

KOMMUNEDELPLAN

FOR

E6 OG DOVREBANEN (FELLESPROSJEKTET)

HØRINGSUTTALELSER

**OFFENTLIGE ETATER
ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV
PRIVATE**

PR. 18.04.2007

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

Att.:

STANGE KOMMUNE	
Reg nr. 8342/07	Saksbeh.
27 MARS 2007	
Ark kode P 143	
Ark kode S 012	
J nr 05/1729	Doc nr 87
Kategori	

Wergelandsveien 3
NO-0167 Oslo
Telefon:
22 99 59 00
Telefaks:
22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Saksbehandler: Jørn Anke, 22 99 59 44
Vår ref.: 07/118-3 SF2-521
Deres ref.: 05/03591 SRØ 513
Dato: 22.03.2007

Dovrebanen Eidsvoll-Sørli. Kommuneplaner for E6 og Dovrebanen til offentlig ettersyn.

Vi viser til brev fra Jernbaneverket datert 21.02.2007 vedrørende offentlig ettersyn av kommunedelplaner for E6 og Dovrebanen. Kommunedelplanene omfatter veg og jernbane på strekningene Eidsvoll/Minnesund – Hedemark grense i Eidsvoll kommune samt Akershus grense – Sørli/Skaberud i Stange kommune. Planene inneholder flere alternative traséløsninger for begge strekningene.

Statens jernbanetilsyn har ansvar i forhold til å behandle søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur for jernbane. Det følger av forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) § 12-8 at før infrastruktur settes i drift skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta infrastrukturen i bruk. Dersom det senere foretas endring av infrastrukturen, skal Statens jernbanetilsyn vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

I forbindelse med behandling av plansaker er tilsynets rolle først og fremst å kommentere forhold ved planer som vil kunne være i strid med krav i jernbanelovgivningen samt å gi informasjon om relevante krav i lovgivningen, slik at signaler og føringer for tillatelsesprosessen blir gitt på et tidlig tidspunkt.

Tilsynet har i gjennomgangen av foreliggende forslag til kommunedelplaner i første rekke hatt som siktemål å avdekke om det er forhold ved planene som vil kunne være i motstrid med sikkerhetsforskriftens kapittel 12, krav til infrastruktur. Det presiseres at siden dokumentasjonen for prosjektet på nåværende tidspunkt foreligget på et svært overordnet nivå, har også tilsynet hatt begrenset mulighet til å avdekke eventuelle forhold som vil kunne være i motstrid med krav i forskriften.

Konklusjonen etter gjennomgangen er at det ikke er avdekket forhold som åpenbart vil være i strid med sikkerhetsforskriftens kapittel 12, krav til infrastruktur. Det fremgår imidlertid ikke av planene om tunnelalternativene er tilrettelagt for evakuering eller innsats fra redningspersonell. Av planene fremgår det heller ikke klart om nye stasjoner/plattformer er lagt i kurver med radius større enn 2000 meter.

Statens jernbanetilsyn gjør derfor oppmerksom på §§ 12-3 og 12-4 i sikkerhetsforskriften som omtaler nevnte forhold. Disse lyder som følger:

§ 12-3. Plattformen m.m.

Plattformen og adkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå sikkerhetsmessig forsvarlig.

Plattformenes bredde skal være tilpasset antall reisende og hastighet på passerende tog.

Plattformenes lengde skal være tilpasset lengde og utrustning på persontog som tillates å stoppe for av- og påstigning. Høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattform skal minimaliseres. Plattformen og plattformutrustningen skal være utformet slik at føreren, eventuelt i samarbeid med ombordpersonellet har oversikt langs hele toget ved av- og påstigning.

Nye plattformer skal ikke legges i kurve med radius under 2000 meter.

Forholdene skal legges til rette for orienterings- og bevegelseshemmede.

§ 12-4. Tunneler og broer m.m.

Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvbæring i tilfelle av brann og andre ulykker. Det skal legges til rette for evakuering av orienterings- og bevegelseshemmede. I tillegg skal det legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid.

Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.

Tunneler skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som brukes skal i minst mulig grad avgi røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.

På grunn av at planlagt oppstart av dette prosjektet ligger noen år frem i tid vil Statens jernbanetilsyn også minne om at det pågår arbeid i EU med å fastsette nye regler for jernbane, herunder også for tunneler. I utkast til slike regler "TSI Safety in railway tunnels", datert 05.07.2006, avsnitt 4.2.2.6.3 er det angitt at største lengde mellom rømningsveier i dobbeltsporede tunneler ikke skal være mer enn 1000 meter. Det er videre også stilt krav om at det utenfor tunneler skal avsettes areal til disposisjon for redningspersonell, i tillegg til en rekke detaljerte krav til utforming og teknisk utrusting av tunneler.

Med hilsen


Erik Ø. Johnsen
Direktør

Kopi: Jernbaneverke



Eidsvoll kommune

Seksjon for brannvern

Deres ref: «REF»
Vår ref.: 2006/878/JAK
Dato: 23.03.2007
Saksbehandler: John Arne Karlsen

2

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

STANGE KOMMUNE	
8496/07	Opplyst:
28 MARS 2007	
Ark. kode P	143
Ark. kode S	212
05/1229	Opplyst: 90
Kommunikasjon	

Høringsuttalelse til kommunedelplan - fellesprosjekt E6 - Dovrebanen

Viser til mottatt forslag til kommunedelplan for E6 og Dovrebanen mellom Minnesund/ Eidsvoll og Hedemark grense.

Brannvesenet i Eidsvoll dekker 1. innsats brannberedskap langs E6 og jernbane i Eidsvoll kommune, og i praksis også langt inn i Stange kommune.

På flere delstrekninger er ennå flere alternative trasèvalg både for veg og jernbane. Det er derfor for tidlig å gi detaljerte innspill i forhold til beredskapsplanleggingen.

4-felts motorveg med midtdeler gir vår innsatsstyrke nye utfordringer i forhold til innsatstider i sydgående kjørefelter. Det er derfor viktig med god planlegging for å tilrettelegge med gode av- og påkjøringsmuligheter for utrykningskjøretøyene.

Det er et faktum at tunneler krever en betydelig mer omfattende og detaljerende forhåndsplanlegging av innsatsen. Brannberedskap er viktig del av sikkerhetsplanleggingen i tunneler for både veg og jernbane. Brannvesenet i Eidsvoll vil kunne være en viktig innsatsstyrke i eventuelle tunneler helt opp til område Espa.

Det er derfor nødvendig at Eidsvoll brannvesenet er med i den videre planleggingsprosessen når endelige tunnelløsningene er valgt.

Med hilsen


John Arne Karlsen
brannsjef

Avsenderadresse.:
Rådhusgata 1
2080 Eidsvoll
Telefon: 66107000
Telefaks: 66107001
E-post:
post@eidsvoll.kommune.no

Besøksadresse.:
Myrer, 2080 Eidsvoll
Dir. telefon: 66107702
Telefaks: 66107701
Etatens/avdelingens e-post:
teknisk@eidsvoll.kommune.no

Bankkonto:
1637.07.06313
7855.05.02371 (skatt)
Org.nr.:
964 950 113
Internettadr.:
www.eidsvoll.kommune.no

IBAN:
NO3916370706313
NO2178550502371

BIC-adr.:
DNBAOKK
DNBAOKK



Statens vegvesen

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

3

STANGE KOMMUNE	
Stange	2336
30 MARS 2007	
Ansatt: F	
Skjema: S	
Jnr:	
Kategori:	

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
Jarle Kristian Tangen - 62553655

Vår referanse:
2005/010576-234

Deres referanse:
05/1729 - 07/3619

Vår dato:
29.03.2007

Forslag til kommedeplan med konsekvensutredning for E6, Akershus grense-Skaberud og Dovrebanen, Akershus grense-Sørli i Stange kommune. Høringsuttalelse og innsigelse fra Statens vegvesen.

Vi viser til Deres brev av 15. februar 2007 med vedlegg vedrørende formannskapetets vedtak om utleggelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning til offentlig ettersyn.

Planmaterialet er vurdert ut fra Statens vegvesens rolle som tiltakshaver og vegmyndighet.

Planprosessen

Planarbeidet er beskrevet i Staten vegvesens oversendelse av planmaterialet til kommunen, datert 12. januar 2007. Samarbeidet mellom tiltakshaverne og kommunen har vært godt med hensyn til praktisk gjennomføring av prosessen, selv om uenigheten omkring alternativer har gjort det vanskelig å få til et samarbeid om optimalisering av de enkelte alternativene. Blant annet er det gjennomført en betydelig silingsprosess der det er konkludert med å utelate en rekke uaktuelle alternativer. Regionale fagetater er holdt løpende orientert om denne silingsprosessen.

Merknader til konsekvensutredningen

Statens vegvesen finner at konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet fastsatt av Samferdselsdepartementet 30.mai 2006, og vil anbefale Stange kommune å godkjenne at utredningsplikten er oppfylt.

