

Oslo, 12. desember 2007

Miljøverndepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Samferdselsdepartementet  
Direktoratet for naturforvaltning  
Jernbaneverket sentrale staber, Jernbaneverket Region øst og Jernbaneverket Utbygging  
Vegdirektoratet og Statens vegvesen Region øst  
Eidsvoll kommune og Stange kommune  
Fylkeslandbruksstyret i Akershus  
Akershus fylkeskommune og Hedmark fylkeskommune  
Fylkesmannen i Hedmark, Miljøvernavdelingen og Landbruksavdelingen  
Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen  
Relevante velforeninger ved leder av samferdselsutvalget Dagfinn Habberstad  
Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget  
Storingsrepresentanter og politiske partier i Akershus og Hedmark

## Krav om bedre miljøtilpasset trasé Eidsvoll–Hamar

13. desember 2007 gjennomføres det møte og befaring i forbindelse med innsigelser til E 6 og Dovrebanen i kommunene Eidsvoll og Stange. Dette som et ledd i Miljøverndepartementets behandling etter at forsøk på mekling tidligere ikke har ført fram. Norges Naturvernforbund, Natur og Ungdom, WWF-Norge og Framtiden i våre hender vil benytte denne anledningen til å understreke at vi finner forslaget til jernbanetrasé i strandsonen til Mjøsa – inkludert kryssingen av Vorma på skrå sør for Minnesund og den eventuelle kryssingen av Tangenbukta – som uakseptabelt. Vi stiller oss undrende til at man ikke har arbeidet mer med alternativ som i langt større grad tar hensyn til natur, miljø og landskap. Vi ber nå om at dette prioriteres i den videre prosessen. Dette brev sendes pr. e-post til alle instanser som er innkalt til befaringen.

### Jernbanetraseen

Norsk Bane AS har utarbeidet en alternativ jernbanetrasé som kan frigi hele strandsonen mellom Eidsvoll og Tangen og muliggjøre mer skånsom kryssing av Vorma, som er et fuglefredningsområde. 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 Vorma og stige nordover – blir det mulig med dette forslaget å legge traseen over åsen med slakke stigninger tilpasset også kjøring av tunge godstog.

Et slikt østlig traséalternativ – som vil få en tunneladel på i overkant av 30 prosent – kan også bygges for høyere hastigheter enn det Jernbaneverket legger opp til i sine forslag. Dette må ses i sammenheng med utredningsarbeidet for høyhastighetsjernbane mellom Oslo og Trondheim. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité har fattet vedtak 30. november i år om videre utredninger om høyhastighetsbaner med sikte på behandling i Nasjonal transportplan 2010–2019 i 2009. Dette må veie tungt. Ifølge Norsk Bane AS gir deres traséforslag en innsparing i kjøretid på inntil 10 minutter. Det er en vesentlig gevinst både for høyhastighetstog og intercity-trafikken. En bedring i konkurransen i forhold til bil og andre transportmidler er et viktig miljøargument for en raskere jernbane.

Det alternative traséforslaget fra Norsk Bane AS gir muligheter for en ny stasjon på Eidsvoll øst for Vormå. Om ønskelig kan det opprettes en ny endestasjon for lokaltog på Minnesund, som nord for Gardermoen betjener Eidsvoll Verk, dagens Eidsvoll stasjon og Minnesund. På Tangen kan stasjonen legges mellom tettstedet og E 6, øst for Viksdammen. Det vil sannsynligvis være gunstig med tanke på "park and ride". Jernbaneverkets forslag til trasé over Tangehalvøya innebærer at det blir en holdeplass vest for Tangen tettsted, noe som neppe er gunstig med tanke på å "fange opp" potensielle nye togpassasjerer fra Hedmarken.

Strekningen Eidsvoll–Sørli er ifølge Jernbaneverket og i henhold til deres planer anslått å koste i størrelsesorden 8–10 mrd. kroner. I tillegg kommer kostnader for strekningen videre fra Sørli til Hamar. Norsk Bane AS har kostnadsberegnet sitt alternativ til 5,5 mrd. kroner for Eidsvoll–Stange. Vi som miljøorganisasjoner har ingen forutsetninger til å vurdere kostnadene ved de ulike traseene, men vi vil gjerne videreformidle fire forhold som Norsk Bane AS peker på som utslagsgivende for prisforskjellen:

1. Færre konflikter med gardstun, hytteområder og øvrig bebyggelse
2. Store områder ved Mjøsa er relativt bratte og gir store skjæringer, noe som ikke er tilfelle for en trasé lenger øst
3. Man unngår fordyrende konflikter med avvikling av pågående trafikk med bygging av midlertidige avlastnings- og omkjøringsspor
4. Å bygge hele baneavsnittet i ett er billigere enn en kostnadsdrivende parsellvis utbygging

Jernbaneverkets traséforslag innebærer at det nye dobbeltsporet vil krysse og gå parallelt med eksisterende jernbane flere steder. Vi kan ikke forstå det annerledes enn at dette vil måtte påvirke togtrafikken i anleggsperioden i negativ retning, i form av redusert hastighet og perioder uten togtrafikk. Traséforslaget fra Norsk Bane AS vil i stor grad kunne bygges uten å forstyrre eksisterende togtrafikk.

