

STANGE KOMMUNE	
Reg. nr. 3170/07	Saks. nr.
07 FEB. 2007	
An. kode F	143
An. kode E	012
J. nr. 05/1729	Lock. nr. 67
Kass. nr.	

51

Eidsvold 3/2 2007.02.05

Til  
Ordføreren i Stange.

Skal Dere virkelig legge Dere flate for Vegvesenet's prestisje-prosjekt for E6, utbygging?

Burde ikke kommunen heller skåne bygdene er blitt satt til å forvalte og ta hensyn til?

Nå har Dere muligheten til å vise de som stemmer på Dere at Dere kan tenke langsiktig i motsetning til Tørudbakken's hastverk.

Hvorfor ikke lage fysisk midtdeler og ingen tunnell når det ikke er vilje til å gi penger til lang tunnell? Det er jo andre steder i landet som trenger veiutbedring ser at Vegvesenet holder på med sin skremselspropaganda, håper Dere ikke lar Dere påvirke!!

Husk også at Mjøsa er landets største drikkevannskilde!!

Opera-prosjektet ble overskredet med 2 milliarder kroner, men det er jo i Oslo!!

Vi håper med dette at Stange kommune kan forhindre og forandre Vegvesenet's arrogante holdning og at Dere går inn for å spare bebyggelsen i Espå og Strandlykkja!

Med hilsen

Bjerg S. Hillestad.  
Hytteceier på Espå.

*Bjerg S. Hillestad*

52

## STANGE KOMMUNE

Lillestrøm 2/2-2007, 5550/07

05 MARS 2007

Ark. Side P	143
Ark. Side S	812
J. nr.	05/1729
Side nr.	75

Til  
Ordfører i Stange kommune.

Håper å få besvart dette innlegget i Hamar Arbeiderblad snart.

Som potensiell boligkjøper på Espå synes jeg det er en tragedie at Dere i Stange kommune nå ser ut til å legge Dere flate for Jørn Reinsborg / Tangen og Vegvesenets prestisje-prosjekt gjennom Strandhykja og Espå, hvor det sere ut som billigst er best.

Hva med den den eksisterende bebyggelse, skole og barnehage? Dere tror da vel ikke for alvor at det blir bygd opp ny skole på Espå? Vi tror det ihvertfall ikke!

Vi har jo også merket oss den ampre stemningen og depresjonen hos Espå's befolkning, noe vi erindrer fra utbyggingen av Gardermoen hvor folk fikk store psykiske problemer og hvor det forekom selvmord som følge av tvangsflytting.

Vi synes at E6 kan sikres med midt-deler og la den ellers være som den er, når Vegvesenet ikke viser vilje til å bygge lang tunnel, en kort tunnel skaper bare en enda mer frustrerende situasjon.

Vi håper med dette at Dere i Stange kommune setter ned foten og krever en lang tunnel forbi Espå. Det er trist å se at ei så fin bygd ved Norges største drikkevannskilde skal bli rasert enda en gang p.g.a. manglende forståelse. Nå har Dere en god mulighet til å vise at Dere tenker langsiktig.

Vi har merket oss at Eidsvold kommune klarer å få gjennomslag for sine ønsker, kanskje det er dit vi burde flytte?

Vi håper at det ikke er Shell's ønsker som blir ivare tatt her, men at Dere lytter til folket.

Håper at dette blir lest og tatt med i Deres utredninger. Dere har her et stort ansvar for Espå's fremtid og for oss som gjerne vil flytte dit.

mvh.

Unni Torkildsen og Walter van Gruncr.

Unni Torkildsen

53

Stange kommune  
Postboks 214  
2336 Stange kommune

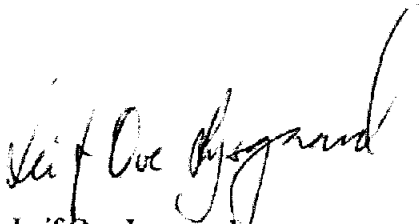
STANGE KOMMUNE	
Reg. nr. 6769/07	Ser. nr.
15 MARS 2007	
Aktkode F	143
Akt. kode S	212
J. nr. 05/1729	Dokument 77
Massebil nr.	

### FELLESPROSJEKTET E6 OG DOVREBANEN – KONSEKVENsutREDNINGEN

Undertegnede er usikker på om dette innspillet hører hjemme under arbeidet med kommunedelsplanen eller det påfølgende arbeidet med reguleringsplanen.

Det er ønskelig at Stange kommune tar de nødvendige skritt for å sikre at det blir anlagt offentlig vei fra riksvei 222 i vest over/under Dovrebanen til Sørli tømmerterminal. Dette begrunnes ut fra at det vil være en fordel med tømmertransport fra vestsiden av Dovrebanen til Sørli tømmerterminal uten å måtte kjøre via E6 som i dag. Videre er det ønskelig med tilgjengelighet med traktor og henger fra riksvei 222 til Frenning sitt grus/pukkverk ved Sørli tømmerterminal uten at en som i dag må kjøre over privat vei og på vei med begrenset akseltrykk.

Tangen, 14.3.2007



Leif Ove Lysgaard  
2337 Tangen

54

STANGE KOMMUNE	
7275/07	JAH
20 MARS 2007	
143.6.12	
05/1729	

Stange Kommune/Plan-utvalget  
Rådhuset,  
2335 Stange

Hørings-uttalelse for kommunedelplan med konsekvens-utredning

Vedr. E-6 Gardemoen-Skaberud hørings-uttalelse datert januar 2007

Det vises til vårt brev, datert 20 november 2001, hørings-uttalelse.

Etter nye møter på Tangen samfunnshus forrige uke, og nå idag på Veikroa, Espå, vil vi påpeke at det er lite i vårt brev i 2001 som planleggerne har tatt hensyn til, spesielt ikke punktene 1,5,6 og 8.

Vi finner derfor å måtte fastholde hva vi skrev i 2001.

Spesielt må nevnes:

a) Nåværende drifts-vei fra undergangen under E-6 opp til drifts-bygning er ikke tegnet inn på kart. Veien er helt nødvendig for utnyttelse av bygningen.

b) For punktene 1,2, 3, 4, og 8 ibrev fra 2001 fordres jordbruks-sakkyndig uttalelse, noe som imøteses.

c) Borehull for vatn-forsyning vil bli fylt att av vei. Må erstattes.

d) Hvis av-og påkjørings-ramper øst for E-6 skal legges om og ny lokal vei går nord og øst for kroa, ber vi om at nåværende ramper og del av skolevei/lokalvei forbi Veikroa og service-anlegg tilbakesføres til Hestnes Nordre.

Dette som en erstatning for arealer som disse to bedriftene idag leier og som ellers vil gå tapt for dem.

e) Ved møte på Tangen i 2005, ble det uthevet at Statens vegvesen ville kunne stille med dyrket jord til erstatning for arealer som vil gå tapt ved eventuell utbygging.

Vi avventer utspill på slike arealer, men påpeker at dette må ligge i umiddelbar nærhet til garden.

f) ang. garasje nord/vest for drifts-bygning: Må erstattes, dette kan ses i sammenheng med pkt. 1, og 2. i vårt brev av 2001.

ESPA 15 mars 2007

Med hilsen  
Einar Hestnes  
Hestnes Nordre  
2338 ESPA

*Einar Hestnes*      *Marit Elise Hestnes*

Vedl: kopi av uttalelse 20 november 2001

Marit Elise og Einar Hestnes  
Hestnes nordre - Gnr 181 Bnr 1

2338 ESPA

58

SAKNR:	05/1729
VEDLEGG	

Espa, den 20. november 2001.

Statens vegvesen  
Hedmark vegkontor  
Fylkeshuset

2325 HAMAR

**Vedr.: E6 Gardermoen - Moelv. Konsekvensutredning  
Alternative løsninger på strekningen Minnesund-Skaberud.  
Høringsuttalelse.**

På linje med de fleste andre beboere i området, er vi sterkt motstandere av en utbygging av nåværende E6 til 4-felts veg. Vi mener at en slik veg vil rasere hele området fra Tangen til Minnesund. Vi stiller oss fullt ut bak velforeningens krav om flytting av veien til øst på skogen. Skulle så galt skje, at utbygging av eksisterende E6 likevel blir valgt, vil vi påpeke noen punkter som vi vil stille spesielle krav om.

For ordens skyld nevner vi at gården i dag er sterkt oppdelt av veger: E6, skoleveg etc., og vi vil måtte se utbyggingen i sammenheng med disse to vegene.

1. DRIFTSBYGNINGER (Låve, fjøs og garasjer) er allerede i dag sterkt forurenset av støy og eksos, noe som er ødeleggende og skadelig for såvel avling som dyr. Dersom E6 utvides på østsiden av nåværende veg, vil den komme så nær driftsbygningen, at vi vil kreve den fjernet og bygget opp igjen øst for den nåværende kommunale veg til Stenby skole.
2. DERSOM DRIFTSBYGNINGEN IKKE FLYTTES, vil vi kreve at det lages ny gjerdeplan mot kommunens veg til Stenby skole, slik som forutsatt i overskjønnet da vegen ble bygd i november 1969. Dette for å gi adkomst til gårdens utmark og beite. Vi regner med at p.g.a. den økende trafikken på denne vegen, er det ikke akseptabelt at gården stenger trafikken til skolen med grunder, når vi har behov for dette og har beitedyr gående i vegbanen.
3. Under bygging av E6 i 1967 ble en tett LAND-KUM (tvag) i fjellet vest for driftsbygningen ødelagt. Det ble gjort avtale om denne skulle erstattes, se brev av 29. november 1972. Dette er enda ikke utført, og bes utbedret snarest.

4. NÅVÆRENDE UNDERGANG og vegen under E6 ble bygd som avlingsveg for Hestnes Nordre, noe som fremgår av overskjønnet i 1967. Senere ble annen trafikk i området også lagt gjennom undergangen. En utvidelse/ending av undergang og veier må ikke forringe gårdens drift.
5. Gården har VANNFORSYNING fra et ca 100 m dypt borehull som ender under det som vil bli nytt kjørefelt. Vi vil kreve så vel kapasitetsmåling som vannkvalitetsmåling både før og etter evt. utbygging.
6. Det må utføres STØYMÅLING OG FORURENSINGSMÅLING ved alle hus på gården før og etter evt. utbygging finner sted.
7. Det vil bli stilt krav om ERSTATNING FOR BYGGEFORBUD utover hva som gjaldt ved overskjønnet i 1967.
8. Ny GJERDEPLAN for gården må utarbeides.

Hestnes nordre er grunneier av arealet der Veikroer og Shell har sine anlegg, og har festekontrakt med Norske Shell AS om leie av arealet. All kontakt om dette arealet skal derfor skje til grunneier.

Med hilsen

Marit Elise Hestnes

*Marit Elise Hestnes*

*Einar Hestnes*  
Einar Hestnes

Kopi: Stange kommune, Teknisk etat, Rådhuset, 2310 Stange.