Tiltakshaverne har gjennomført en konsekvensutredning basert på Statens vegvesens håndbok 140 – konsekvensanalyser. Denne er et bredt akseptert verktøy for utarbeidelse av konsekvensutredning for samferdselstiltak for å vurdere og sammenstille prissatte og ikke-prissatte konsekvenser og til slutt rangering av alternativene. Statens vegvesen mener at den gjennomførte konsekvensutredningen er gjennomført som beskrevet i fastsatt planprogram og er et godt faglig grunnlag for den politisk behandlingen. Konsekvensene er et produkt av dagens verdi og omfanget av de endringer tiltaket vil medføre for det enkelte tema.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010 Skurva
2605 Lillehammer

Telefon: 815 22 000
Telefaks: 61 25 74 80
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Parkgaten 54
HAMAR

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Med hensyn til ikke-prissatte konsekvenser vil ingen alternativer påføre undersøkte tema med stor verdi et stort negativt omfang. Således er konsekvensvurderingen "meget store negative konsekvenser (----)" ikke benyttet i analysen. "Meget store negative konsekvenser" vil si at alternativet strider mot nasjonale mål.

Vurdering av alternativene for E6

Målene for Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange er beskrevet i planprogrammet. For E6 er samfunnsmålene ulykkesreduksjon, bedre framkommelighet og utvikling av næringsliv og bosetting i innlandet. Med alle alternativene i planforslaget vil en nå målene om ulykkesreduksjon og bedre framkommelighet.

Fokus i planarbeidet har vært å belyse konsekvensene for eksisterende bebyggelse (grendesamfunnene) og strandsonen mht nærmiljø/friluftsliv og naturmiljø. Det er i disse vurderingene tatt hensyn til gjennomføring av nødvendige avbøtende tiltak.

Samfunnsøkonomisk vurdering for E6 – prissatte konsekvenser

Analysene viser at den prissatte nytten er omtrent lik for alle alternativene som inngår i planforslaget uavhengig av tunnelandelen. Alle alternativene har omtrent lik lengde/reisetid og tilnærmet lik reduksjon i antall ulykker.

Om lag 2/3 av den prissatte nytten ligger i økt framkommelighet og de resterende 1/3 i ulykkesreduksjon.

Når det gjelder miljøkostnader oppnås det en liten lokal gevinst pga støytiltak, men miljønyttene i sum blir litt negativ pga økte utslipp av CO₂ og NO_x forårsaket av økt kjørehastighet.

Samlet diskontert nytte for strekningen Minnesund-Skaberud er i størrelsesorden 1900 mill kr hvorav miljølempene er beregnet til 10-20 mill kr avhengig av alternativ.

Beregnete kostnader for strekningen Minnesund-Skaberud, som omfatter investerings- og driftskostnader, restverdi og skattekostnad, spenner fra under 2 mrd kr til over 3 mrd kr. Det er investerings- og driftskostnadene som gir forskjellene mellom alternativene.

Kombinasjonen av alternativer med minst innslag av tunnel har lavest kostnad. Dette kommer av at tunnel er vesentlig dyrere å bygge enn veg i dagen, samt at drift- og vedlikeholdskostnadene er i minst 6-8 ganger høyere pr. km for tunnel enn for veg i dagen.

Investeringskostnadene må dekkes med bompenger i tillegg til statlige midler. Det er i gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP) satt av 1,46 mrd.kr til E6 Gardermoen-Moelv. Økte byggekostnader for E6 vil antakelig måtte finansieres med økte bompenger, og Statens vegvesen har beregnet at kostnadsdifferansen (1,45 mrd.kr) mellom alternativene på strekningen Minnesund-Skaberud tilsvarer om lag 30 kroner i økt bomavgift for lette kjøretøyer hver vei mellom Gardermoen og Kolomoen. Med en så stor økning i bomavgiftene kan en større overføring av trafikk til lokalvegnettet bli et økende problem.

Samfunnsøkonomisk vurdering for E6 – ikke prissatte konsekvenser

Dagløsninger for E6 og Dovrebanen er en belastning for de som bor i området, og spesielt med hensyn til støy er E6 en bidragsyter. For dagens vegnett er det beregnet at om lag 150

boliger mellom fylkesgrensa og Skaberud vil ha utendørs støynivå over 55 dB i år 2021 uten utbygging av veg og bane. Ved en utbygging av veg og bane vil det gjennomføres støytiltak med en ambisjon om at ingen boliger skal ha utendørs støynivå over 55 dB. Dette vil søkes oppnådd gjennom skjerming langs E6 og/eller lokale tiltak som skjermet uteplass og fasadetiltak. I enkelte tilfelle kan innløsning være aktuelt.

I kretsene Mostue, Hestnes, Espa og Skaberud bor om lag 800 personer, hvorav drøyt halvparten (ca 440) bor i en 1 km bred korridor langs E6. Det er ca 120 personer fordelt på ca 45 boliger som bor nærmere E6 enn 100 m. De er således forholdsvis få bosatte som vil få miljømessig nytte av tunnelstrekninger. Om lag 25 boliger på strekningen vil unngå behov for lokale støyskjermingstiltak hvis en velger å bygge tunneler til en merkostnad på ca 670 mill.kr. (Dvs. opp mot 30 mill.kr pr bolig)

E6 berører ikke direkte strandsonen langs Mjøsa. Strandsonen er i dag betydelig preget av jernbanen på hele strekningen fra fylkesgrensa til Skaberud. E6 er først og fremst en barriere mellom bebyggelsen på østsiden og bebyggelse/Mjøsstranda på vestsiden av vegen. Gjennom fellesprosjektet har det vært et mål å samordne planskilte kryssinger av E6 og Dovrebanen slik at det oppnås barrierefri adgang mellom bebyggelse og strandsonen. Dette oppnås ved bruer og underganger med rett plassering, og tilleggseffekten av lengre tunneler med hensyn til dette er minimal.

Ingen av grendene på strekningen (Strandlykkja, Hestnes/Espe og Skaberud) inngår i kommunale eller regionale utbyggingsstrategier utover det å opprettholde lokalsamfunnene. Ved Hestnes/Espe legger kommuneplanen opp til noe fortetting som ikke vil bli hindret av dagløsninger for E6. Både lokale og regionale planer (kommuneplanens arealdel og fylkedelplaner) sier tvert om at tettbygde områder på Hedmarken strekker seg sør til Tangen. Området mellom Minnesund og Tangen er i de samme planene disponert til et grønt belte mellom Romerike og Hedmarken.

Den landskapsmessige nytten av lengre tunnelstrekninger er at en unngår enkelte skjemmende skjæringer. På den annen side reduseres reiseopplevelsen for trafikantene på E6. For kulturlandskapet ved Ulvin vil en utvidelse av dagens E6 fra to til fire felt være et inngrep med negativt omfang for landskapet med tilhørende naturmiljø og kulturmiljø. For øvrig blir ingen særskilt verdifulle landskap betydelig berørt av dagløsningene for E6. Dagløsningene for E6 vil i det storskala Mjøslandskapet ha begrenset fjernvirkning fra omkringliggende områder og fra Mjøsa.

For naturmiljøet, kulturmiljøer og naturressurser vil ingen av alternativene være i konflikt med nasjonale mål.

Mht sikker transport er det ingen forskjell mellom dag- og tunnelløsninger. Forskjellene oppstår først når det har skjedd uhell, idet konsekvensene av en ulykke kan bli vesentlig større i en vegtunnel enn på en dagstrekning. Redningsarbeid ved ulykker i tunnel er krevende, og kan være meget risikofyllt og vanskelig i tilfeller med brann/brannfare.

Avbøtende tiltak

Prosjektet omfatter en rekke avbøtende tiltak for eksisterende bebyggelse, både for fastboende og de som benytter området til fritid. Utover de miljøtiltakene som må gjennomføres etter gjeldende retningslinjer, herunder støytiltak, er det en rekke andre tiltak som også inngår:

- Samordnet og sikker kryssing av E6 og Dovrebanen for å gi adkomst til strandsonen der folk bor.
- Tilrettelegging for fritidsaktiviteter i strandsonen. Dette omfatter opparbeidelse av bade- og båt plass ved Strandlykkja, Kleverud og Espa.
- Støyskjerming av framtidige områder for boligfortetting jf kommuneplanens arealdel.

Vurdering av alternativene for Dovrebanen

Utarbeidelse av planforslag med konsekvensutredning for E6, Akershus grense – Skaberud og Dovrebanen, Akershus grense – Sørli er gjennomført i fellesskap av Statens vegvesen og Jernbaneverket i samarbeid med Stange kommune. Vår oppfatning er at dette samarbeidet har fungert meget bra.

Statens vegvesen har ingen merknader til aktuelle alternativer for Dovrebanen utover det som gjelder tekniske avhengigheter mellom veg og bane ved utbygging. Det forutsettes at det legges opp til tekniske løsninger som ikke krever en bestemt utbyggingsrekkefølge mellom veg og jernbane. Vi vil bemerke at ved valg av alternativ G2 eller G8 forbi Espa kan en oppnå en barrierefri strekning med sammenfallende tunnelstrekning for henholdsvis E6 og Dovrebanen.

I henhold til planprogrammet er det en forutsetning at det skal være holdeplass på Dovrebanen ved Tangen. Statens vegvesen mener dette er viktig for opprettholdelse og videreutvikling av lokalsamfunnet på Tangen. Som kollektivknutepunkt på Hedmarken vurderer vi, på bakgrunn av befolkningstetthet, Stange stasjon vesentlig viktigere enn Tangen. Valg av vestre- eller østre alternativer for Dovrebanen forbi Tangen er derfor etter vår vurdering ikke av avgjørende betydning.

