både veg og jernbane legges i tunnel over en strekning på ca 2,5 km. For jernbanen foreligger bare tunnelalternativet.

DN mener tunnellegging også av E6 på denne strekningen vil gi betydelige miljøgevinster for lokalsamfunnet og kulturlandskapet på Morskogen og Ulvin og vil ivareta landskapsverdier og utviklingsmuligheter.

Strekning D:

DN anbefaler at alternativ D2 velges for strekningen Skrårud – Strandlykkja stasjon. Strandsonen og de nedre deler av grenda inneholder store miljøkvaliteter. Kombinasjonen av å bygge dobbeltsporet bane i strandsonen og firefelts E6 med et stort kryssområde på innsida med tilhørende lokalvegnett slik alternativ D1 forutsetter, er meget store i forhold til disse verdiene.

Ut fra de meget store virkninger veg og jernbane i dagen vil gi på en delstrekning som inneholder store miljøkvaliteter, og at tunnellegging vil bidra til å frigjøre store strandsoneverdier, mener DN det må aksepteres en stor økning av kostnadene for å oppnå dette. Tunnellegging vil bidra til å ivareta gode utviklingsmuligheter for bygda i framtida.

Strekning F (veg):

DN anbefaler at alternativ F3 velges for delstrekninga av E6 mellom Kleverud og Skaberud. Tunnellegging av motorvegen på en relativt kort strekning forbi de viktigste delene av tettstedet bidrar til å videreføre store miljøverdier og utviklingsmuligheter for lokalsamfunnet.

Merkostnaden for dette alternativet i forhold til dagføring gjennom tettstedet mener DN er beskjeden ut fra de meget store miljøgevinster som oppnås.

Strekning G (jernbane):

DN anbefaler at alternativ G2 legges til grunn for utbygging av jernbanen på strekninga Kleverud – Steinsrud stasjon. Tunnellegging av jernbanen på en strekning forbi tettstedet bidrar, tilsvarende alternativ F3 for E6, til å videreføre store miljøverdier og utviklingsmuligheter for lokalsamfunnet, samtidig som strandsonen frigjøres på en lengre strekning. Alternativet legger opp til at gode utviklingsmuligheter ivaretas for Tangen. I forhold til de fordeler som oppnås, mener DN alternativet medfører en beskjeden økt kostnad i forhold til de løsningene jernbanen har anbefalt eller akseptert.

DN mener alternativ G2 gir negative konsekvenser for landskapet med bru over sundet mellom Espå og Tangenhalvøya. Området er viktig for utsikten for store deler av befolkninga i Tangen tettsted. DN kan likevel ikke se at dette bør telle svært mye i forhold til alternativets fordeler. Merutgiften for det miljøakseptable østlige alternativ G7, som kommunen har gått inn for, er stor i forhold til G2.

De østlige alternativene har negative konsekvenser for området langs Vikselva, ved at de belaster elvelandskapet og naturmiljøet med inngrep og påvirkning. Det kan være en risiko ved å legge et knutepunkt til dette området at det vil legge et press for utbygginger som vil berøre viktige områder for biologisk mangfold. Dersom et østlig alternativ skal velges, bør holdeplasslokalisering fastlegges i forhold til en tettstedsutvikling som ikke belaster viktige naturmiljøverdier.

Strekningene sett samlet:

Denne saken berører en 2,5 mil lang strekning av åssida og strandsonen langs Mjøsa. Den er vestvendt og ved det solrik på den viktigste delen av dagen. Den utgjør et av de mest attraktive områdene langs Mjøsa, som svært mange ferdes gjennom og der det bor mange mennesker. Kombinasjonen av den fine beliggenheten, kort avstand til Osloområdet og raske kommunikasjoner gjør at området har et betydelig potensiale for videre utvikling av lokalsamfunn.

Denne strekninga av Mjøsa har i dag et vakkert variert landskap med fine grender. De gjennomgående samferdselsanleggene er ikke svært dominerende. Dersom det velges de kombinasjoner av alternativer som utbyggerne går inn for, mener DN det vil føre til at det er de store veg- og jernbaneanleggene som helt vil prege landskapet, at anleggene vil skjære gjennom lokalsamfunn som brede belter og at særlig områdene nede ved Mjøsa vil bli dominert av anleggene og trafikken på dem.

Kombinasjonen av alternativer som DN anbefaler vil bidra til å fjerne jernbanelinja som inngrep og barriere langs viktige deler av strandsonen. Ved at veg og jernbane legges i tunnel på noen prioriterte strekninger, vil natur, landskap og grendene langs Mjøsa i vesentlig grad få redusert inngrep og miljøbelastninger fra dobbeltsporet høghastighets jernbane og firefelts motorveg. Likevel vil store deler av denne Mjøsida fortsatt være dominert av de store veg- og jernbaneanleggene.

Når kombinasjonen av motorveg og dobbelsporet jernbane skal innpasses på en akseptabel måte gjennom et krevende landskap med store verdier, vil dette nødvendigvis ha en kostnad. DN mener de økte kostnadene for de miljøvennlige alternativene må ses på som en nødvendig kostnad for å oppnå en akseptabel utbalansering i forhold til miljø- og samfunnshensyn.

DN mener kombinasjonen av alternativer DN har anbefalt representerer et minimum når hensyn til miljø, lokalsamfunn og utviklingsmuligheter for framtida skal ivaretas både for hele strekninga sett under ett, og for de enkelte områder langs Mjøsa.

I en avveining, mener DN tunnellegging av jernbanen på strekningen D bør prioriteres lavest, etter det jernbane på strekning B, og deretter E6 på strekning D. Men forutsetninga for at dagløsninger skal ses på som aktuelle, må være at veg og jernbane bygges med kortere tunnelstrekninger eller miljøtunneler slik at iallfall noen særlig viktige sammenhenger og delområder ned til strandområdene beholdes uten inngrep. DN mener dette vil være helt sentralt både for strekning B og D.

DN viser til uttalelsene fra Fylkesmennenes miljøvernavdelinger når det gjelder aktuelle kompensierende tiltak som er viktig dersom det likevel besluttet dagløsninger for veg eller jernbane på enkelte delstrekninger.

Med hilsen

Elektronisk dokumentert godkjenning, uten underskrift

Janne Sollie
Direktør

Berit Lein

Kopier:

Fylkesmannen i Hedmark, Postboks 4034, 2306 HAMAR
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Postboks 8111, Dep, 0032 OSLO
Jernbaneverket, Region øst, Postboks 4350, 2308 HAMAR
Vegdirektoratet, Region øst, Postboks 1010, 2605 LILLEHAMMER
Landbruks- og matdepartementet, Postboks 8007 Dep, 0030 OSLO
Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO
Eidsvoll kommune, Rådhusgata 1, 2080 EIDSVOLL
Stange kommune, Postboks 214, 2336 STANGE

Vedlegg:

Notatet: Nasjonal miljøpolitikk for innlands strandsone - biologisk mangfold, landskap og friluftsliv