56

Fra: Hans Delbæk <hansi34@online.no>  
 Til: <jan.tyriberget@stange.kommune.no>  
 Dato: 03/16/07 3:06 pm  
 Emne: Tilbakemelding innen høringsfristen 31FELLESPROSJEKTET E6 -  
 DOVREBANEN

Høringsfristen 31.03.2007 for

FELLESPROSJEKTET E6 - DOVREBANEN

Innsigelser mot fellesprosjektet.

STANGE KOMMUNE	
7606/07	
27 MARS 2007	
143	
05/1329	82

Man blir forbauset, men ikke overrasket, når man leser Jernbaneverket og formannskapet i Stange sine anbefalinger når det gjelder jernbanetrasé gjennom Tangen. Både alternativ G1 og G2, har samme trasé fra Espa og over Tangenhalvøya.

Det første alternativ noe mindre kostnadskrevende enn det andre.

Vi har en rød/grønn regjering som i sine programmer setter miljø, menneske og livskvalitet i fokus.

I denne sak, er det vanskelig å kjenne dette igjen. Blir anbefalingen fra Jernbaneverket, formannskapet og kommunestyret vedtatt, vil det si at regjeringen lar Samferdselsdep. "ture" fram på tvers av regjeringens politikk. Og sannheten er vel slik; - at det er det som regjeringspolitikere i virkeligheten ønsker!

Her vil vi igjen få se en politikk hvor penger teller mer enn menneske og menneskes livskvalitet! OG DETTE, ikke overraskende, - selv fra en rød/grønn regjering!

Ved å velge jernbanetrasé over Tangenhalvøya, tas det overhode ikke menneskelige hensyn til de som har sine hjem i området. Tilhørigheten og det som gjennom generasjoner er bygget opp til etterfølgende slekter, skal bare legges i "grus"! Her trækkes den lille mann, kvinne og barn ned. Er dette LIVSKVALITETEN som de rød/grønne politikere våsepreiker om?

Folks livskvalitet blir drastisk forverret! Dette vil bl.a. tilsi, - at friske blir syke og de syke får enda større plager enn før. Bare en "enkel" ting som å flytte folk fra sine hjem, gjør mange syke for all framtid! For de som kanskje fortsatt må bo i støyområdet, vil støy og mistrivsel medføre redusert livskvalitet.

Etter det som foreligger går formannskapet inn for G2. De er således villige til å gå inn for en økning i anleggskostnadene, - differansen mellom G1 og G2, - på 500 millioner! Ved dette vil banen fortsatt gå over Tangenhalvøya med de konsekvenser dette vil få for forminner, miljø og mennesker! I tillegg rasere skog, dyrkbar mark, hus og eiendommer. Og videre, ødelegge et rikt dyreliv.

Her er det et trangsyn som ikke er til å tro. Formannskapet er villige til å øke anleggsomkostningene som nevnt uten at Tangenhalvøya blir reddet!? Hvorfor er man villige til å kaste 500 mill. rett ut av vinduet? Hvorfor er det så vanskelig å "bruke hodet" og gå inn for det nest beste alternativ G8 som er skarve 200 mill. dyrere enn G2?

Her er det altså ikke bare Jernbaneverket som på død og liv skal "overkjøre" Tangenhalvøya uten å ta hensyn til det som ovenfor er nevnt. Men at Stange kommune, for å spare skarve 200 mill. ikke ser konsekvensene for miljøet og menneskene i sin egen kommune NÅ og ikke minst i FRAMTID, - ja DET er helt utrolig!

Jeg vil foreslå at dere kommunepolitikere i denne saken glemmer denne idiotiske "sparing til raka fant" kampanjen som vi alle blir "tuta øra" full av fra våre "knehøner" av noen politikere. Prøv selv å bruke hodet og jeg er sikker på at dere som gode Hedmarkinger, vil se galskapen! For det ER galskap å ødelegge et lokalsamfunn for evig og alltid!

Jeg er takknemlig for en tilbakemelding om at min e-post er mottatt.

For øvrig ønsker jeg deg og dine medarbeidere en fortsatt god dag. Forøvrig også en GOD PÅSKE!

Jeg og familien skal også i år, feire påsken i ro og stillhet på hytta vår på Tangenhalvøya. Et helsebringende sted for familien gjennom snart 50 år. Kjenner jeg våre politikere rett, blir det snart slutt på den idyllen!!

Vennlig hilsen

Hans Delbæk

Helsetvegen 111

2335 Tangen

57

STANGE KOMMUNE	
Reg. nr. 1951/07	Saksbeh.
23 MARS 2007	
Ark. kode P 143	
Ark. kode S 012	
Dok. nr. 05/129	Dok. nr. 83
Kassaasjon	ang. E6.

Strandlykkja/Espa 19/3-07.

Til Stange Kommune

En ser i VG 16/3 at Høga i Senterpartiet har jobbet i stilling for å få lagt om veien E18, til egen fordel i samsvar med Navarsete, da lurar vi i Espå på om dette er oppskriften vi må bruke for å kjøpslå med Vegvesenet om å få lagt E6 i lang tunnel gjennom bygda vår for å slippe fraflytting og samtidig spare miljøet??

Man føler seg nok så maktesløs når en leser sånt, så nå håper vi Stange kommune ikke lar seg skremme av Vegvesenet's trussler om insigelser, vi holdt jo fred om Opera overskriftelsen, ja Mjøsa og Espå få en bedre skjebne enn det Vegvesenet legger opp til!!

Hilsen

Elmør Moholt

Stange kommune  
Postboks 214  
2336 Stange

Fellesprosjektet E6 og Dovrebanen

Jan Einar Graff  
Helsetvegen 17  
2337 Tangen

STANGE KOMMUNE	
Reg. nr. 7956/07	Saksenr.
23 MARS 2007	
Ark. kode F	143
Ark. kode S	212
J. nr. 05/1724	Dot. nr. 85
Kassasjøn	

Tilbakemelding til høring til Stange kommune 310307

Innsigelse mot fellesprosjektet E6/Dovrebanen

Jernbaneverket innstiller på kun et alternativ (G2) med bro over Mjøsa fra Espa til Tangenhalvøya og videre mot Sørli tømmerterminal. De melder videre innsigelser på alle andre alternativer som kommune eller andre vil fremme som bedre og mer miljøvennlige alternativer.

Med andre ord forstår jeg at saken som skal opp i kommunestyret i Stange i juni allerede nå er bestemt fra Jernbaneverkets side, skal ankes og legges frem for fylkesmannen for megling. Her spekuleres i en avgjørelse politisk enten hos fylkesmannen eller i miljøverndepartementet.

Fellesprosjektet E6/Dovrebanen skal nå i gang med å bygge tosporet jernbane og firefelts vei for 100 år fremover. Her må man tenke på hva menneskene og miljøet som blir berørt av dette prosjektet blir utsatt for. Støy, forurensning osv.

For et år tilbake presiserte den eksterne konsulenten i prosjektet før de viste en video hvor vi reiste med tog over Tangenvika via bro fra Espa og over til Tangenhalvøya. Nemlig at dette var eneste gang i historien man foretok en slik reise for det var helt uaktuelt å tenke på for prosjektansvarlig etat.

Hva møter oss på Samfunnshuset på Tangen på det åpne møtet nå 7. mars? Jo faktisk at det han presiserte og faktisk garanterte. Ja, det var nettopp det som nå hadde blitt innstillingen fra Jernbaneverket.

Vi som tilhørere den gangen trøstet oss med konsulentens forsikringer og tenkte at de nok ville innstille på G7 med tunnel-løsninger fra Espa og opp til Viksdammen og holdeplass der. Denne løsningen tar ikke noen hus/eiendommer på sin vei, og heller ikke noen fare for vilt, all støy blir i tunnelene osv.

G2 vil fra broløsningen over til Tangenhalvøya rasere fornminner, produktiv skog, viltet, dyrkbar mark og en hel rekke hus/eiendommer på sin vei mot Sørlig tømmerterminal. Støysonekartet viser en rød sone (65/68 dB) og en gul sone (55/58 dB) som ruver godt i landskapet. Vann bærer støy og for de som bor på østsiden av Tangenvika vil støyen fra toget høres fra broa, gjennom Tangenhalvøya til det krysser 222.

Helt vanvittig løsning i 2007 og fremover i tiden.

Å spare på et så stort prosjekt og påføre miljø og menneskene så store konsekvenser er helt idiotisk.

Den rød/grønne regjeringen vi har må vel stille seg spørsmål om hva som skjer med prosjekter samferdselsdepartementet setter i gang.

Når det gjelder den andre siden av prosjektet, E6. Ja, så har det ikke kommet frem noe tall for hva man beregner som inntekter fra bompengeskatt.

Med så stor trafikk som det daglig er på denne veien bør inntektene bli enorme.

Alle berørte organisasjoner i Stange går klart i mot alternativet som fremmes fra tiltakshaver, men Stange formannskap går inn for G7 og G2. Hvorfor går formannskapet inn for G2? Det er jo akkurat samme som begge G1-alternativene. (Er det noen som kanskje ikke har fått med seg hvilke bokstaver som faktisk sto der? – Og hva man egentlig stemte på?)

Tiltakshaver har i sine anbefalinger henvist til:

Ut fra en samlet vurdering av kostnader, prissatte konsekvenser, ikke-prissatte konsekvenser og øvrige forhold synes det ikke å være tungtveiende grunner for å velge de dyreste alternativene med tunneler osv. og heller legge banen i dagen.

Her går det bare på økonomi og ikke noe annet.

De ikke-prissatte konsekvensene må være hva man ødelegger av innlandskysten fra Minnesund til Espa. Dette er et landskap som man ikke finner andre steder i Norge.

Dette blir ødelagt, ja rasert.

På plansjene hadde de lagt inn småbåthavn på Espa, og fiske- og badeplasser. Jammen hadde de også lagt en turvei utenfor skinnegangen. Flott gitt. En skikkelig utflukt iført hørselvern til fiskeveska. Hvem i all verden kan komme på slike idiotiske løsninger. Sannsynligvis må man ha et kjempesnøre og lang stang. For fisken i dette området er skremt bort til andre siden på grunn av støy.

Håper inderlig at formannskapet og kommunestyret tar til fornuft og stemmer mot G2 og innstiller på G7 og i tillegg driver lobbyvirksomhet mot sine partikolleger fra Hedmark på Stortinget.

Jan Einar Graff

Til Stange kommune

"Forslag til trasevalg for ny E6  
og kosfors togtrase."

Når denne sak er ute på høring  
vil jeg foreslå følgende:

At ny vei og jernbane går i samme  
trase for dermed å få rimligere vill-  
gjenter m.m.

Da vil jernbanen gå øst for Tangen  
nær Viksdammen, jernbanetrasen  
bør følge E6. Og som et nytt  
forslag foreslå at jernbanetrasen  
følger E6 ned forbi Fønberg  
og derfra over til Rørosbanen  
litt øst for Hjellem.