Merknader til utleggingsvedtak fattet av formannskapet i Stange 14. februar 2007

Formannskapet i Stange kommune har fattet et vedtak i fem punkter. I punkt 4 finner formannskapet ikke grunnlag for å kunne anbefale alternativet F2a for E6 godkjent ved den endelige behandlingen av planforslaget med mindre det gis tilfredsstillende garantier for fullverdig erstatning for skole og barnehage på Espa.

Som det framgår av planforlaget for alternativ F2a er det skissert som et mulig tiltak å flytte både skolen og barnehagen, og det er avsatt areal til dette formålet sør for Hestnes. Statens vegvesen vil arbeide for en avtale som innebærer flytting av skole og barnehage, og vil snarest ta kontakt med Stange kommune for å utforme en skisse til en slik avtale. Statens vegvesen vurderer det som en fordel om det kan skje en avklaring og at varige tiltak for skole og barnehage kan bli iverksatt før anleggsstart.

Statens vegvesen tar de øvrige punktene i vedtaket til etterretning.

Sluttvurdering

Statens vegvesen har vurdert de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene av alternativene i forslag til kommunedelplan for fire felts E6 mellom Akershus grense og Skaberud, og på bakgrunn av dette kommer vi med våre anbefalinger.

Kravet til samfunnsøkonomisk lønnsomhet er at sum fordeler er større enn sum ulemper. Ved en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser vil man ha fire mulige kombinasjoner:

- I. Netto nytte prissatte > 0 og samlet vurdering av ikke-prissatte > 0. Prosjektet vil være en fordel for samfunnet.
- II. Netto nytte prissatte > 0 og samlet vurdering av ikke-prissatte < 0. Den samlede vurderingen vil være usikker. Enten må vurderingen av de prissatte temaene være åpenbart store eller de negative ikke-prissatte temaene være moderate for at alternativet skal være en fordel for samfunnet.
- III. Netto nytte prissatte < 0 og samlet vurdering av ikke-prissatte > 0. Dersom et slikt alternativ skal være en fordel for samfunnet, må det være åpenbart at fordelene for ikke-prissatte konsekvenser er så store at de oppveier de negative ulempene for de prissatte temaene.
- IV. Netto nytte prissatte < 0 og samlet vurdering av ikke-prissatte < 0. Et alternativ i denne gruppen vil være dårligere enn alternativ 0 og i de fleste tilfelle uaktuelt å gjennomføre.

Den gjennomførte konsekvensutredningen viser at ingen alternativer vil havne i gruppe I. Alternativene med mest innslag av tunnel (D2 og F3) vil falle inn under gruppe III og alternativene med dagløsninger (D1, E1 og F2a) vil være i gruppe II.

Statens vegvesen sitt utgangspunkt for å anbefale et alternativ er at prosjektets samfunns mål, det vil si bedret framkommelighet og ulykkesreduksjon, er oppfylt. For alle alternativene som inngår i forslaget til kommunedelplan vil prosjektets samfunns mål bli oppfylt. Den ekstra nytten for samfunn og miljø som kan oppnås ved å velge alternativer med mer tunnel er liten i forhold til de store økningene i investerings- og driftskostnader.

D-strekningen (Strandlykkja)

Alternativ D1 (dagløsninger) har en kostnad på 320 mill kr, og alternativ D2 (tunneler) har en kostnad på 680 mill kr.

Alternativ D2 er 360 mill.kr dyrere enn D1, og gir dermed en langt dårligere økonomisk netto nytte enn D1, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for D2 enn D1. Samfunnsmålene oppnås med alternativ D1, og nytten av D2 i forhold til D1 kan ikke forsvare de økte kostnadene.

Statens vegvesen fremmer innsigelse mot alternativ D2 og anbefaler at alternativ D1 vedtas.

E-strekningen (Strandlykkja-Kleverud)

Det er kun ett alternativ for E6 mellom Strandlykkja og Kleverud til en kostnad på 160 mill.kr

Statens vegvesen anbefaler at alternativ E1 vedtas.

F-strekningen (Kleverud-Skaberud)

Alternativ F2a (kort tunnel ved Espå) har en kostnad på 545 mill kr, og alternativ F3 (lang tunnel Hestnes/Espå) har en kostnad på 855 mill kr, det vil si en forskjell på 310 mill kr.

Alternativ F3 gir en langt dårligere økonomisk nytte enn F2a, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for F3 enn F2a. Samfunnsmålene oppnås med alternativ F2a, og

nytt av alternativ F3 i forhold til F2a med hensyn til ikke-prissatte konsekvenser kan ikke forsvare de økte kostnadene.

Statens vegvesen fremmer innsigelse mot alternativ F3 og anbefaler at alternativ F2a vedtas.

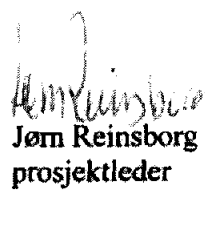
Avslutning

Våre innsigelser til alternativene D2 og F3 vil være til hinder for at Stange kommune kan engodkjenne kommunedelplanen, dersom valget faller på en av disse alternativene.

Region øst
Med hilsen



Stein Fyksen
prosjektsjef



Jørn Reinsborg
prosjektleder

Kopi: Jernbaneverket Region øst, Postboks 4350, 2308 Hamar

BERGVESENET
MED BERGMESTEREN FOR SVALBARD

Stange kommune

Postboks 214
2336 STANGE

STANGE KOMMUNE	
9190/07	JAH
04 APR. 2007	
145 2/2	
05/1729	

Deres ref: 05/1729 07/3619

Vår ref: 07/00160-3 HIK/ESK

Dato: 03.04.2007

**KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING FOR DOVREBANEN
OG E6 I STANGE KOMMUNE**

Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard (Bergvesenet) viser til saksdokumenter mottatt 16.02.2007 angående forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6, Minnesund-Skaberud og Dovrebanen, Eidsvoll-Sørli.

Som statlig fagetat er det en av Bergvesenets oppgaver å se til at mineralske ressurser blir tatt hensyn til i arealplanleggingen. Ved å gjøre en god vurdering av forekomster unngår man at arealer blir båndlagt til formål som kan hindre en framtidig utnyttelse av ressursene. Bergvesenet registrerer at det er blitt gjort verdi- og konsekvensvurdering for løsmasser langs trasé av planlagte utbygging i temarapport "Naturressurser". Disse vurderinger samsvarer med Bergvesenets oppfatning av områdets verdier.

For ordens skyld legger vi ved kopi av brev til Eidsvoll kommune i samme sak.

Bergvesenet har ingen ytterligere kommentarer til saken.

Med hilsen

Bård Dagestad
underdirektør

Henriette Indine Kleppe

Vedlegg



5

HAMAR KOMMUNE
Rådmannen

Stange kommune
Planavdelingen
Postboks 214
2336 STANGE

STANGE KOMMUNE	
9194/07	Saksnummer JAH
10 APR 2007	
Ans. vedtatt P	143 G 12
Ans. vedtatt B	
J. nr. 05/1729	Debet nr.
Kartnummer	

Deres ref.:

Vår ref:
Rita Kristiansen
Tlf: 62 51 05 42
07/504(6)

Arkiv:
143//
7735/07

Dato:
02.04.2007

MELDING OM POLITISK VEDTAK - HØRING KOMMUNEDELPLAN FOR DOVBEBANEN OG E6 LANGS MJØSA I EIDSVOLL OG STANGE

HAMAR FORMANNSKAP behandlet i møte 28.03.2007 sak 51/07. Følgende vedtak ble fattet:

Hamar formannskap mener det er viktig å komme fram til en planløsning som gjør at utbyggingen av E6 og jernbane kan gjennomføres etter tidligere antydte framdrift og innen realistiske kostnadsrammer. For jernbane håper en at framdrift kan forseres i forhold til gjeldende planer og bevilgningsrammer men uten at dette går ut over framdriften av 4 felt E6

Rett utskrift

Rita Kristiansen

Rita Kristiansen
Førstesekretær

Besøksadresse
Hamar Rådhus
Vangsvegen 51

Postadresse
P.b. 4063
2306 Hamar

Postgiro: 0807 5427000
Bankgiro: 7162 0527305
Foretaksnr: 970 540 008

Telefon.: 62 51 02 00
Telefax.: 62 51 02 01
E-mail: postmottak@hamar.kommune.no



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

NVE

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

STANGE KOMMUNE	
9257/07	
02 APR 2007	
143	
612	
05/1729	106

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Telefon: 62 53 63 50
Telefaks: 62 53 63 51
E-post: ro@nve.no
Internett: www.nve.no

Org.nr.:
NO 970 205 039 MVA
Bankkonto:
7694 05 08971

Vår dato: 30 MAR 2007
Vår ref.: NVE 200702780-3 rø/sno
Arkiv: 323
Deres dato: 15.02.2007
Deres ref.: 05/1729, 07/3619

Saksbehandler:
Sigrid Johanne Langsjøvold
62 53 63 64

Uttalelse til kommunedelplan og konsekvensutredning for Dovrebanen og E6 langs Mjøsa, Stange kommune

Vi viser til Deres oversendelse av 15.2.2007.

Konsekvensutredningen: NVE mener at konsekvensutredningen er tilfredsstillende for våre ansvarsområder.