Det er også grunn til å sette spørsmålstejn ved hvor økonomisk og driftsmessig fornuftig det er å bygge for milliardbeløp i en delvis flomutsatt sone av Vormå og Mjøsa, slik Jernbaneverket sitt forslag legger opp til.

I stedet for en betydelig miljømessig forverring i Jernbaneverket sine planer med ytterligere nedbygging av strandsonen til Mjøsa, kryssing av Vormå i fuglefredningsområde og eventuell kryssing av Tangenbukta vil Norsk Bane AS sitt forslag sannsynligvis bety en vesentlig miljømessig forbedring der store deler av strandsonen til Mjøsa kan frigis. Dagens jernbanetrasé kan omgjøres til tur-/sykkelsti på Mjøsas solside. Miljøverndepartementet har ellers engasjert seg aktiv i strandsoneproblematikk. Vi forventer at dette videreføres her. I tillegg kan Norsk Bane AS sitt alternativ gi kortere reisetid og muligens lavere kostnader enn Jernbaneverket sitt alternativ. Vi vil innstendig henstille Miljøverndepartementet og andre berørte instanser om å vurdere dette forslaget i den videre prosessen.

At banen må bygges ut sammenhengende fra Venjar i Eidsvoll til Sørli i Stange er blitt reist som en motforestilling mot Norsk Banes traséforslag. Men er det egentlig noe motargument? Uansett om det skal bygges høyhastighetsbaner mellom landsdelene eller ikke, så bør epoken med stykkevis og delt jernbaneutbygging være over. Sammenhengende utbygging over lengre strekninger muliggjør en mer naturvennlig planlegging, det er mer kostnadseffektivt, og det gir muligheter for å velge løsninger som gir færre ulemper for togtrafikken i anleggsperioden. Sammenhengende utbygging over lengre strekninger vil også føre til at jernbanen får et høyst nødvendig – og merkbart – løft, som er viktig for å gjøre

kollektivtrafikken mer konkurransedyktig for derigjennom å redusere miljøbelastningen fra transportsektoren.

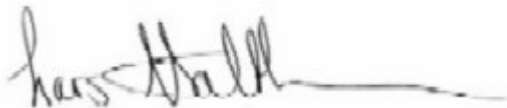
Det er ellers verd å minne om at Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, med bidrag fra eksterne konsulenter, er i ferd med å gjennomføre såkalte ekstern kvalitetssikring (KS1) av dobbeltsporprosjektet Eidsvoll–Hamar. I dette arbeidet skal det vurderes alternative løsninger. I Jernbaneverkets dokumenter som er oversendt Samferdselsdepartementet til KS1-arbeidet, er en løsning a la Norsk Banes traséforslag tatt med som ett av flere alternativer. **Vi finner det svært underlig at det nå skal velges et traséalternativ, før kvalitetssikringsarbeidet – som jo har til hensikt å vurdere om riktig konsept er valgt – er gjennomført.**

#### Veitraseen

Det er feil å bygge ut E 6 til fire felt. En slik vei legger til rette for og bidrar til mer trafikk. Den fører til store arealinngrep – både direkte, men også indirekte, dersom den bidrar til utbygging av næringsområder og boliger som igjen skaper mer trafikk og forurensing. Kostbare firefeltsveier er heller ingen god løsning på trafikksikkerhetsproblemene, da andre tiltak vil være langt rimeligere og dermed gir mer sikkerhet for pengene. En skikkelig opprustning av jernbanen med høyere hastigheter enn i dag vil også kunne redusere belastningen på veinettet.

Norges Naturvernforbund, Natur og Ungdom, WWF-Norge og Framtiden i våre hender ber om at det også gjennomføres en grundig konsekvensutredning av et opprustingsalternativ for E 6, der eksisterende veg rustes opp til en tofeltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt, basert på erfaringer fra blant annet E 6 i Øyer. Dersom det likevel blir bygd ny firefeltsvei, må det legges opp til langt flere avbøtende tiltak for lokalmiljøet enn Statens vegvesen legger opp til.

Med vennlig hilsen



Lars Haltbrekken, leder i Norges Naturvernforbund



Rasmus Hansson, generalsekretær i WWF-Norge

Lene Liebe, 2. nestleder i Natur og Ungdom (sign.)

Mekonnen Germiso, forskningsleder i Framtiden i våre hender (sign.)

Vedlegg: Flyfoto med alternativ trasé for jernbanen