Frem i tid tror jeg dette er  
den rette trasen, når vi kjenner  
til at Sandevad skal bygges ut  
til et stort sykehus vil det være  
behov for en ny jernbanestasjon.  
Frem i tid kan kanskje dette bli

den nye Hamar stasjon?  
Denne trasen for jernbanen  
vil spare miljøet og dyttet mark.  
Reisetiden til Trondheim over  
Røros vil bli kortere. Og hvis  
en tenker høyhastighetstog vil  
dette være det riktige.

Ottestad 22/3-07  
Oddmund Dyrosen  
Vikavien 39  
2012 Ottestad

STANGE KOMMUNE	
Reg.nr. 8354/07	Saksbeh. JAH
26 MARS 2007	
Art. kode I	143 G 12
Art. kode S	
J.no.	05/1329
Forslag	

60

Jorunn Karlsen  
Skrårud søndre  
2092 MINNESUND

STANGE KOMMUNE	
Postboks nr.	8499/07
28 MARS 2007	
Postboks nr.	143
Postboks nr.	05/1729
Postboks nr.	91

25.03.07

Stange kommune  
Postboks 214  
2336 STANGE

## UTTALELSE TIL KOMMUNDELPLAN MED KONSEKVENSENTREDNING FOR E6 OG DOVREBANEN MELLOM MINNESUND OG HEDEMARK GRENSE

Viser til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 og Dovrebanen mellom Minnesund og Hedemark grense med høringsfrist 31.03.07.

### Generelt

Landskapet på østsiden av Mjøsa har et godt og lokalt klima med høy middeltemperatur. Dette landskapet er et unikt kulturlandskap med sør og vesthelling. Morskogen er mer særegent og mer spesielt enn det konklusjonen i konsekvensutredningen konkluderer med.

Nåværende E6 og dagens jernbane har riktignok allerede lagt sterke begrensninger på grenda. Denne utbyggingen til 4 - feltsmotorveg og dobbelsporet jernbane vil imidlertid gi varige og betydelig større begrensninger for hele dette spesielle kulturlandskapet langs Mjøsas solside.

### D - stekningen

Eiendommen Skårud Søndre (Skrårudstua) 198/ 5 i Eidsvoll ligger ytterst på Skårudodden. Alternativ D2 omfatter en tunnelloøsning for jernbanen fra Skårud og gjennom Strandlykkja. Dersom en tunnelloøsning D2 velges vil dette medføre at jernbanen må trekkes noe lengre øst, og mot selve bebyggelsen på eiendommen 198/5 i Eidsvoll. Dette igjen betyr at lokalvegen også trekkes lengre øst. Vi får en betydelig nærføring og en meget stor ulempe for eiendommen. Eiendommen er en av få småbruk som har en beliggenhet nede ved Mjøsa. Småbruket har i tillegg en særegen beliggenhet med utsikt både sørover og nordover langs åslandet på østsiden. Denne type eiendommer har i dag stor markedsverdi. Alternativ D2 vil videre legge store begrensninger for eventuelle framtidige planer for stedet.

Trasé D2 for jernbanen vurderes å gi særlig store og unødvendige negative konsekvenser for dette småbruket. *Vi vil derfor sterkt anbefale trasé D1.*

### Kostnytteverdi

Jernbaneverket har gjennom denne planprosessen lagt ned mye ressurser til utredning av et alternativ B1b, med det resultat at bare 2 bosteder kan reddes. Vi har derfor liten forståelse for at småbruket Skårud Søndre (198/5 i Eidsvoll) skal bli skadelidt, når vi vet at alternativ D2 for jernbanen vil gi en enda mindre gevinst gjennom Strandlykkja. På strekningen mellom Narviktangen til Strandlykkja nord er det liten eller ingen dokumenterbar aktivitet i strandsonen. Mostustranda (stranda på nedsiden av Mostu Nedre) som er det eneste området som har litt synbar aktivitet vil en bedre adkomst bli ivaretatt med egen undergang. Bebyggelse med fastboende forøvrig er i Strandlykkja lengre opp i lia. Det tidligere landhandleri vil måtte rives i begge alternativer. Alternativ D1 for jernbanen vil derfor uten tvil, være det beste alternativet med bakgrunn i en kostnyttevurdering sammenlignet med D2.

### **Jernbanetrasè i strandsonen**

Vi har imidlertid generelt ingen forståelse for hvorfor det planlegges med en jernbanetrasè på utsiden av "Skrårudstua" dersom den valgte løsning ville bli et tunnelalternativ både gjennom Morskogen og gjennom Strandlykkja. Det kan vel ikke være tvil om at da burde jernbanen være i tunnel på hele denne strekningen. Dette dreier seg tross at bare om en strekning på 1 km.

### **Adkomst til utmark/ beitemark og øvre del av eiendommen**

Eiendommen har egen undergang under nåværende E6 som har vært meget benyttet til husdyr og traktorkjøring i hele perioden fra E6 var ferdig i 1972, og er fremdeles i bruk. Det er nødvendig at adkomst til utmark og beitemark opprettholdes.

### **Tidligere bebyggelse**

E 6 planlegges utvidet på østsiden av nåværende trasè. Til orientering har det på eiendommen 198/5 vært bebyggelse rett ved E6. Dette er husmannsplassen "Skrårudlien" som det finnes liten eller ingen dokumentasjon på tidligere. Plassen ble fraflyttet og revet sannsynligvis i siste halvdel av 1800-tallet. Vi ber om at de husmannsplassen registreres og dokumenteres for ettertiden.

### **Drikkevann**

Eiendommen har privat brønn ved ilè og bekk på nedsiden av E6. Denne drikkevannskilden vil være ubrukelig i hele anleggsperioden, og sannsynlig for all framtid.

Med hilsen

*Jorunn Karlsen*  
Jorunn Karlsen  
Hjemmelshaver gbnr 198/5 i Eidsvoll

  
John Arne Karlsen  
Sønn til hjemmelshaver

Da Myrnesa for meg er et nationalt viktig fremtidsarrangement og bevaring av strandsonen særs viktig stemmer jeg for

G F og

D 2 fra Strandlykktja området.

lokale hensyn er også med; men nå må vi gjøre det gode valg vi kan stå for senere.

Med vennlig hilsen INGRID BJERKE.

Helena Andersson  
Bergtagen 1 / Spirited into the Mountain 1, 2003 100 x 35 x 30 cm  
Engoberad och glaserad med byggglasyr. Vedbränd.  
Coated with slip and lead glaze. Woodfired.  
www.helenaandersson.com  
Fotografi / Photography: Thomas D Johansson

GOROVANGEN  
2338 ESPA.

STANGE NORGE	
Post nr	8463/07
TIL 28 MARS 2007	
Ark kode R	145
Ark kode S	012
J. nr	05/1729
Kommune	92

Kommunen  
Postboks 214  
2336 STANGE.

"E-G saken"

67

subject: Utbygginga av E-6 og jernbanen.

Jorunn og Ragnar Nilsberg,  
2338 ESPA.

Apent brev til Stange kommunestyre,  
v/ ordføreren,  
2335 Stange.

27. mars 07.

STANGEN	STANGEN
9014/07	JAU
28. MARS 2007	
143	
05/1729	97
Hasselby	

**Liv eller død for Espa-grenda, "innlandets juvel"**

Skjebnetimen nærmer seg ubønhørlig til Dere skal foreta avgjørende uttalelse for grenda vår.

Vi vet at det blir et vanskelig valg for dere hvis det kun skal dreie seg om tunnallengder og økonomi, men gjør det egentlig bare det? Vi ber derfor om at dere er så vennlige å reflektere over en del punkter vi har satt opp her, før dere tar eventuelt lar Vegvesenet bestemme over utviklinga for dere.

1. Samferdselsministeren har gitt løfte om å få Vegvesenet til å revurdere sine vurderinger. Vi kan ikke se at dette er gjort.

2. Regjeringspartienes rødgrønne verdigrunnlag burde bl.a. komme klarere fram i forestående vedtak, hvis det er noen av dem som bryr seg.

Ap har solidaritet som grunnpilar i sitt politiske manifest.

Sp har hele tida profilert seg som landsbygdas beskyttere.

Sv sitt natur- og miljøengasjement burde være svært anvendelig i denne saka.

Forhåpentlig finnes det mange lokalpolitikere i Stange kommunestyre som tør å følge sine partiprogram!

3. Målt i penger for oss som er verdens rikeste nasjon bør ha så god råd at vi kan planlegge for framtida og dermed kreve de beste løsningene for prosjektet og innbyggerne. Om kort tid vil bl.a. pris differansen mellom lang og kort tunnelløsning bli utjamnet, og dette dreier seg om et prosjekt med langsiktig perspektiv.

4. Det er lov å trekke sammenlikninger med store veiprojekt på Vest- og Nordnorge. Jeg velger å tro at de ville ha forkastet løsningsmodellen som er foreslått for Mjøsbygdene. Er det

28.03.2007

forresten mange i vårt kommunestyre som er blitt påkostet studieturer til andre områder, eller synes dere at det greier seg med papir.

5. Mjøsa er en stor ressurs for hele dette området, men nå ser det ut til at espingene må krysse 6 veibaner og 2 jernbanespor for å komme til stranda.

6. Enkelte innspill utenfra i denne saka har i hovedsak dreid seg om å gjøre reiseopplevelsene for trafikkantene

best mulig - korte glimt av et rasert landskap. En skulle vel tro at det viktigste må være at Espå skal bli et enda mer attraktivt og fint sted å bo og arbeide på?

7. Hvorfor kan dere ikke prøve å gå inn i det samarbeidet som nabokommunen Eidsvold har invitert til. Sammen kunne dere presse fram de beste løsningene. Det er ikke for sent enda!

8. Hva så med Stenby skole og dens skjebne? Kretsens kulturelle og pedagogiske drivkraft. Er det igjen noen som har tro for at den blir stående? Eller skal den bli det siste Espå skal og kan miste?

9. Ville det ikke være god samfunnsøkonomi i å spare utgiftene til ny skole og legge pengene inn i tunnelforlengelsene?

10. Enkelte har i frustrasjon kalt Espå for Stange kommunes stebarn. I saksdokumentene har ikke engang navnet kommet med.

Vi håper at kommunestyret også tar ansvar for grenda vår og våger å ta beslutninger som styrker lokaldemokratiet og hindrer Vegvesenet i å drive diktatoriske utspill.

Med vennlig hilsen

Jorunn Nilsberg

Ragnar Nilsberg.

m. flere

63

Til Stange kommunes politikere  
og Planavdelingen

Espe, 22. mars 2007

STANGE KOMMUNE

290/07

17.03.2007

143

012

05/1729 108

**HØRINGSUTTALELSE  
ANG. E-6/DOVREBANEN GJENNOM STANGE KOMMUNE**

**Strekningen Akershus fylkesgrense – Skaberud**

**Innledning**

Da nåværende E6 ble bygd, hadde vi få eller ingen motforestillinger, det var vel ingen som kunne forutse den voldsomme trafikkøkningen som har vært. Nå vet vi bedre. Vi som bor i området har erfart hva det vil si å ha E6 i nærheten, vi har fulgt trafikkøkningen og tiltagende støyproblemer og forurensning på nært hold.