Kommunedelplanen: I utgangspunktet ønsker NVE at det velges løsninger som berører vassdrag og de vassdragsnære (strandområdene) arealene i minst mulig grad.

Det er spesielt viktig at avbøtende tiltak tillegges stor vekt der planene medfører kryssing og/eller nærføring til vassdrag.

Med hilsen

Stein Nordvi
regionsjef

Sigrid Johanne Langsjøvold
overingeniør

SAKSBEHANDLER

Ole Christian Tollersrud

VÅR REF

06/02837-6

Ark. P - Plansaker

42.44 Eidsvoll kom. _ Ak;100_101 Stange kom.

_ He

INNVALGSTELEFON

DERES DATO

VÅR DATO

23.2.2007

TELEFAX

+47 22 94 04 04

postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

7



Stange kommune - Planavdelingen

Postboks 214

2336 STANGE

STANGE KOMMUNE	
Reg nr 4694/07	Saksbehandler JAH
26 FEB. 2007	
Ark kode F	143 a 12
Ark kode S	
J nr	05/1729
Kassasjef	

E6 - MINNESUND - SKABERUD - DOVREBANEN - EIDSVOLL STASJON - SØRLI - E6 LANGS MJØSA - KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING - UTLEGGELSE AV FORSLAG TIL OFFENTLIG ETTERSYN

Riksantikvaren viser til Deres brev av 15.02.07 der De ber om eventuelle synspunkter i forbindelse høring av konsekvensutredning og kommunedelplan i Stange kommune.

Riksantikvaren gjør oppmerksom på at det er fylkeskommunen som representerer kulturminneforvaltningen i saker etter plan- og bygningsloven. Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen og da til den.

Direktoratets eventuelle uttalelse i arealplansaker vil innarbeides i fylkeskommunen uttalelse. I saker som denne, ber vi derfor om at kommunen forholder seg til Hedmark fylkeskommune.

Vennlig hilsen

Margrethe Tviberg
Margrethe Tviberg (e.f.)
Seksjonssjef

Ole Christian Tollersrud
Ole Christian Tollersrud
Rådgiver

Vedlegg:

Kopi til: Hedmark fylkeskommune

Postadresse:

Riksantikvaren
Dronningens gate 13
Postboks 8196 Dep
0034 Oslo
Tlf. 22 94 04 00

Brevkassadresser:

Distriktkontor Øst
Oslo
Dronningens gate 13

Distriktkontor Vest
Oslo
Nedre Slottsgate 5-11

Distriktkontor Nord
Bærum
Dronningens gate 13

Distriktkontor Sør
Trondheim
Kjellermyrveien 25

A.801



Jernbaneverket

Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

Henvendelse til: Sigrud Lerud
Tlf.: 22 45 73 70
Faks:
E-post: sip@jbnv.no

STANGE KOMMUNE	
9397/07	
07 APR 2007	
193	
05/1729	112

Dato: 30 MAR 2007
Saksref.: 05/03591 SRØ 513
Deres ref.: 05/1729
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorget 7
Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar
Telefon:
22 45 51 00
Telefaks:

Sentralbord
Jernbaneverket:
05280

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.02191

www.jernbaneverket.no

Kommunedelplan og konsekvensutredning for Dovrebanen og E6 langs Mjøsa i Stange til offentlig ettersyn - innsigelse

Jernbaneverket visert til Stange kommunes brev av 15. februar 2007 med vedlegg vedrørende planutvalgets vedtak om utleggelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning til offentlig ettersyn.

Jernbaneverket finner at konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til planprogrammet fastsatt av Samferdselsdepartementet 30.mai 2006 med suppleringer 21.november 2006, og vil anbefale Stange kommune å godkjenne at utredningsplikten er oppfylt.

Planmaterialet er vurdert ut fra Jernbaneverkets rolle som tiltakshaver og myndighet for jernbaneinfrastruktur. Jernbaneverket anser at foreliggende planforslag gir en tilfredsstillende beskrivelse av alternativer og de konsekvenser som disse kan medføre. I Jernbaneverkets vurdering av alternativene er det lagt vekt på samfunnsøkonomi og ikke prissatte konsekvenser, i tillegg til en faglig vurdering av alternativene i forhold til Jernbaneverkets ansvar som eier og forvalter av jernbaneinfrastrukturen.

Delstrekning D

To alternativer er fremmet for høring på strekningen Skrårud – Strandlykkja stasjon. Alternativ D1 følger i hovedsak dagens trase for Dovrebanen. Alternativ D2 går i tunnel på strekningen. Terrenget på strekningen er bratt og det meste av bebyggelsen ligger noe opp i åssiden, uten direkte tilknytning til Mjøsa. Kostnadsforskjellen mellom de to alternativene er 385 mill kr for Dovrebanen. Jernbaneverket anser at selv om de ikke prissatte konsekvensene er mer positive for D2 enn for D1, så vil ikke dette være nok til å forsvare kostnadsøkningen. Jernbaneverket anbefaler at alternativ D1 vedtas i kommunedelplanen. Jernbaneverket legger ned innsigelse mot alternativ D2 på grunn av svært høye kostnader.

Delstrekning E

På strekningen Strandlykkja stasjon – Kleverud foreligger det kun ett alternativ. Jernbaneverket anbefaler at alternativ E1 vedtas i kommunedelplanen.

Delstrekning F

Jernbaneverket har ingen innvendinger til alternativene.

Delstrekning G

Fra Kleverud til Steinsrud stasjon er det lagt ut fem alternativer på høring. Tre av disse går i bru over Tangenbukta, med stasjon vest for Tangen sentrum, mens to går mer eller mindre i tunneler på østsiden av Tangen sentrum, med ny stasjon i østenden av Viksdammen. Begge stasjonsplasseringene vil gi muligheter for framtidig utvikling av bebyggelse i Tangen, som kan bygge opp under jernbanen som transportmiddel.

Alternativ G1 har de laveste kostnadene og gir størst innsparing i kjøretid i forhold til dagens. Traseen ligger i strandsonen helt fram til Espa stasjon, der det etableres en bru over Tangenbukta. Traseen berører jordbrukslandskap på Tangenhalvøya, som hittil ikke har vært berørt av samferdselsinngrep. Barrieren mot Mjøsa opprettholdes fram til Espa stasjon, mens strandsonen frigjøres fra Espa stasjon og videre innover Tangenbukta. Selv om dette alternativet innebærer negative konsekvenser for naturressurser og nærmiljø, gir det absolutt best samfunnsøkonomisk resultat.

Jernbaneverket anbefaler derfor at alternativ G1 vedtas i kommunedelplanen.

Alternativ G1a er sammenfallende med G1, bortsett fra en kort tunnel forbi Mjøsvang/Hestnes. Denne tunnelen medfører ytterligere frigjøring av strandsonen og gir flere positive effekter for nærmiljø og friluftsliv enn G1. Alternativet er imidlertid 320 mill kr dyrere enn G1, men hvis Stange kommune finner å vektlegge hensynet til strandsonen og lokalmiljø forbi Mjøsvang/Hestnes, vil Jernbaneverket kunne akseptere denne merkostnaden.

Alternativ G2 går inn i tunnel mellom Kleverud og Mjøsvang og kommer ut i dagen ved Espa stasjon. Deretter går traseen på bru over Tangenbukta og følger samme trase som G1 og G1a fram til Steinsrud stasjon. Alternativet er best av de vestlige alternativene når det gjelder de ikke prissatte konsekvensene. Kostnadene ved alternativ G2 er 540 mill kr høyere enn alt G1. Jernbaneverket velger derfor å inngi innsigelse til alternativet, fordi mulige merkostnader på øvrige deler av strekningen sammen med en så stor merkostnad for G2 kan gjøre prosjektet svært kostbart å gjennomføre.

Alternativ G7 Går i tunnel fra samme punkt som G2 og stort sett i lange tunneler fram til en kort dagsone med stasjon på bru over Viksdammen. Deretter går alternativet igjen i tunnel fram til Fansrud for så å følge eksisterende trase fram til Steinsrud stasjon. Alternativet frigjør strandsonen på hele strekningen og er best av de østlige alternativene når det gjelder de ikke prissatte konsekvensene. Alternativet er imidlertid 1.465 mill dyrere enn alternativ G1 og selv om alternativet gir positive effekter for landskapsbilde, kulturmiljø og naturressurser mener Jernbaneverket at dette ikke kan forsvare merkostnadene.

Jernbaneverket inngir derfor innsigelse til alternativ G7.

Alternativ G8 følger strandsonen fram til Viksvika, med unntak av en kort tunnel forbi Espa stasjon. Deretter følger alternativet samme trase som G7. Alternativet gir imidlertid få positive effekter for de ikke prissatte temaene, med unntak av kulturmiljø. Alternativet er 740 mill kr dyrere enn alternativ G1.

Jernbaneverket inngir innsigelse til alternativ G8.

Delstrekning H

På strekningen Steinsrud stasjon – Sørli foreligger det kun ett alternativ. Jernbaneverket anbefaler at alternativ H1 vedtas i kommunedelplanen.

Konklusjon

Jernbaneverkets ansvar er å planlegge og bygge infrastruktur som gir samfunnet en best mulig jernbane innenfor de rammene som stilles til disposisjon. Innenfor begrepet "best mulig" ligger selvfølgelig også best mulig i forhold til omgivelsene. Jernbaneverket mener å ha imøtekommet noe av behovet for å skjerme lokalsamfunn og frigi strandlinje gjennom den linjeføringen som er anbefalt.

Kostnadene for dette prosjektet er beregnet i 2006. I etterkant har det vært en betydelig prisstigning på bygge- og anleggstjenester, noe som gjør valg av dyre tunnelløsninger enda vanskeligere i forhold til rammene.

En ytterligere fordyring av prosjektet gjennom å velge de dyreste alternativene på delstrekning D og G, vil etter Jernbaneverkets syn ikke kunne forsvares i forhold til de fordelene som oppnås for relativt små lokalsamfunn og de naturkvalitetene som er til stede i området.

Jernbaneverket inngir innsigelse til alternativ D2, G2, G7 og G8 på grunn av høye kostnader, som ikke kan forsvares ut fra positive effekter på ikke prissatte tema i konsekvensutredningen.

Med hilsen



John Ole Grinde
Regiondirektør
Infrastrukturdivisjonen Region Øst



Øyvind Rørslett
Utviklingssjef

Kopi til: Eidsvoll kommune, Fylkesmannen i Hedmark, Hedmark fylkeskommune og Statens vegvesen region øst



FYLKESMANNEN I HEDMARK

Miljøvern avdelingen

9

Saksbehandler, innvalgstelefon
Se nederst på brevet

Vår dato
30. mars 2007
Arkivnr.
421.3

Vår referanse
2007/2405-
Deres referanse
05/1729 - 07/3619

Stange kommune
Planavdelingen,
Postboks 214,
2336 Stange

STANGE KOMMUNE	
Reg. nr.	9418/07
02 APR. 2007	
Ansvarlig	143
Ansvarlig	G12
Ansvarlig	05/1729 118
Ansvarlig	

Merknader til forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Dovrebanen fra Eidsvoll til Sørli og E6 fra Minnesund til Skaberud i Eidsvoll og Stange kommuner

Fylkesmannen mener at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt for temaområdene landskapsbilde, naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturressurser, bane- og vegtrafikkstøy og samfunnssikkerhet. Når det gjelder temaene lokalt utbyggingsmønster og arealbruk og anleggsgjennomføring finner Fylkesmannen under tvil at utredningsplikten er oppfylt. For flere temaer forutsettes det oppfølgende undersøkelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Fylkesmannen anbefaler valg av alternativene D2, E1, F3, G2 og H1 for framføring av 2-spors jernbane fra Eidsvoll til Sørli og 4-felts E6 fra Minnesund til Skaberud. Det fremmes innsigelse mot alternativene G1, G1a og G8.

INNLEDNING

Det vises til Deres brev av 15. februar 2007 med oversendelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Dovrebanen fra Eidsvoll til Sørli og E6 fra Minnesund til Skaberud i Eidsvoll og Stange kommuner.

Framføring av 2-spors jernbane og 4-felts riksveg på østsida av Mjøsa på de aktuelle strekningene er transportmessig viktig, men medfører samtidig store naturinngrep som kommer i konflikt med ulike andre samfunnsinteresser. Det har derfor vært viktig med en bred og grundig prosess for å sikre medvirkning fra berørte parter allerede på et tidlig tidspunkt. Fylkesmannen er for sin del tilfreds med den informasjonen og de innspillmulighetene som er gitt.

Fylkesmannen gjør oppmerksom på at saken vil bli behandlet i fylkeslandbruksstyret 20. april 2007.

Resultatet av konsekvensutredningen er presentert i 11 oversiktligte temarapporter. Planforslaget med alternative trasévalg på de ulike parsellene og omtale av ulike typer konsekvenser for disse er samlet i et hoveddokument som også foreligger i en kortversjon.

FYLKESMANNENS VURDERING AV KONSEKVENSENTREDNINGEN

Landskapsbilde

Landskapet på delstrekninger innenfor de enkelte parsellene er beskrevet og verdivurdert på bakgrunn av eksisterende kart- og fotomateriale samt befaringer. Omfanget av landskapsinngrepene ved de ulike alternativene er beskrevet og visualisert på flyfoto og konsekvensene av inngrepene er vurdert.

Fylkesmannen synes visualiseringen av landskapsinngrepene gir godt grunnlag for å vurdere landskapsvirkningen, og har ingen vesentlige merknader verken til verdi- eller konsekvensvurderingene. Utredningsplikten i forhold til planprogrammet anses oppfylt.

Naturmiljø

Viktige områder for biologisk mangfold er beskrevet, kartfestet og verdivurdert ved hjelp av eksisterende dokumentasjon og nyregistreringer. Omfanget av naturinngrepene ved de ulike alternativene er beskrevet og konsekvensene av disse er vurdert.

Fylkesmannen har ingen vesentlige merknader verken til verdi- eller konsekvensvurderingene. Utredningsplikten i forhold til planprogrammet anses oppfylt.

Kulturminner og kulturmiljø

Fylkesmannen har ingen kommentarer til denne temarapporten da den ligger utenfor vårt kompetanseområde.

Nærmiljø og friluftsliv

Det er gitt en relativt grundig beskrivelse av ulike områders tilstand og bruk til friluftsliv og andre nærmiljøformål. Som en del av registreringene er det også gjort en vurdering av områdenes potensial for utøvelse av friluftsliv. Det er en svakhet ved metoden for totalvurderingen av konsekvensene at potensialet for friluftsliv ikke tas med i dette fordi verdivurderingen er knyttet til bruksfrekvens. Dette får f.eks. som resultat at alternativ G1, som legger beslag på strandstrekningen fra Kleverud til Espa får "middels positiv konsekvens" for friluftslivet på parsellen.

Ut fra et langsiktig perspektiv på utviklingen av Tangen som tettsted er Fylkesmannen i tvil om det er riktig å gi strandsonen vest for Tangen "lav verdi", jf. kapittel 3.8.6 (område 17). I kapittel 3.10 virker det underlig at de positive konsekvensene for alternativ G2 er angitt "Som G1 og G1a" når alternativet frigjør flere km strandlinje. I kapittel 3.11 bør "tilrettelegging av turveg langs strandsonen også der jernbanen går på fylling og det ligger til rette for det" tilføyes som et avbøtende tiltak.

Til tross for disse merknadene anser Fylkesmannen at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt.

Naturressurser

Status for landbrukets produksjonsevne og ressursgrunnlag, geologiske ressurser, vannressurser og energiproduksjon i området er beskrevet på bakgrunn av foreliggende dokumentasjon. Forhold vedrørende kulturlandskap er omtalt i temarapporten om landskapsbilde. For øvrig berøres tema som angår landbruket også i utredningsrapportene om landskapsbilde, naturmiljø og kulturminner og kulturmiljø.

Utredningen er kortfattet og grovmasket, men gir likevel grunnlag for å konkludere med at de negative konsekvensene for de aktuelle ressursene synes å være ubetydelige eller små

for alle alternativene unntatt alternativene G1 og G2, hvor konsekvensene for landbruket er vurdert som middels negative. Dette betyr imidlertid ikke at det ikke vil være av betydning ved valg av alternativ. Forurensningsmessige virkninger av tiltaket på overflatevann og grunnvann er utredet i svært begrenset grad. Konsekvensene for vannmiljøet forutsettes derfor grundig utredet ved utarbeiding av reguleringsplaner. Fylkesmannen anser at likevel at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt.

Lokalt utbyggingsmønster og arealbruk

Utredningen om utbyggingsmønster og arealbruk virker forholdsvis overfladisk. Ut fra et faglig synspunkt burde den i større grad belyst konsekvensene for Tangen tettsted ved valg av henholdsvis østre eller vestre alternativ for ny jernbanetrasé. Dette vil uansett medføre etablering av en jernbanestasjon på et nytt sted utenfor dagens tettstedsgrænse, samtidig som dagens jernbanespor gjennom Tangen sentrum blir fjernet.

Som en oppfølging av arbeidet som er gjort i konsekvensutredningen, bør det, når trasévalgene er gjort, arbeides videre med dette temaet gjennom en stedsanalyse for Tangen, eventuelt en kommunedelplan for Espa-Tangen. Dette bør gjøres for å klarlegge infrastruktur og utbyggingsmønster så raskt som mulig slik at utbygging i området kan skje etter en helhetlig plan som også ivaretar landbruks- og miljøverninteresser i området.

Fylkesmannen finner under tvil at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt.

Hydraulikk

Rapporten omhandler konsekvensene av den planlagte jernbanefyllinga langs Vorma i Akershus og av ny jernbanebru over Vorma. Forholdene som beskrives i rapporten vil få minimale virkninger for Mjøsa i Hedmark, og Fylkesmannen har derfor ikke spesielle kommentarer til denne rapporten.

Bane- og vegtrafikkstøy

Støy fra både jernbane og vei er utredet for de aktuelle alternativene. Rapporten beskriver støysituasjonen for både i 0-alternativet og for den nye situasjonen ved ulike alternativer.

Fylkesmannen synes utredningen er kortfattet og grovmasket og forutsetter at det gjøres mer detaljerte beregninger i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplaner. Fylkesmannen tar derfor forbehold om å komme tilbake med uttalelse i denne sammenhengen. Fylkesmannen anser imidlertid at utredningsplikten er oppfylt i forhold til planprogrammet, og at utredningen gir tilstrekkelig grunnlag for valg av alternativer.