Eksisterende bomiljøer er allerede veldig sterkt belastet, derfor er det helt meningsløst å tenke på å legge vei og jernbane i dagen med bare en kort tunnel. Statens Vegvesen har aldri vært forutseende nok, nå må det bygges for framtida, - langt fram i tid.

**Hva går tapt med bare en kort tunnel?**

De områdene mellom Skaberud og Strandlykkja som i dag ikke er bebyggt, har unike utbyggingsmuligheter for framtida. Nevnte strekning har et av landets beste klimaforhold og har vært oppsøkt av folk med helseproblemer i årtider. Vet dere for eksempel hvor fine områder det er mellom Kleverud og Strandlykkja med tanke på fremtidig utbygging? Det gjelder bare å se mulighetene. Vegvesenet har til og med tenkt å bruke terrassering på deler av strekningen, noe som vil forbruke enda større arealer. Jernbaneverket og Vegvesenet kan ikke gå fram slik de vil, for de vil bygge spektakulært og dominerende uten tanke på konsekvenser, bare for å vise hva de kan få til! Det snakkes om reiseopplevelse, men hva med lokalbefolkningen som skal leve og bo her?

Verdens beste klimaforskere (Klimapanølet) hevder at det er en klimaendring på gang, enten den er menneskeskapt eller ikke. De mener at havet vil stige som følge av bresmelting osv., men selv om hele innlandsisen på Grønland skulle smelte, vil Mjøsa, som ligger 123 m.o.h., ligge godt over havnivået. Dette er et tankekors som er verdt å ta med, rent drikkevann er og blir noe av det viktigste i framtida. Vi er allerede pålagt flere klima-avgifter og restriksjoner, så vi kan ikke overse dette viktige momentet. Mjøsa, landets største drikkevannskilde, vil bli sterkt påvirket av salting, vindusspylervæske og andre forurensende stoffer. Det er store områder det dreier seg om, hele strekningen fra Skaberud til Minnesund. Det kan ikke forsvares å ødelegge dette for all framtid.

**Folkemøter og utredninger**

Utbyggerne har i planprosessen arrangert flere informasjons-/folkemøter der de ber om innspill og uttalelser fra lokalbefolkningen, og det er vel og bra. Så kommer innstillingen fra Vegvesenet og Jernbaneverket, og det viser seg at det ikke er tatt hensyn til noe av det som er framkommet på

møtene. Har disse møtene bare blitt avholdt fordi det er lovpålagt? Det hele virker som et narrespill for å holde lokalbefolkningen i ro! Demokratiet i Stange kommune blir overkjørt av Vegvesenet og Jernbaneverket da de ikke tar hensyn til lokale uttalelser, og i tillegg truer de kommunen med innsigelser dersom ”dere ikke gjør som vi vil”.

### **Til politikerne i Stange kommune**

Kommunestyret må ta en selvstendig avgjørelse, og vil dessverre ikke få noen hjelp fra Fylkesmannen i Hedmark, i motsetning til Eidsvoll i Akershus. Det kan være en fordel at saken må gå til Miljøverndepartementet, der er det folk som skjønner hva det dreier seg om og ser hvor viktig dette er.

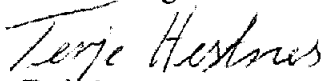
Dette er en stor og vanskelig sak. Det er et stort ansvar å ta de riktige valgene nå, de vil få konsekvenser for all framtid sør i Stange. Det kan bli en nasjonal katastrofe, dette er innlands-Norges fineste område.

### **Konklusjon**

Hvis vei og jernbane legges i dagen med kun en kort tunnel nå, vil hele lia mellom Skaberud og Strandlykkja være ødelagt for alltid. Dette vil bli et stort tap for Stange kommune, både økonomisk og miljømessig. I stedet for en mulig utbygging vil det heller bli fraflytting og stagnasjon. Hvem vil bygge og bo i et så forurenset og støyfullt miljø? Såkalte avbøtende tiltak er lite troverdige. Jordvoller, støygjerder og ekstra isolerte vinduer vil ikke hjelpe så mye. Dette er ei vestvendt li med flott fjordutsikt (innlandskyst), så de avbøtende tiltakene vil også få store, negative konsekvenser for lokalbefolkningen.

Det er kun ett alternativ som er forsvarlig: **lange tunneler både for vei og jernbane.**

Med vennlig hilsen



Terje Hestnes

Espa

Vemund Koren  
2334 Romedal  
Tlf. 46 42 39 41

Romedal, 30. mars 2007,

64

STANGE KOMMUNE	
9294/07	
02 APR 2007	
143	
05/1329	0.12
	110

Til Stange kommune.

Uttalelse vedr. utbygging av E-6 og togtrasé gjennom søndre Stange – som en del av strekningen Minnesund – Tangen.

Med utgangspunkt i de unike naturkvalitetene dette området har, står det for meg som utrolig at veimyndighetene og Hedmark fylke unnlater å utrede en østlig vei- og banetrasé på denne strekningen, som vil bety at E-6 og jernbanen kommer mer vekk fra Mjøsa.

På informasjonsmøtet på Tangen tidligere i vår spurte jeg etter et østlig alternativ, men fikk ikke noe annet svar enn at det er valgt å ikke utrede et østlig trasé-alternativ. Mitt spørsmål er da: Hvorfor er det slik at "noen" kan sitte i Hamar og/eller Oslo uten at det er skikkelig demokratisk innsyn i prosessen, slik at avgjørende føringer for prosessen videre blir lagt på et etter mitt syn for tidlig stadium? Å legge en slik føring at et så viktig alternativ som en østlig trasé tidlig blir sjaltet ut, blir galt etter min oppfatning – ettersom det er svært viktig valg det her er snakk om.

Med den teknologien på tunellbygging som vi i Norge i dag besitter, står det nærmest for meg som ufattelig at man i denne saken ikke er mer framtidsrettet enn at man velger å utrede alternativer som i mer eller mindre grad fungerer som barrierer for tilgangen til Mjøsa gjennom store deler av området fra Minnesund til Espa/Tangen (barriere-virkningen er til stede i dag, den vil bare bli enda større med en fire felts E-6 og dobbeltsporet bane relativt nær Mjøsa).

Jeg bare spør: Hvor er langsiktigheten i dette? Jeg mener dette grenser til å bli et overgrep mot en av de fineste naturperlene vi i dag har igjen i det sentrale Østlandsområdet.

Her sitter altså Stange og Eidsvoll kommuner med innlandets kanskje mest unike (og dermed sårbare) kyststrekning: Sentralt på Østlandet med nærhet til Oslo og Gardermoen samt store befolknings-konsentrasjoner på Romerike. Nå har man altså en historisk anledning for all framtid å ta bedre vare på dette området.

Tenk på hvilke kvaliteter fra naturens side som ligger i dette området og som muliggjør en styrt utnyttelse, slik at allmenheten her kan få tilgang på Mjøsa i en langt større grad enn i dag. – Her er det nok av utfordringer for Stange kommune å ta tak i! Forutsetningen er altså at det nå ikke gjøres et naturinngrep i nærområdet til Mjøsa som sterkt reduserer (les: raserer) tilgjengeligheten til Mjøsa for uoverskuelig framtid. I tillegg til den fysiske tilgjengeligheten kommer andre miljølemper som støy m.v.

De ulike alternativene som er utredet (som alle i større eller mindre grad ligger i strandsonen til Mjøsa over betydelige deler av strekningen), står for meg som resultatet av en kortsiktig tenkning om hva som er billigst i kroner og øre. Hensynet til å la miljøet få første prioritet er i praksis skjøvet i bakgrunnen.

På informasjonsmøtet på Tangen tidligere i vår, uttalte jeg at løsningen for E-18 gjennom Vestfold forbi Holmestrand kan stå som et eksempel på hvordan man gjøre det: Legge veien vekk fra strand-/kystområdet, med veien delvis i tunell og ellers "bak åsen" i forhold til sjøen.

Slik får man trafikken vekk fra kystområdet, som da i langt større grad frigjøres til rekreasjon og utnyttelse til beste for fritidsformål m.v. for befolkningen.

Fra veimyndighetene blir det anført budsjett-årsaker til at man vil ta utgangspunkt i dagens trasé. Det vi her altså ser, er at man velger det som i øyeblikket er billigst i kroner og øre.

Denne måten å resonnerer på mener jeg i denne saken er utrolig kortsiktig. Her vil jeg heller stille et motspørsmål:

Hva er det som i virkeligheten og i samfunnsmessig perspektiv i det lange løp er billigst?

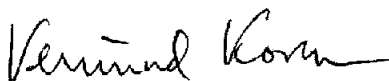
Det mener jeg i alle fall ikke er å legge en opp til en i praksis kjempebarriere mot Mjøsa i den i utgangspunktet vakre og naturskjønne vestvendte skråningen mot Mjøsa mellom Minnesund og Tangen, som dette prosjektet i virkeligheten vil innebære (inkludert den barrieren som en evt. bru over Tangenvika vil utgjøre).

Det denne saken også handler om, er POLITISK VILJE (vilje til å la vakre ord om å ta vare på miljøet bli omsatt til praktisk handling). Er det en politisk vilje til stede til å velge en langt mer miljøvennlig løsning enn å legge veien/banen forholdsvis nær Mjøsa, så er dette fullt mulig å få til.

Det er sagt at bompengavgiftene blir langt høyere ved lengre tunell-løsninger. Framfor slik å velte utgiftene ved en miljøvennlig løsning over på trafikantene, mener jeg at her må storsamfunnet komme inn med bidrag. Norge er som nasjon en søkkrik stat, og jeg mener at i på bakgrunn av de unike naturgitte kvalitetene som denne strekningen har, så bør storsamfunnet selv komme inn å finansiere merkostnadene med en miljøvennlig løsning gjennom dette området.

Undertegnede mener at en firefeltsløsning for E-6 er positivt for en sikrere og bedre trafikkavvikling og tilsvarende for dobbeltspor på jernbanen. Det er åpenbart en fordel med en samordnet utbygging på denne strekningen mellom vei og bane så langt det er teknisk mulig. Mitt anliggende er trasévalget, som det her altså er gjort rede for.

Med vennlig hilsen



Vemund Koren

65

Til Stange Kommune  
2335 Stange

Espe 310307

STANGE KOMMUNE	
9398/07	07 11 2007
143	
05/1729	113

Vedr. Kommunedelplan E6-DOVREBANEN.

Etter å ha fulgt med i media, deltatt på møter, samt kommunisert med vel-foreninger og enkeltpersoner helt siden planleggingen av ny E6 samt ny jernbanetrasse begynte har vi følgende oppfatning av hvordan dette best kan løses for Espas innbyggere og for en fremtidig vekst i Stange Kommune for hele området.