Anleggsgjennomføring

I henhold til planprogrammet skal følgende forhold utredes:

- Fysiske inngrep i anleggsperioden samt midlertidige og varige deponier
- Mulige samordningsgevinster mellom veg og jernbanebane
- Utslipp fra anleggsvirksomheten
- Konsekvenser i anleggsperioden i forhold til massehåndtering, driftsforstyrrelser og oppfølgingsprogrammer.

De utredede alternativene gir et masseoverskudd på mellom 1 og 5 millioner m³. Uansett hvilke alternativer som velges, er det behov for både midlertidige og permanente massedeponier. I Hedmark er mulighetene for massedeponier ved Viksdammen på Tangen og ved tømmerterminalen på Sørli vurdert. De utpekte områdene har imidlertid ikke tilstrekkelig

kapasitet dersom traséalternativer med lange tunneler blir valgt. Behov for og lokalisering av massedeponier må derfor utredes nærmere når utbyggingsalternativer er endelig fastsatt.

Støy i anleggsfasen er nevnt, men problemets størrelse er ikke angitt. Vi viser til at rundskriv T-1442 har fastsatt grenseverdier som skal overholdes. Fylkesmannen forutsetter at støy følges opp i reguleringsplaner og byggeplaner.

Vannhåndtering i anleggsfasen er omtalt i utredningen, men det er ikke foretatt detaljerte vurderinger av temaet. Det er imidlertid slått fast at temaet må utredes nærmere under reguleringsplanarbeidet og under arbeidet med byggeplaner og anbud og det er listet opp eksempler på tiltak som kan være aktuelle. Fylkesmannen mener at forsvarlig vannhåndtering i både anleggs- og driftsfasen er viktig; teamet hadde derfor fortjent en mer omfattende utredning. Vi viser i denne sammenhengen til den utredningen som er under arbeid for strekningen Kolomoen-Moelv hvor temaet vann og vannhåndtering blir relativt detaljert utredet. Vi forutsetter at tilsvarende utredninger blir gjort også i dette prosjektet i forbindelse mer reguleringsplanarbeidet. Fylkesmannen vil også påpeke at det i forbindelse med detaljprosjektering av tunneler og skjæringer må gjøres vurderinger av tungmetallinnholdet i bergartene, særlig i sprekkesoner, slik at faren for utlekking klarlegges.

Fylkesmannen finner under tvil at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt, men presiserer at det er behov for omfattende utredninger på flere deltemaer i det videre planarbeidet.

Skisseprosjekt store bruer

I tillegg til bru ved Minnesund, er bru over Tangenvika utredet i to alternativer, G1 - buet lavbru og G2 - rett høybru. Det er lagt til grunn en dimensjonerende hastighet på 200 km/time. Fylkesmannen synes utredningen virker solid og mener at den er et viktig bidrag til å opplyse saken med tanke på å kunne gjøre riktige trasévalg.

Risiko og sårbarhet - Samfunnssikkerhet

Konsekvensutredningen bærer preg av et grundig og gjennomtenkt arbeid. Risiko er vist som en funksjon av sannsynlighet og konsekvens, og er utført i henhold til rundskriv fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Det blir viktig i det påfølgende arbeidet å påse at de skisserte tiltakene og videre angitte undersøkelser blir fulgt opp, og at dette blant annet kommer til uttrykk via beredskapsplaner for anleggs- og driftsfasene. Fylkesmannen anser at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt.

Fylkesmannens samlede vurdering av konsekvensutredningen

Fylkesmannen mener at utredningsplikten i forhold til planprogrammet er oppfylt for temaområdene landskapsbilde, naturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturressurser, hydrologi, bane- og vegtrafikkstøy og samfunnssikkerhet. Når det gjelder temaene lokalt utbyggingsmønster og arealbruk og anleggsgjennomføring finner Fylkesmannen under tvil at utredningsplikten er oppfylt.

FYLKESMANNENS VURDERING AV KOMMUNEDELPLANEN

Saksbehandling og plankart

Fylkesmannen har utover de merknadene som er gitt til den gjennomførte konsekvensutredningen, ingen vesentlige merknader til saksbehandlingen så langt. Vi har heller ingen vesentlige merknader til de formelle sidene ved de mottatte plankartene.

Planbestemmelser og retningslinjer

I hovedrapportenes punkt 9.3 er det fremmet forslag til utfyllende bestemmelser og retningslinjer i to avsnitt. Det første avsnittet må anses som en retningslinje, da det ikke er hjemmel i plan- og bygningslovens § 20-4 andre avsnitt til å gi bestemmelser til områder båndlagt etter bestemmelsens første avsnitt nr. 4. Det er imidlertid uheldig at det ikke er gjort et tydelig skille mellom denne retningslinjen, og det som er ment å skulle være en utfyllende bestemmelse i det andre avsnittet i punkt 9.3.

Etter fylkesmannens oppfatning er det neppe adgang til å gi en utfyllende bestemmelse med slik ordlyd som foreslått. Oppramsingen i plan- og bygningslovens § 20-4 andre avsnitt om hva det kan gis utfyllende bestemmelser om til en arealplan, er uttømmende. Det kommunen bør gjøre, er å ta inn kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer i sin helhet i kommunedelplanen. Noe annet vil lett kunne stride mot kravet om at planen skal være klar og entydig. Dersom kommuneplanen etter en tid rulleres og det gjøres endringer, kan det oppstå tvil om hva som gjelder for kommunedelplanen.

Unntaksvis kan det tenkes at kommunen kan vedta en bestemmelse om å unnta visse områder i en kommunedelplan fra rettsvirkninger etter plan- og bygningslovens § 20-4 andre avsnitt bokstav h. En slik framgangsmåte er imidlertid forutsatt brukt primært der det foreligger konflikt om arealbruken.

Vi anmoder om at kommunen retter opp dette forholdet i det videre arbeidet.

De enkelte parsellene

Generelt

Jernbanespor og veger er ofte dominerende landskapselementer og store barrierer for blant annet friluftslivsutøvelse. Dovrebanen ble bygd langs Mjøsstranda og E6 i noen avstand fra denne i en tid hvor disse temaene ble tillagt liten vekt. Når det nå skal foretas en vesentlig utvidelse av jernbane og veg og etableres en infrastruktur for mange tiår framover, bør det være et mål at både jernbane og veg i størst mulig grad blir fjernet fra strandområdene og lagt i tunnel, særlig der de negative effektene er størst. Dette er mulig dersom det er vilje til å prioritere tilstrekkelige økonomiske midler til denne utbyggingen. Fylkesmannen legger imidlertid til grunn at det er begrensede ressurser til disposisjon og har gjort sine vurderinger ut fra dette.

Parsell D (Skrårud-Strandlykkja st.)

I alternativ D1 følger både jernbanen og E6 i hovedsak dagens trasé, mens begge går i lang tunnel gjennom Strandlykkja i alternativ D2. Alternativ D1 vil opprettholde og utvide jernbanelinja som et dominerende landskapselement i strandsonen ved Strandlykkja og forhindre utbredt bruk av denne. Dette kan i noen grad avbøtes ved etablering av en ny bade-plass og andre friluftslivsområder. Alternativet medfører at E6 vil bli et stort naturinngrep med stor negativ virkning på landskapet og ytterligere barrierevirkning. Det vil bli etablert et kryss i området, og lokalvegen vil – slik den er antydnet – ligge i et svært viktig område for biologisk mangfold. Fylkesmannen forutsetter at det ved eventuelt valg av dette alternativet arbeides videre for å finne en annen løsning for lokalvegen, og forbeholder seg rett til å fremme innsigelse til et forslag til reguleringsplan på dette punktet.

Alternativ D2, som innebærer at både veg og jernbane går i lang tunnel, vil frigjøre strandsonen ved Strandlykkja i sin helhet, være positivt for framtidig friluftslivsutøvelse, ikke berøre viktige områder for biologisk mangfold og gi et bedre landskapsbilde og bedre nær-

miljøforhold enn alternativ D1. Alternativet medfører at det ikke etableres kryss med E6 ved Strandlykkja.

Fylkesmannen mener at alternativ D2 er det beste alternativet og anbefaler dette fordi det vil gi befolkningen på Strandlykkja et bedre nærmiljø, frigjøre 2-3 km strandsone, spare verdifulle naturområder og gi et bedre landskapsbilde. Det forutsettes da at dagens jernbanespor fjernes langs stranda. Dersom det ut fra en samfunnsmessig helhetsvurdering ikke er mulig å realisere denne løsningen, vil Fylkesmannen ikke motsette seg at alternativ D1 blir lagt til grunn for utbyggingen. De betydelige ulempene dette kan medføre for beboerne på Strandlykkja kan i noen grad avbøtes ved grundig detaljplanlegging og omfattende avbøtende tiltak i strandsonen ved Strandlykkja med etablering av badeplass og andre friluftslivsområder. Fylkesmannen forutsetter at det finnes løsninger for lokalvegnettet som ikke berører svært viktige naturområder. Fylkesmannen legger også til grunn at det i dette alternativet vil bli etablert et kryss med E6 på Strandlykkja.