Det må hensynstas at Espe har en stor grad næringsliv i nærområdet, dette skyldes at alle som har etablert seg med arbeidsplasser her, også bruker nærområdet til rekreasjon.

Dette dreier seg om den flotte utsikten, nærheten og stillheten ved mjøsa, fiske og bading, samt de fine områdene i allmenningen. Espe er en perle sør i Stange, og våre innvalgte politikere har ett ansvar for å ivareta dette.

Utfra foreliggende forslag til kommunedelplan er det kun alternativ G-7 for jernbane, og alternativ F-3 for ny E6. som bør brukes. Helst burde alt vært lagt lenger øst.

At man i sin tid valgte og godtok dagens trasse for E6 kan ikke godtgjøre at det bygges videre på feilen som den gang ble gjort.

For alle alternativene vil noe av strekningen av dagens veg bli bygget om til ny lokalvei ved Espe, iflg. utbygger vil dette gi en bedre sammenheng i landskapet. Denne lokalveien vil ikke ha noen hensikt, og er kun til for at utbygger skal slippe å tilbake føre terrenget til sitt opprinnelig.

Ved å tilbakeføre terrenget, vil man kunne frigjøre områder for videre utbygging og vekst.

Håper at valgene som videre vil tas, ivaretar Espe som et fremtidig bo og oppvekstmiljø, og som vil være en positiv utvikling for fellesskapet. Ikke minst er dette viktig for å kunne opprettholde og skape en videre vekst for næringslivet i området.

Med vennlig hilsen  
*Kari Gaaso*  
Kari Gaaso  
Åsheim  
2338 Espe

*Ansgar Gaaso*  
Ansgar Gaaso  
Åsheim  
2338 Espe

66

STAVANGER - MÅLØNE	
9410/07	
02 APR 2007	1
143	
05/1729	116

NOKRE OPPSUMMERINGSPUNKT FRÅ **DETTE BREVET** OM DOVREBANE/E6

A. Det er lenge sidan dei byrja å planleggje. Mandatet den gongen var truleg å finne raskast mogleg veg melom Oslo og Lillehammer.

B. No når vi har fått dei fyrste røynslene med klimaforverring, bør målsetjinga bli ei anna: Så mykje som mogleg av persontrafikk og godstransport over på jernbane.

C. For å stimulere til auka bruk av bana, kan ein syte for:

Grei adgang til stasjon -

Mange avgangar

Trygg reise - eg helsar to-spors-jernbane velkomen sjølv om eg enno ikkje er samd i trasé-valet.

Ikkje så høg fart at det kjennest vemmeleg. Det må vera lett å lesa noko, drive på med dokument eller ha eit handarbeid mellom hendene.

Minst mogleg køyring gjennom tunnel.

D. Folk i området har også sine ønskje. Dei kan ein oppsummere slik:

Ikkje sløsing med areal til bana.

Sikre kryssingar - ikkje i plan.

At jernbana ikkje skal liggje som sperre i landskapet.

At det ikkje skal bli store støyproblem

E. Interessene til dei som bur kring bana og dei som reiser med bana, er sjølvstort sett samanfallande. Det er jo også delvis dei same folka!

Men på eitt punkt kan det sprike litt - når det gjeld bruk av tunnel. Dei som bur kring bana, kan koma til å ønskje å få tunnel nettopp avdi det sparar areal og minkar støyproblem.

F. Ut frå planen vi har blitt presentert for, vil eg også koma med direkte kritikk:

Planen legg opp til ei ganske brutal endring av landskapet. Eg vil særleg peike på: Diger fylling i Mjøsa (eg trur det var ved Strandlykkja). Ei bru frå den gamle Kongevegen si tid borte i fyllmasse. Dessutan er eg imot bru over Tangenvika og stasjon ved det gamle Metallstøperiet.

Skepsisen til lang tunnel har eg alt nemnt.

Kva meiner dei når dei bruker ordet "holdeplass" i staden for "stasjon" her på Tangen?

G. Det eg ser som den beste løysinga ut frå dagens situasjon: Bane på bru.

Bruløysing er minst arealsløyende.  
Ein har alt i utgangspunktet unngått kryssing i plan.  
Jernbana blir ikkje liggjande som sperre i landskapet.  
Ein treng ikkje ha så mykje "huslaus" plass kring bana.  
Ein kan jamne ut kurver og justere stiging utan store inngrep i terrenget.  
Passasjerane får gleda av å kunne oppleve landskapet dei køyrer gjennom.  
Og ikkje minst: Ein slepper problemet med dyr (og barn!) på lina.

Med bru kan ein satse på å følgje den gamle traséen mest mogleg. Eller ein kan kombinere med E6.

H. E6: Ettersom vi må motarbeide bilbruken i samfunnet på grunn av klimaet, er det lite meining i firefelts motorveg med farta 100 km/t. Talet på ulykker kan vi få ned ved å laga fysisk sperre i midten samstundes som vi gjer vegskulderen så solid at den toler at bilistane svingar til sides for utrykningsbilar.

Her kunne ein da også slå "to fluer i ein smekk" og leggje jernbana i bru oppå E6. Og få enda mindre arealsløyseri!

## MINE INNVENDINGAR MOT OG TANKAR OM E6 OG DOVREBANE:

### Fyrst og fremst: Målsetjinga.

#### E6

Da vi var på møte på Tangen, tala dei som la fram planen, sjølv sagt om å få E6 tryggare. Men samstundes sa dei noko om at Innlandet hadde eit "tilgjengelighets-handikap" (for kven?) og dei sa triumferande at det ville bli "100 km's fart" på den nye vegen. (Kva med utanlandske trailarar på underkjølt veg og 100 km's fart? Trygt?)

Med andre ord: Her er det ikkje fyrst og fremst tale om å få bort ulykkene. Det er andre interesser inne i biletet.

#### Dovrebanen

Heller ikkje når det gjeld Dovrebanen er eg viss på at målsetjinga er så vakker som det verkar som.

Dei reklamerer så ofte med at jernbane er miljøvenleg. Men kor miljøvenleg er det å brøyte seg gjennom ny skog og over dyrka mark for å vinne inn eit halvt minutt? Det er jo det dei vil vinne inn i tid, seier dei, ved å leggje bana på bru over Mjøsa og gjennom skogen i retning området der "Tangen metallstøperi" var.

Det er eit så stort misforhold mellom innsats og gevinst i denne samanhengen at ein spør seg sjølv om det også her ligg andre omsyn under. Vil det ikkje bli færre som bruker stasjonen dersom den skal bli flytta slik "bort i huttibeita"? Kanskje *det* er den bortgøynde og eigenlege målsetjinga?

Eg spør: Er det meininga at flest moglege menneske skal få høve til å bruke miljøvenlege kommunikasjonsmiddel eller er det andre ting som ligg under?

For dei som bruker Tangen stasjon, er slett ikkje berre Tang'sokningar. Eg har da til og med møtt folk frå Elverum her på stasjonen.

Ein annan ting som læt mistenkjeleg i mine øyre er namnet "Tangen holdeplass".

Eg ser for meg - og det er det fleire som gjer - at dei legg denne "holdeplassen" til slik at færre folk dreg med toget herifrå, og så har dei fått påskott til å leggje ned "holdeplassen".

Det høyrer kanskje overmistenksamt ut, men frå ein annan stad i landet har eg fått denne skildringa: NSB sette sjølv inn bussar på strekninga - ja, lat oss seia: Frå A til B - og gjorde bilettprisen lågare på bussane. Etterpå kunne dei peike på at det var liten persontrafikk med toget, og så la dei ned den verksemda ved Stasjon A. Det ser avgjort ut til at NSB's strategi var å bli kvitt persontrafikken frå stasjon A.

Kva er eigenleg målsetjinga til NSB i denne samanhengen?

### 15 år gamalt mandat?

Spørsmålet om målsetjinga er viktig. Som ein ser av argumentasjonen om 100 km's fart og eit halvt minutt mindre i køyretid, ser det ut til at det er dette som er sjølve saka: Kunne køyre fort og bruke minst mogleg tid.

I dei siste åra har eg stundom fått høyre om at NSB har planar om utbygging og endringar her i området. Men no har eg møtt ein som seier at planleggjingsarbeidet har dei drivi med i 15 år. Det kan kanskje forklare at dette med fart og minst mogleg tidsbruk ser ut til å vera det som eigenleg er det viktigaste for planleggjarane. Kanskje dei den gongen fekk eit mandat om å finne raskaste vegen mellom Oslo og Lillehammer.

På desse 15 åra har NSB for øvrig gjort ting som gjer at folk ikkje treng å oppleve tida på toget som tidsspille. Eg dreg mest med tog når eg skal til Oslo, og det er ei komfortavdeling, der kan folk sitja med PC og jobbe - men det er også ei stilleavdeling, og det er temmeleg mange som sit og jobbar der også. For ikkje å nemne PC'ar på batteri andre stader i toget.

Det er truleg fleire enn eg som opplever tida på toget som ei ekstra fredeleg arbeidstid og ikkje som irriterande tidsspille.

### Ny målsetjing?

På ei anna side har det skjedd ting som gjer at målsetjinga bør vera ei anna i våre dagar. Vi har fått ei klimaforverring som snur opp og ned på ein del tilvante førestellingar om miljøvern og ikkje miljøvern.

Før såg dei aller fleste slik på det: Dei miljøvenlege var svermeriske, dei andre var fornuftige. Rett nok har miljøørsla heile tida sett på seg sjølv som dei mest fornuftige, men kva gjorde det frå eller til når dei andre liksom hadde monopol på ord som "fornuftig" og "ansvarlig"?

No har dette endra seg. Fleire og fleire ser at det vil vera økonomisk tryggare å slå inn på miljøvenleg line.

Vi er m.a.o. no inne i ein periode som kan bli gullalderen for NSB. Dei treng ikkje stresse med å konkurrere med flytrafikken - klimaet hjelper dei til å bli det gjævaste kommunikasjonsmidlet.

På eitt felt har NSB altså både eit konkurransefortrinn og eit pluss når det gjeld å vera "tidsriktig": Kollektivtrafikk er i utgangspunktet meir miljøvenleg enn andre kommunikasjonsmiddel - og når dei også for ein stor del køyrer på elektrisitet, er det enda betre. I tillegg har det no synt seg at den gamle jernbana høyrer til i framtida også - og får sterkare plass der.

Dette bør ikkje vera sovepute for dei når det gjeld miljøet. Det er framleis viktig å ikkje øydeleggje natur og dyrka mark eller køyre ned mengdevis med ville og tamme dyr!

### Framlegg til ny målsetjing:

*Så mykje som mogleg av persontrafikk og godstransport bør over på jernbane.* Staten/Jernbaneverket bør drive ein politikk som støttar opp under dette. Det inkluderer at stasjonane blir lagt slik at flest mogleg får brukt dei - Det inkluderer også på andre måtar utviding av jernbanetilbodet.