Parsell E (Strandlykkja st.–Kleverud)

Det foreligger bare et alternativ, E1, på strekningen. Alternativet vil også her opprettholde og utvide jernbanelinja som et dominerende landskapselement i strandsonen, til dels på ytterligere utfyllinger i Mjøsa, og forhindre framtidig bruk av denne. Nord- og sørgående kjørebane på E6 blir skilt slik at terrenginngrepene blir noe redusert, mens den negative barriere- og landskapsvirkningen blir betydelig.

Fylkesmannen mener på generelt grunnlag at jernbanen burde vært flyttet vekk fra strandlinja også på denne strekningen. Sammen med de to foreslåtte vegtraséene vil jernbanen bli et vesentlig landskapsinngrep. Fylkesmannen kjenner imidlertid ikke til andre regionale eller nasjonale interesser som blir berørt på denne parsellen, og vil derfor ikke motsette seg alternativ E1.

Vegparsell F (Kleverud-Skaberud)

I alternativ F2a følger E6 i hovedsak dagens trasé, men legges i tunnel under bebyggelsen på Espa. Det etableres et kryss ved Hestnes. I alternativ F3 legges E6 i lang tunnel under både Hestnes og Espa. I begge alternativ er det kryss ved Skaberud.

Alternativ F2a gir et landskapsmessig dominerende kryss ved Hestnes og et betydelig naturinngrep i område ved Labbelva som er et viktig område for biologisk mangfold. Støy- og barrierevirkningen av E6 opprettholdes unntatt en kort strekning gjennom Espa. Alternativ F3 har ikke disse negative virkningene. Begge alternativene har begrensede konsekvenser for landbruket.

Fylkesmannen mener F3 er det beste alternativet og anbefaler dette fordi det ved samtidig valg av alternativ G2 for jernbanen vil gi befolkningen i området Hestnes-Espa et bedre nærmiljø med betydelig støyreduksjon, spare området for betydelige naturinngrep og gi et bedre landskapsbilde i et stort kulturlandskap. Fylkesmannen fraråder alternativ F2a fordi E6 da fortsatt vil bli liggende som en barriere for all framtid i et område med gode utviklingsmuligheter, gi befolkningen på Hestnes et dårligere nærmiljø og medføre store naturinngrep. Fylkesmannen antar at området vil få tilstrekkelig vegtilknytning via lokalvegen til Skaberud.

Jernbaneparsell G (Kleverud-Steinsrud st.)

Det foreligger 5 alternativer for framføring av jernbane på strekningen. Alternativ G1 følger dagens spor i strandkanten fram til Espa og går i lav bru over til østsida av Tangenhalv-

øya. Alternativ G1a avviker fra Alternativ G1 ved å gå i tunnel under Hestnesområdet. Alternativ G2 går i tunnel gjennom både Hestnes- og Espaområdet og i høy bru over til østsida av Tangenhalvøya. Alternativ G7 går i lange tunneler fra Hestnes til Skaberud og både sør og nord for Viksdammen øst for Tangen. Med unntak av en tunnel gjennom Espa følger alternativ G8 i hovedsak dagens spor i strandkanten fram til Skaberud hvor den fortsetter som alternativ G7.

Alternativene G1, og særlig G8, vil for lange strekninger opprettholde og utvide jernbanelinja som et dominerende landskapselement i strandsonen ved Hestnes og Espa og være til hinder for framtidig bruk av denne. I alternativ G1a er denne ulempen noe redusert. Alternativene G2 og G7 berører i bare liten grad strandstrekninger. Alternativene vest for Tangen (G1, G1a og G2) berører et viktig område for biologisk mangfold og noe dyrket mark, og har middels negative konsekvenser for disse interessene. De østre alternativene (G7 og G8) berører Viksdammen, som er et viktig område for biologisk mangfold.

Fylkesmannen mener samlet sett at G2 er det beste alternativet og anbefaler dette. Forutsatt at dagens jernbanespor fjernes, frigjør det 5-6 km strandlinje ved Hestnes, Espa og Skaberud, sikrer fri seilingshøyde til Tangen og legger til rette for en utvikling av Tangen som tettsted i samsvar med fylkesdelplanen for samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging i Hamarregionen. Disse fordelene anses større enn de negative konsekvensene ved tap av noe jordbruksareal og et viktig område for biologisk mangfold. De negative konsekvensene for jordbruket kan i noen grad avbøtes ved hensiktsmessig planering av sidearealer. I et område med så gode utviklingsmuligheter som Hestnes-Espa-Tangenområdet, kan det etter Fylkesmannes oppfatning i et langsiktig perspektiv ikke være riktig å opprettholde jernbanen som en barriere i strandsonen over flere km. Det fremmes derfor innsigelse mot alternativene G1 og G8. Det fremmes også innsigelse mot alternativ G1a fordi dette alternativet vil berøre sentrale strandområder ved Espa. Fylkesmannen anser ikke at de positive effektene ved en tunnel gjennom Hestnesområdet oppveier ulempen ved dette sammen med de landbruks- og miljøvernmessige ulempene på Tangenhalvøya. Fylkesmannen har ingen vesentlige landbruks- eller miljøvernrelaterte merknader til alternativ G7 bortsett fra at det foreslåtte stasjonsområdet berører et viktig område for biologisk mangfold.

Parsell H (Steinsrud st.-Sørli)

Det foreligger bare ett alternativ på strekningen, H1. Dette følger i hovedsak dagens jernbanespor. Alternativet går i et viktig vilt- og skogbruksområde, men synes å ha små negative konsekvenser for landskapsbilde, biologisk mangfold og friluftsliv.

Fylkesmannen kan ikke se at regionalt eller nasjonalt viktige interesser blir berørt på denne parsellen, og kan anbefale alternativ H1.

Felles for alle parsellene

Avbøtende tiltak

Det er i konsekvensutredningen for flere temaer pekt på avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere ulempene ved den foreslåtte utbyggingen. Disse tiltakene er etter det en kan se lagt til grunn ved vurderingene av konsekvensene ved inngrepene. Fylkesmannen understreker viktigheten av at dette følges opp ved den etterfølgende reguleringsplanleggingen. Videre forutsettes det at det for strekninger hvor ny trasé for jernbane eller veg avviker fra dagens trasé foretas en tilbakeføring av den gamle traséen med fjerning av fyllinger m.v. dersom traséen ikke kan tilpasses til ny bruk som f.eks. gang- eller sykkelstier.

Når det gjelder friluftsliv, er det viktig at det på egnede steder der det er behov for det etableres badeplasser og andre friluftslivsområder, og at det legges til rette for tirdsel langs strandsonen på alle strekninger hvor dette er mulig, også der jernbanen går i strandkanten.

Når det gjelder landbruk, forutsettes det at det ved reguleringsplanleggingen legges opp til arealøkonomiske løsninger. Veg – og baneanlegg øker utbyggingspresset på nærliggende landbruksarealer. Kommunen må derfor ha en bevisst holdning til arealbruk og utbyggingsmønster, ikke minst gjelder dette i forhold til videre utvikling av Tangen. Et samferdselsjordskifte kan bidra til å avklare arronderingsmessige forhold for å tilpasse eiendomsstrukturen til ny infrastruktur. Beregninger viser et relativt stort masseoverskudd på strekningen. Fylkesmannen forutsetter at egnede masser kan komme landbruket på strekningen til gode. God utforming av kryss, sidearealer og lokalt vegnett kan også bidra til å redusere de landbruksmessige ulempene av tiltakene.

Ytterligere undersøkelser

Det er for flere av temaene i konsekvensutredningen pekt på at denne er kortfattet og grov-masket, til dels også mangelfull. Fylkesmannen forutsetter derfor at det i forbindelse med reguleringsplanleggingen blir gjort mer detaljerte undersøkelser/beregninger av de aktuelle temaene. Fylkesmannen tar derfor forbehold om å kunne komme med en mer detaljert uttalelse, eventuelt innsigelse, til forslagene til reguleringsplan når disse foreligger.

Fylkesmannens samlede vurdering av forslaget til kommunedelplan

Etableringen av jernbanen i Mjøsas strandlinje skjedde i en tid da verdien av strandsonen for rekreasjon og biologisk mangfold ikke var erkjent. Når jernbanen nå skal utvides, bør det være en overordnet målsetting å flytte denne vekk fra strandsonen over en størst mulig strekning. Dette vil også gi god støymessig gevinst i både bebygde områder og i naturområder.

Den eksisterende traséen for E6 er et stort landskapsinngrep, en betydelig barriere og støykilde og en negativ faktor i nærmiljøet for lokalsamfunnene langs vegen. Når traséen nå skal utvides, bør det være en overordnet målsetting å redusere disse ulempene mest mulig ved å legge den i tunnel på de strekningene hvor de negative virkningene er størst.

Ut fra en samlet vurdering av landbruks- og miljømessige forhold mener Fylkesmannen at alternativene D2, E1, F3, G2 og H1 er den beste totalløsningen for framføring av 2-spors jernbane og 4-felts E6, selv om jernbanen da fortsatt vil legge beslag på 4-5 km strandlinje langs Mjøsa. Fylkesmannen kan likevel anbefale denne løsningen.

Dersom det ut fra en samfunnsmessig helhetsvurdering ikke er mulig å realisere denne løsningen, vil Fylkesmannen ikke motsette seg at alternativ D1 blir lagt til grunn for utbyggingen. Dette forutsetter at det gjennomføres omfattende avbøtende tiltak i strandsonen ved Strandlykkja med etablering av badeplass, båthavn og andre friluftslivsområder og at det finnes løsninger for lokalvegnettet som ikke berører svært viktige naturområder. Fylkesmannen legger også til grunn at det i dette alternativet vil bli etablert et kryss med E6 på Strandlykkja.

Området Hestnes-Espa har etter Fylkesmannes oppfatning i et langsiktig perspektiv gode utviklingsmuligheter. Det er derfor viktig at strandsonen i området frigjøres for dagens jernbanelinje og at det ikke bygges en 4-felts E6 som forsterker dagens barrierevirkning og negative miljøforhold for lokalsamfunnene og gir et betydelig naturinngrep i et stort land-

skapsrom. Fylkesmannen fremmer derfor innsigelse mot alternativene G1, G1a og G8, mens alternativ F2a frarådes.

KONKLUSJON

Fylkesmannen anbefaler alternativene D2, E1, F3, G2 og H1 for framføring av 2-spors jernbane og 4-felts E6 på den aktuelle strekningen. Det fremmes **innsigelse** mot alternativene G1, G1a og G8.

Med hilsen


Jørn G. Berg e.f.
miljøvernleder


Hans Chr. Gjerlaug
seniorrådgiver

Kopi: Hedmark fylkeskommune,
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7485 Trondheim
BA, KOMA, LA

Saksbehandlere: Odd Erik Jordheim, Beredskapsavdelingen, tlf. 62 55 11 06
Ida Rørbye, Kommunalavdelingen, tlf. 62 55 10 81
Hanne Finstad, Landbruksavdelingen, tlf. 62 55 12 08
Ola Gillund, Miljøvernavdelingen, tlf. 62 55 11 79
Hans Chr. Gjerlaug, Miljøvernavdelingen, 62 55 11 82



Norsk Sjøfartsmuseum

10

Likelydende brev til:

Hedmark fylkeskommune
Fylkeshuset
Parkgt. 64
2325 Hamar

STANGE KOMMUNE	
Reg. nr. 9485/07	Saks. nr. 3AH
03 APR 2007	
143 Q 12	
05/1729	

Stange kommune
Postboks 214
2336 Stange

Deres ref. 05/1729
07/3619

Vår ref. 2007162

Dato: 29. mars 2007

VEDRØRENDE KOMMUNEPLAN OG KONSEKVENsutREDNING FOR DOVREBANEN OG E6 LANGS MJØSA I STANGE KOMMUNE, HEDMARK FYLKE

Norsk Sjøfartsmuseum (NSM) mottok i brev fra Stange kommune av 15. februar 2007 ovennevnte sak til uttalelse. Det planlegges ny trase for Dovrebanen langs Mjøsa. Alternativ G1/ G1a/ G2 omfatter ny kryssing av Mjøsa ved Espa- Tangen. Alternativ G8 omfatter mindre inngrep i Mjøsa. Så vidt vi kan se vil ikke de ulike alternativene for E6 medføre inngrep i sjø- eller eivebunn.

Det har ikke blitt gjennomført en helhetlig registrering av kulturminner under vann i planområdet. Forholdet til eventuelle kulturminner under vann må avklares og det må gjennomføres en marinarkeologisk registrering i sjøområdene som berøres av planlagte tiltak, jfr. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 (kml) § 9. Registreringene bør samordnes med tilsvarende undersøkelser i Eidsvoll kommune i Akershus fylke. Dersom tiltakene i planen kommer i konflikt med verna kulturminner må det søkes Riksantikvaren om dispensasjon fra kml.

Undersøkelser i henhold til kml § 9 gjennomføres vanligvis på reguleringsplansnivå, men kan også gjennomføres som en del av konsekvensutredningen. Vi anbefaler at undersøkelsene gjennomføres på et tidligst mulig tidspunkt i prosessen.

Vennlig hilsen
Norsk Sjøfartsmuseum

Trine Lise Wahl
Marinarkeolog

Morten Reitan
Saksbehandler/ Marinarkeolog

Kopi:

Jernbanelinjen Region øst, Postboks 4350, 2308 Hamar

Statens vegvesen Region øst, Postboks 1010 Skurva, 2605 Lillehammer.

Post- og besøksadresse
Bygdøyneveien 37
NO-0286 OSLO

Telefon
+47 24 11 41 60
Telefaks
+47 24 11 41 61

E-postadresse
felespost@norsk-sjofartsmuseum.no

Bankkontonr.
6036 05 42040

Foretaksregisteret
NO 981 518 284

HEDMARK FYLKESKOMMUNE
SÆRUTSKRIFT AV MØTEPROTOKOLLEN
Fylkesrådet
Møte: 16.04.2007

SAK 55/07

**KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENsutREDNING FOR DOVREBANEN OG E6
LANGS MJØSA I STANGE - UTTALESE TIL OFFENTLIG ETTERSYN**

Fylkesrådets innstilling til vedtak:

Fylkesrådet vil berømme fellesprosjektet for klart og oversiktlig plan- og utredningsmateriale. Men det er lagt en stram framdrift som er problematisk med tanke på sikring av innsyn, deltakelse og saksbehandling både kommunalt og regionalt. Dette har mange årsaker, men noe kunne vært avhjulpet dersom en rapport om lokalvegnett og avbøtende tiltak hadde inngått i planmaterialet.

Fylkesrådet finner at konsekvensutredningen er mangelfull når det gjelder nyere tids kulturminner og vurdering av framtidige utbyggingsmønster for Tangen/Espa-området. Fylkesrådet vil imidlertid, framfor å avvise konsekvensutredningen, be om at jernbaneverket, umiddelbart etter at trase er avklart, bidrar til utredninger og revisjon av kommunedelplan for Tangen-Espa. Denne må også omfatte en avklaring av forholdene for lokalbefolkningen med avbøtende tiltak. Dersom ikke slike overordnede avklaringer skjer, vil det kunne medføre innsigelser til framtidige reguleringsplaner.

Fylkesrådet ser det som viktig at ny 4-felt veg og dobbeltsporet jernbane realiseres så raskt som mulig. Men samtidig vil Fylkesrådet understreke at de valgene som gjøres for framføring av veg og jernbanetrase ikke må bli til hindrer for en langsiktig utvikling av Tangen-Espaområdet til et attraktivt større tettsted sett i et 100-års perspektiv. Fylkesrådet vil derfor varsle innsigelse mot jernbanetrasene G1, G1a og G8.

Behandling:

Fylkesrådets innstilling enstemmig bifalt.

Vedtak:

Fylkesrådet vil berømme fellesprosjektet for klart og oversiktlig plan- og utredningsmateriale. Men det er lagt en stram framdrift som er problematisk med tanke på sikring av innsyn, deltakelse og saksbehandling både kommunalt og regionalt. Dette har mange årsaker, men noe kunne vært avhjulpet dersom en rapport om lokalvegnett og avbøtende tiltak hadde inngått i planmaterialet.

Fylkesrådet finner at konsekvensutredningen er mangelfull når det gjelder nyere tids kulturminner og vurdering av framtidige utbyggingsmønster for Tangen/Espa-området. Fylkesrådet vil imidlertid, framfor å avvise konsekvensutredningen, be om at jernbaneverket, umiddelbart etter at trase er avklart, bidrar til utredninger og revisjon av kommunedelplan for Tangen-Espa. Denne må også

HEDMARK FYLKESKOMMUNE

Fylkesrådet

Møte 16.04.07

omfatte en avklaring av forholdene for lokalbefolkningen med avbøtende tiltak. Dersom ikke slike overordnende avklaringer skjer, vil det kunne medføre innsigelser til framtidige reguleringsplaner.

Fylkesrådet ser det som viktig at ny 4-felt veg og dobbeltsporet jernbane realiseres så raskt som mulig. Men samtidig vil Fylkesrådet understreke at de valgene som gjøres for framføring av veg og jernbanetrase ikke må bli til hindrer for en langsiktig utvikling av Tangen-Espaområdet til et attraktivt større tettsted sett i et 100-års perspektiv. Fylkesrådet vil derfor varsle innsigelse mot jernbanetrasene G1, G1a og G8.



Vår saksbehandler
OK EIK-ANDRESEN ODD, odandresen@mil.no
+47 75 53 64 76, 0565 6476
LDKN/ Ops st stab/ J4 Log avd

Vår dato
2007-03-29

Vår referanse
2007/009677-002/FORSVARET/811

Tidligere dato
2007-02-15

Tidligere referanse
143/Q12

Til
Stange kommune
Postboks 214
2336 STANGE

Kopi til
Forsvarsbygg

STANGE KOMMUNE	
Reg.nr. 10030/07	Saksbeh.
13 APR. 2007	
Ark.kode P 143	
Ark.kode S Q12	
J.nr. 05/1729	Dok.nr. 127
Kassasjon	

Kommunedelplan og konsekvensutredning for Dovrebanen og E6 langs Mjøsa i Stange. Utleggelse av forslag til offentlig ettersyn.

1 Bakgrunn

Fremsendte saksdokumenter i fm fellesprosjekt E6 – Dovrebanen i Stange.

2 Drøfting

Ingen merknader mottatt, sett fra et operativt synspunkt vil ikke en eventuell utbygging/omlegging av Dovrebanen ha konsekvenser for Forsvaret.

3 Konklusjon

Ingen merknader.



Bror Myrvang
Oberstløytnant
Sjef Felles Operasjonsstøttestab