### Å leggje til rette for meir bruk av jernbana

I ei sak som denne er det klart at det inniblant må bli ein konflikt mellom dei som reiser, ønskjer seg og det folk som bur ikring jernbanelina, ønskjer seg. Til dømes vil folk som bur her ikring, helst sende trafikken inn i tunnel. Det bruker minst av det arealet dei elles har å leva på, og det gjev minst støy. Når det gjeld tunnelkøyning, er det kanskje ikkje noko å tapa for bilførarar som helst ikkje bør studere landskapet dei køyrer gjennom. Men når det gjeld dei som reiser med tog, vil dei nettopp gjerne ha høve til å oppleve vakre landskap også - frå togsetet.

Vi kan setja opp ein del punkt. For at folk skal bruke toget mykje, treng vi:

Grei adgang til stasjon -

Mange avgangar

Trygg reise - eg helsar to-spors-jernbane velkomen sjølv om eg enno ikkje er samd i trasé-valet.

Ikkje så høg fart at det kjennest vemmeleg. Det må vera lett å lesa noko, drive på med dokument eller ha eit handarbeid mellom hendene.

Minst mogleg køyning gjennom tunnel.

NSB har som nemnt alt gjort ein del som skaper betre forhold på toga. Stilleavdelinga er avgjort eit pluss, t.d. At all servering går på kioskautomatar på regiontoga er kanskje ikkje så veldig gunstig - det var meir folkeleg morosamt før når dei kom med trillvogner gjennom toget og prata i veg med passasjerane.

Lat oss så sjå på ønskja frå dei som bur ikring jernbana:

Ikkje sløsing med areal til bana.

Sikre kryssingar - ikkje i plan.

At jernbana ikkje skal liggje som sperre i landskapet.

Stange Kommune  
v/ Planavdelingen  
PB 214  
2336 Stange

STANGE KOMMUNE	
9422/07	
02 APR 2007	
143	
05/1729	062
	119

67

Espa, 31.03.07

### Kommentar til Forslag til Kommunedelplan, Stange kommune: E6 - Dovrebanen

Det vises til Forslag til Kommunedelplan for E6 – Dovrebanen, strekningen Eidsvoll – Stange, datert januar 2007.

I forbindelse med at denne nå er ute til høring, ønsker vi å knytte kommentarer til konsekvensutredningen, samt protestere mot enkelte av de foreslåtte alternativer for traseer.

#### Generelt

Området langs Mjøsa fra Minnesund og nordover til Skaberud er spesielt sårbart, idet man her – i grensen mellom skog og vann – har et smalt område hvor det må tas hensyn til både bosetting og naturområder. Alternativene som innebærer utstrakt bruk av dagløsninger for firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane innebærer et så dramatisk inngrep i dette området at man i praksis kan påstå at landskapet blir rasert. Dette vil følgelig få alvorlige konsekvenser for alle som er bosatt i området.

I tillegg må det kunne anføres at landskapet på østsiden av Mjøsa utgjør et unikt innlandsområde med sin kystlinje mot Norges største innsjø. En nedbygging av naturen her til fordel for omfattende infrastruktur kan således også hevdes å være av nasjonal betydning. I dette tilfellet dreier det seg om et av de største inngrep i landskap og naturressurser som er gjort på Østlandet – og det på et meget smalt og avgrenset område.

Det følger som en konsekvens av dette at det ikke er mulig å gjennomføre disse store utbyggingene på en forsvarlig måte uten å gjøre betydelige investeringer i avbøtende tiltak.

#### Dovrebanen

Som et miljøvennlig transportalternativ, hefter det ikke samme prinsipielle motforestillinger mot jernbaneutbygging som mot utvidelse av E6 til fire felt. Paradoksalt nok er det likevel jernbanen som utgjør den største trusselen mot miljø, landskapsvern og levevilkår i områdene sør i Stange. Årsaken til dette er de dramatiske konsekvensene fra enkelte av de foreslåtte trasevalgene.

- **Strekning D, Skrårud – Strandlykkja stasjon:**  
 Alt. D1 er uakseptabelt da det vil utgjøre en total ødeleggelse av strandkanten på den aktuelle strekningen, jfr. figur 4-2 i Forslag til Kommunedelplan.  
 Alt. D2 gir en bedre ivaretagelse av dette området, og må ikke minst velges av hensyn til at det på neste strekning er planlagt en lang dagløsning (alt. E1).
  
- **Strekning E, Strandlykkja stasjon – Kleverud:**  
 Her er det kun lagt opp til ett alternativ (E1). Selv om det ikke er like mange bosatte i dette området, stilles det spørsmålsteget ved om dette likevel er en løsning som er god nok med tanke på den negative effekt og barriere man her vil få mot Mjøsas strandkant.
  
- **Strekning G, Kleverud – Steinsrud stasjon:**  
 På denne strekningen foreslås det aller verste inngrepet, idet både alt. G1, G1a og G2 innebærer bro over Tangenvika. Begge broløsninger medfører et så dramatisk inngrep og en så radikal endring av hele landskapsbildet at det er betenkelig at det i det hele tatt ble foreslått og utredet. Disse alternativene må forkastes som fullstendig uakseptable ut fra følgende forhold:
  1. Som Norges største innsjø og en unik naturressurs har Mjøsa dessverre opplevd å bli nedbygd av flere broer opp gjennom årene. Nevnes kan Minnesund i sør, Lillehammer i nord, Åkersvika ved Hamar og Mjøsbrua ved Moelv. Tangenvika og området ved Espa utgjør i dag et landskap som er forholdsvis urørt av slike installasjoner, og dette gjør det desto viktigere å bevare området.
  2. En bro over vika vil fullstendig ødelegge den visuelle opplevelsen av fjorden, og verdien av området – både som rekreasjonsområde, naturmiljø og bosted – vil reduseres enormt. I dette vakre landskapet vil en jernbanebro utgjøre et fremmedelement som er umulig å overse, uansett utforming. Den blir en teknisk installasjon som industrialiserer området og skaper en grell barriere mellom vika og resten av Mjøsa.
  3. Vis-à-vis Espa finnes den flotteste skjærgården Mjøsa har å by på. Selv om broen føres inn på Tangen-halvøya et lite stykke unna, vil det ikke være mye idyll tilbake i dette viktige rekreasjonsområdet med en høyhastighetsbane rett ved siden av. Noe av poenget med utbyggingen er vel å øke kapasiteten, så man kan anta at her vil det gå tog svært ofte, med den støy dette medfører over åpent vann!
  4. Videre vil disse alternativene medføre svært store inngrep i ganske uberørt natur på Tangen-halvøya, samt medføre en meget uheldig plassering av stasjonen på Tangen et godt stykke unna allfarvei. Det spekuleres i at Tangen sentrum vil utvides på sikt, i retning en slik ny stasjon. Da må man spørre hvor reell en slik antakelse er, og hvor hensiktsmessig det evt. ville bli med en jernbanestasjon plassert lengst mulig unna E6!
  5. Forskjellen før og etter utbygging vil ved alt. G1 / G1a / G2 på Espa bli den desidert største og mest graverende for hele utbyggingsprosjektet. Bosetningsmessig er området her typisk et utkantstrøk, med begrensede kulturelle tilbud til innbyggerne. Nærhet til natur og miljø, og ønske om å bo i et mest mulig urørt og vakkert landskap, er blant de fremste motivasjoner for bosetting her. Dersom en av de aller viktigste kvaliteter området besitter bygges ned på en slik måte som er foreslått, er det grunn til å frykte for fremtidig bosetting i området.

På bakgrunn av de nevnte argumenter, er det derfor KUN alt. G7 som kan godtas. Man sparer da Espå, Tangenvika og Tangen-halvøya for et gedigent og ødeleggende naturinngrep, samtidig som man oppnår en langt mer hensiktsmessig plassering av Tangen stasjon – nær E6 med de fordeler det medfører. G7 innebærer dessverre et inngrep på Tangen ved Viksdammen, men da i langt mindre skala enn ved Espå. Det er også grunn til å minne om at Viksdammen er en oppdemmet dam. Selv om hensyn skal tas og avbøtende tiltak selvsagt må gjennomføres så langt som mulig også her, er det vanskelig å sammenlikne denne ulempen med behovet for å verne om Norges største innsjø.

Det fremgår av ovennevnte at en forsvarlig utbygging til dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa uansett vil måtte innebære bruk av tunneler og kostbare avbøtende tiltak. Det er derfor verdt å kommentere at det østligste alternativet, som ble skrinlagt tidlig i silingsprosessen, innehar en del kvaliteter som gjør at man bør ta opp dette til ny vurdering. Det vises i så måte til foreslått trase fra Norges Naturvernforbund. Noen av fordelene vil være:

- Man unngår alle konflikter med strandsonen til Mjøsa. Konsekvensene vil være betydelige enkelte steder, selv om man går for de "beste" av de foreslåtte trasevalgene.
- Tangen stasjon kan fortsatt plasseres nær E6.
- Sist, men ikke minst: Man vil få en trase som er rettere og tillater ennå høyere hastighet. Ser vi jernbanen i et 100 års-perspektiv – og det bør vi – er dette det beste alternativet. Dovrebanen bør ikke bare sees på i Intercity-sammenheng (Oslo – Mjøsbyene), men som den fremtidig foretrukne reisemåten mellom Oslo og Trondheim. Det er i så måte svært betenkelig om vi nå bygger en jernbane som ikke holder mål på lang sikt.

## E6

Trase for foreslått motorvei går noe lenger unna strandkanten enn jernbanen, men likevel er potensialet for et voldsomt inngrep i landskapsbildet til stede, avhengig av hvilke alternativer som velges. Argumentasjonen blir derfor tilsvarende som for jernbaneutbyggingen:

- Hensyn til landskap, natur og miljø må vektlegges framfor ønsket om å bygge billigst mulig – inngrepet er så stort at det har betydning både for livsgrunnlaget i lokalsamfunnene og hele områdets verdi som naturmiljø.
- Ønsket om å øke infrastrukturens kapasitet i innlandet av hensyn til næringsliv, arbeidsplasser og kortere reisetid mellom regionssentre kan være legitimt nok, men vi kan ikke tillate at dette så til de grader skal gå ut over slike naturressurser vi her snakker om. Bosetting i Utkant-Norge vil også være truet, og dermed kan utbyggingen utgjøre et bidrag til en svært negativ distriktpolitikk.
- Med de verste E6-alternativene kan vi kan ende opp med at lokalsamfunnene sør i Stange marginaliseres og ender som et transittområde alle kjører forbi og få ønsker å bo; dette er ikke noe heldig utgangspunkt for å skape et levedyktig og bærekraftig livsgrunnlag i distriktene – noe man får håpe fortsatt er offisiell norsk distriktpolitikk.
- Det er forkastelig når tiltakshaverne i så stor grad bruker "kjøreopplevelse" som argument for dagløsninger! Dette må vektles langt lavere sammenliknet med bo-opplevelse for de som lever her 365 dager i året. Ønske om sikker og effektiv kommunikasjon kan aksepteres, men det må jo være et motsetningsforhold mellom forslag om total rasering og ønsket om å ha synet av et vakkert innlandsmiljø å tilby de reisende? Man kan spørre hvem dette området skal være til for: De som bor her og de som kommer hit for rekreasjon og fritidsaktiviteter – eller alle som kjører forbi og vil se på...

Følgelig er det påkrevet å benytte tunneler i stor utstrekning for å skåne miljøet.

- Strekning D, Skrårud – Strandlykkja stasjon:  
Det vises igjen til fig. 4-2 i Forslag til Kommunedelplan – alt. D1 kan ikke forsvares, og man må innstille på alt. D2, som sammen med D2 for Dovrebanen frigjør viktige arealer og sikrer så vel bosetting som rekreasjonsområder.
- Strekning E, Strandlykkja stasjon – Kleverud:  
Området er lite befolket, og E6 vil gå i en viss avstand til Mjøsa. Man kan her lage en lengre dagstrekning, og således bør ønsket om utsikt fra veien være behørig dekket her! For øvrig er det ovenfor argumentert for at jernbanetraseen på dette området må revurderes, evt. med et nytt, østlig alternativ som optimal løsning.
- Strekning F, Kleverud – Skaberud:  
For E6 står det her igjen to alternativer; F2a (kort tunnel ved Espå) og F3 (lengre tunnel fra Hestnes forbi Espå). På bakgrunn av tidligere argumentasjon, vil ikke F2a være en tilfredsstillende løsning. Selv om tettstedet Espå blir forskånet (jfr. fig. 4-11), innebærer dette for store inngrep i landskapsbildet sør for Espå. Eneste forsvarlige løsning blir dermed alt. F3 (jfr. fig. 4-9 og 4-13), som ivaretar nødvendige hensyn til landskapsvern og lokalsamfunn sør for Espå.

Alt. F3 innebærer et nytt, stort kryss ved Skaberud som er dårlig tilpasset områdets størrelse. Grendas innbyggere vil komme til å oppleve at de bor i en trafikkmaskin, og den negative konsekvensen av utbyggingen er således svært stor. Lang tunnel for dette området bli tidlig avskrevet, og det er grunn til å stille spørsmålstejn ved at dette boligområdet – som har bestått siden lenge før den første E6-utbyggingen – så enkelt er blitt ofret. Fig. 4-22 i Forslag til Kommunedelplan viser på ingen måte hvilket stort inngrep man vil foreta i området. 3D-visualiseringen gir derimot en viss ide om hvilken nedbygging av området som vil resultere, der innbyggerne får påkjøringsramper, rundkjøringer, bro og tilfartsveier, samt firefelts motorvei med sterk belysning, rett utenfor stuedøra. Et alternativ som bør utredes, er en kortere tunnel ("miljølokk") ved avkjøringene, for å minske omfanget av installasjonen og bedre innpasse vegen i et trangt boligområde.

### Avslutning

I slike store utbyggingssaker vil det alltid oppstå konflikter mellom storsamfunn – lokalsamfunn. Storsamfunnet har et ønske om mest mulig vei/bane for pengene, og ønsker en billigst mulig utbygging. Lokalsamfunnet kjemper med ryggen mot veggen for å stå imot "overmakta", og forsøker å opprettholde gode levevilkår og et mest mulig uberørt naturlandskap. Selv om dette kan kalles en klassisk problemstilling, er det forhold ved denne utbyggingen som vil forårsake langt mer kritiske konsekvenser enn man har sett på lenge – også i nasjonal målestokk.

Utbyggingen av E6 og Dovrebanen langs østsiden av Mjøsa representerer et gigantisk inngrep i slike lokalsamfunns eksistensgrunnlag. Det er derfor ikke akseptabelt at disse områdene skal ofres på infrastrukturens og fremkommelighetens alter. Nettopp dette vil skje dersom de billigste alternativene velges – og tiltakshaverne har gått langt i å anbefale nettopp det.

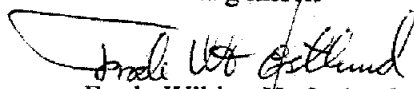
Det er grunn til å stille spørsmålstegn ved den drøfting av konsekvenser som foreligger i Forslag til Kommunedelplan, og som tiltakshaverne står bak. Det er her lagt opp til en tendesiøs språkbruk for å marginalisere effektene av utbyggingen, og man forsøker å "definere" en virkelighet der området ikke tillegges særlig verdi. De negative konsekvensene av utbyggingen kalles stort sett "liten" eller "middels". På hvilket grunnlag kan tiltakshaverne hevde at "Ingen særskilt verdifulle landskap blir spart ved å velge de lange tunnelløsningene"? I realiteten er det motsatt, og tiltakshaverne kan beskyldes for å ha konstruert en årsaksanalyse som passer til den ønskede konklusjonen!

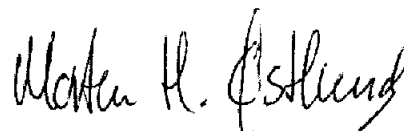
Når det gjelder de avbøtende tiltak som er foreslått, for eksempel tursti på fylling ut i Mjøsa og underganger ved jernbanen for å "sikre adkomst til Mjøsa", er dette mest for symboltiltak å regne. De kan mistenkes som en avledning fra de reelle konsekvensene dersom de fremholdte billigste alternativer velges, og har i realiteten ingen verdi som tiltak, siden områdene da uansett vil være ødelagt.

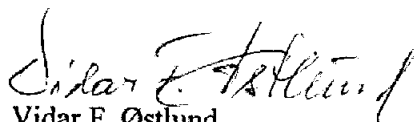
Som tiltakshavere skal Statens Vegvesen og Jernbaneverket utrede konsekvensene av utbyggingen, og vi anerkjenner deres oppgave med å kommentere alternativene. I denne saken er det imidlertid klart at de har gått alt for langt i å gi føringer, og i alt for stor grad selv er med på å fastlegge hvilken beslutning som skal fattes. Man må spørre om tiltakshaverne skal tillates å sitte i førersetet av norsk distriktpolitikk, all den tid deres oppgave er å bygge infrastruktur, og – som det tydelig framgår av konsekvensutredningen – bevaring av utkantstrøk og naturområder ikke står på agendaen. Vi angriper ikke prinsippene i saksgangen, men det faktum at tiltakshaverne så åpenlyst mangler tilstrekkelig gangsyn, og så til de grader prioriterer billig infrastruktur og de reisendes opplevelse framfor naturverdier og fastboendes livskvalitet.

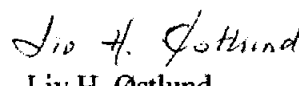
**Oppsummert kreves alternativene med lange tunneler for E6 og alt. G7 for jernbanen som en minimumsløsning. Vi er klar over at dette innebærer betydelige investeringer, men vil påstå at dersom myndighetene ikke tar seg råd til dette, er ikke utbyggingen i seg selv viktig nok. I et lengre perspektiv har vi ikke råd til å lage halvgode løsninger.**

Med vennlig hilsen

  
Frode Wiking H. Østlund  
Espa

  
Morten H. Østlund  
Espa

  
Vidar F. Østlund  
Espa

  
Liv H. Østlund  
Espa

STANGE KOMMUNE	
Reg. Nr. CH83/07	JAH
03 APR 2007	
130/12	
07/1329	
YNGVIG FARRHEIM	

# HØYRINGSSTAR - E6 JERNBANE

Til STANGE KOMMUNE FRÅ OLAV STARRHEIM OG YNGVIG FARRHEIM.

ETTER UENDELEGE MØTE MED POLITIKARAR, VEGVESEN OG JERNBANEVERK — OVER ÅR MED FOLKELEG ENGASJEMENT OG INNSATSVILJE — ER UTMATTINGSPROSESSEN SNART NER VED Å KNEKKE TRUA PÅ LOKALDEKORRATI OG ALT STAKK OM MILJØKSYN OG VERN AV VIKTIGE VERDIAR FOR FOLKS KVARDAGSLIV. STAPPFULLE FOLKEMØTE, MED IMPONERANDE SAMLA VILJE TIL KONSTRUKTIV DEBATT, OG EIT SAMARBEID VELFORENINGANE IMELLOM, FRÅ EIDSVOLL I SØR TIL TANGEN I NØRD, HAR GJENNOM ÅRA GITT HÅP OM AT STOR-SAMFUNNET TIL SIST VILLE LYTTE OG FORSTÅ, OG GÅ BORT FRÅ PLANEN OG Å GJERE DENNE PERLA AV EIT NATUR OG BUMILJØ OM TIL EI BRØLANDE TRAFIKKÅRE. PÅ FOLKEMØTET PÅ TANGEN 7 MARS-ØF GAU VEGVESENET OSS SITT ARROGANTE SVAR VED Å GÅ INN FOR DET DESIDERT VERSTE ALTERNATIVET AV UTBYGGINGSMÅTAR.

J TIDLEGARE MØTE HAR VEGVESENET GJORT STØRT NØMNER AV AT DEI KUN ER NØYTRALE UTREIARAR FOR POLITIKARANE — UTAN EIGENVILJE — MEN PÅ MØTET I MARS SPRANG DEI UT SOM DET BERØKDE "TROLL AV ØSKE" OG KUNNE FORTELLE KVA STRATEGIEN ER OM LOKALPOLITIKARANE HØYRER MEIR PÅ SITT EIGE FOLK ENN PÅ VEGVESENET.

EIN SKULLE TRU AT VI SOM ER INNBYGGARAR AV EI NATURPERLE, EI UMISTELEG STRANDSONE LANGS NORGE SIN STØRSTE INNSJØ Mjøsa, VILLE KJENNE OSS TRYGGE PÅ AT EIT SAMFERDSLE - ELLER MILJØDEPARTEMENT VILLE VERE VÅR SIKRASTE STØTTESPELAR I DENNE SAKA. EI REGJERING SOM ALT HAR KJØPT EI LITA BADESTRAND PÅ NØKRE METER FOR MILLIONAR, OG DERMED SIGNAL-LSERT KOR VIKTIG STRANDSONA ER — OG I ANDRE

SAMANHENGAR SLOSS FOR ALLMENNINGSRETTE TIL  
 TRI FERDSLE I DENNE SONA, SKULLE VERE VÅR  
 SIKRASTE ALLIERT. SLIK ER DET DESSVERRE IKKJE.  
 VI KENNER OSS RETT OG SLETT IKKJE SAMANHENGSBARE  
 MED SØRLANDSSTRENDER OG HYTTEPARADIS AV  
 RØKKE-FORMAT. VILLE DET I DET HEILE VERE  
 MULEG - ANNO 2007 - Å FØRE EIN EUROPAVEG-  
 TRASÉ LANGS STRANDA ANDRE STADER ENN DER  
 POLITIKARANE PÅ FØREHAND HAR DEGRADERT OMRÅDET  
 TIL LITE VERDIFULLT? SLIK ER DET DESSVERRE  
 VI GJENNOM ÅR HAR OPPLEVD STREKNINGEN MINNESUND-  
 TANGEN VURDERT. EIN TRANSPORTETAPPE. EI  
 BRATT ÅSSIDE UTAN STORE GARDAR OG ÅKRAR,  
 ABSOLUTT IKKJE SYNONYMT MED NAMNET HEDEMARKEN.  
 MEN EIN SKULLE KUNNE FØRVENTE AT EIT FYLKE,  
 EIN KOMMUNE, VILLE LYTTE TIL SITT EIGE FOLK NÅR  
 DEI FORTALDE OM DEI UNIKE VERDIANE SOM OPENBART  
 ER HER I SØR. KVI FOR ELSKAR FOLK Å BU HER?  
 MIDT I BRATTE LIA? KVI FOR ER STREKNINGA DEPR  
 MED SMÅ, ETTER HATJELL-MÅL FATTESLEGE NYTTER,  
 OG KVI FOR VIL SÅ MANGE PRØVE Å BU HER TRASS  
 MANGEL PÅ UTBYGDE KOMMUNALE GODER SOM KLOAKK-  
 ANLEGG OG VASSVERK? VI SOM ER INNFLYTTARAR  
 I FYLKET, OG SOM HAR VORE INVITERTE TIL SERIØSE  
 "BRAINSTORM-MØTER" I FYLKESKOMMUNALT REGI, DER  
 DET STORE SPØRSMÅLET ER KORLEIS FÅ FOLK TIL Å  
 BUSETTE SEG I HEDMARK, SLUTTAR ALDRI Å UNDR  
 OSS. — VÅR DEL AV FYLKET LIGG NÆR GARPERMOEN.  
 VI LIGG I EI SØRVESTVENDT LI DER KLIMAT ER  
 CA 10°C VARMARE VINTERSTID ENN RESTEN AV  
 FYLKET. PLANTERIKDOMMEN HER ER VELKJEND  
 OG VI KAN NYTE SYNET UTOVER Mjøsa DER HO

ER PÅ SITT BREIASTE, MED LANDEMERKET SKREIA MIDT IMOT. EIN KAN FORSTÅ AT FYLKEPOLITIKAR TØRUNBAKKEN SYNEST AT DET ER EIT FANTASTISK FLOTT LANDSKAP FOR TURISTAR Å KØYRE I GJENNOM, MEN IKKJE TILSIJENELEG AT HO KAN FÅ SEG TIL Å ØVERSJA DEN TOTALT ØYDELEGGANDE EFFEKTEIN EI E6- OG JERNBANEUTBYGGING, UTAN OMFATTANDE TUNNELL-LØYSINGAR, VIL HA FOR INNBYGGARANE SOM SKAL BU I DETTE LANDSKAPET.

DEN NOVERANDE E6, MED SI STADIG AUKANDE MENGEDE AV TRAILARAR OG PRIVATBILAR, GÅR SOM EIN JAMN STRAUM GJENNOM BYGDENE HER. HER ER ALDRI STILT LENGER, OG BRÅKET AUKAR MARKANT MED AUKA FARTSGRENSER. VI SOM BUR RELATIVT HØGT OVER VEBEN HØYRER BRÅKET MINST LIKE STERKT SOM LENGER NEDE. DETTE VERT ALDRI NEMNT I NOKON VEBVESENPLAN. STØY ER OMTRENT FRÅVERANDE SOM NEGATIV FAKTOR, ENDÅ DET ER DEN SOM VERKELEG TRUGAR NERVESYSTEMET DØGNET RUNDT. SYLVIA BRUSTAD HAR UTTALT AT STØY ER NOKO MENNESKET HAR RETT TIL Å VERNAST FRÅ.

MON TRU OK HO KJENNER FYLKEET HO KJEM FRÅ? JERNBANEVERKET SI BRU OVER Mjøsa, DER TOSPORSBANE MED TOG BÅDE MED GODS OG FOLK, DAG OG NATT, KJEM TIL Å UTGJERE EIT STØYPROBLEM ADSKILLEGE STØRRE ENN DEI VAR VILLEGE TIL Å UTGREIE PÅ MØTET I MARS. FARTEN SOM SKAL OPP DRASTISK BÅDE FOR BANE OG VEB AUKAR SOM KJENT STØYEN BETRACKELEG. STØY OVER VATN AUKAR LYDEN, OG SKREIA VIL REFLEKTERE DENNE LYDEN TILBAKE.

TILGANGEN TIL Mjøsa, OG DERMED BRUKEN AV STRANDA TIL REKREASJONSOMRÅDE ER IDAG SVÆRT BEGRENSET, MED BANE, VEB OG E6 SOM

EFFEKTIVE BUFFARAR. HÅPET VAR AT EI UT-  
BYGGING AV BANE OG VEZ ANNO 2007 VILLE HATT  
SOM MÅL Å VELGE BETRE LØYSINGAR ENN DEI SOM  
VART VALT TIDLEGARE, DENGONG OMGREP SOM  
LANDSKAPSVERN, STRANDSONEVERN OG MILJØKRISE  
KNAPT NOK VAR OPPFUNNE. PÅ VEGVESEN OG  
JERNBANENETK SI ELEGANTE SKJERMFRAMSTILLING  
SER DEI TYDELEG FOR SEG KORLEIS VI HER I  
SPR SKAL KOSE OSS MELLOM VEZAR OG BANE,  
BADE I VAKKERT TILLAG A LAGUNER, OG FISKE  
PÅ SJARMERANDE HYLLER UTAN PÅ JERNBANE-  
TRASEEN! DET DEI RESSVERRE IKKJE NEMNER  
MED EIT ORD ER LYDEN AV GODSTOG I 200 KM.  
PR. TIME RASANDE FORBI — OG EIN ALDRI STOP-  
PANDE BILSTRAUM, MED 100 KM I TIMEN, SOM  
MILJØSKAPANDE FAKTOR DER VI GLADE PLASKAR  
RUNDT!

MEG  
MED EI LØYSING UTAN <sup>LANGE</sup> TUNNELLAR KAN DETTE  
UNIKE STRAND OG LI-BELTET FRA MINNESUND  
TIL TANGEN ALDRI VERTE ANNA ENN EIN BRØLANDE  
TRANSPORTETAPPE. FOLK KAN KANSJØS OVERLEVE  
I GUNSTIGE LOMMER, MEN SOM LIVSKRÆFTIGE  
MENNESKESAMFUNN, DER FOLK RAN BU OG TRIVAST,  
OG UTVIKLE NATURTILPASSA NÆRING VIL VERE  
TAPT.

MJØSA ER NORGES STØRSTE INNSJØ. HEDMARKS-  
CREDOET: "DET ER SAME KOR EG ØUR BERRE EG  
SER MJØSA" SKULLE VEL I GRUNN FORTELLE NOK  
TIL AT HEILE OMRÅDET RUNDT INNSJØEN VART  
FORVALTA MED PIETET. AT FYLLET OG FYLKESMANN  
TIL NO KLART HAR VIST AT DEI HAR SPELA FALITT  
I FORTHOLD TIL INNBYGGERANE HER ER TRIST OG

SJOKKERANDE: AT SAMFERDSLEMINISTER NAVARSETTE  
 MISTER HOVDDET I VINTER OG UTTEKAR AT HO VANSKELEG  
 KAN TILRÅ TUNNELLAR ANDRE STADETZ ETIN DER  
 DET ER RASFARE, FÅR VI HÅPE VAR EIT UTSLAG  
 AV FORTVILING OVER DEI MANGE RASA PÅ VESTLANDET.  
 VI HAR MANGE GOR RÅNE PÅ TUNNELLVALG FOR  
 Å SPARE INNBOGGARANE OG NATURPERLER FOR  
 STØY OG RASERING TIC AT HO KAN BRUKE EIT SLIKT  
 ARGUMENT.

DÅ DEN NOVERANDE E G VART PLANLAGT, VAR EI  
 AV SKISSENE AT VEGEN SKULLE LEGGAST  
 OPPÅ ÅSEN - DEN SÅKALLA 'AUSTLETE TRASEEN'.  
 DENNE LØYSINGA VAR I HØGSTE GRAD AKTUELL  
 OGSÅ I FØRSTE FASE AV DENNE UTBYGGINGA.  
 HER KUNNE VEG OG BANE GÅ PARALLELT OG  
 TRIGJORT HEILE DEN AKTUELLE STRANDSONA.  
 AV EIN ELLER ANNAN GRUNN VART DENNE LØYSINGA  
 AVVIST. VAR DET P.G. AV REIN ØKONOMITENKING?  
 ER DET FOR SEINT Å VURDERE DENNE PLANEN  
 OMATT?

NÅR EIN KALKULERAR ØKONOMI, ER DA FORRINK-  
 ING AV DET ØKOLOGISKE MILJØET SATT EIN PRIS  
 PÅ? ER VERDITAP PÅ EIGEDOM OG LAND REKNA  
 INN? BU- OG FRITIDSMILJØET RUNDT EIT SLIKT  
 ALTOMFATTANDE NATURINNGREP HAR AADSKILLES  
 STØRRE OMFAANG ETIN DET VEGVESEN OG JERNBANG-  
 VERK KALKULERAR MED. I NEIRA SKRIFTLEGE  
 MATERIALE VURDERAR DEI JO AT BYGDENE HER  
 PRAKTISK TALT IKKJE HAR ULEMPE MED EI SLIK  
 UTBYGGING, SER LES TATT I BETRAKTNING AT  
 STØYPLASENE ER OMTRENT IKKJE EKSSISTERANDE

i DEIRA PLANAR.

DET ER VÅRT HÅP AT STANGE KOMMUNE BETRAKTAR DEN SPÆLEGE DELEN SIN SOM FULLVERDIG RESURS, SOM HAR REKREASJONS-VERDIAR EI ØKOLOGISK PRESSA FRAMTID KAN TRENGE. PRISEN PÅ DEI MEST OMFATTANDE TUNNELLØYSINGANE, SOM VIL SPARE OSS FOR DEI VERSTE PLÆSANE, MÅ VURDERAST OPP MOT VERDIFORRINGA AV HUS OG EIGEDOM OG TAP AV UTVIKLINGSPOTENSIALET I OMRÅDET, SJØLV OM PERGANE TILHØYRER FØRSKJELLIGE SPAREBØSSER.

Å BYGGE EIN FRAMTIDSRETTA TRASE FOR E6 OG JERNBANE MELLOM EUROPA OG NORDNORGE ER EI NASJONAL OPPGAVE. Å VERNE DET UNIKE MILJØET SOM FINN RUNDT MjøSA, BÅDE FOR MENNESKE OG NATUR, ER EI LIKE UDISKUTABEL UTFØRDRING FOR HEILE NASJONEN.

VI HÅPAR AT VI SAMAN MED KOMMUNEN KAN FÅ GJORT KLART FOR FYLKE OG STAT KVA FOR UMISTELEGE VERDIAR VI EIG HER, OG SOM DEI TYDELEGVIS TRENG HJELP TIL Å FÅ AUGENE OPP FOR.

Med beste helsing

~~Xaroulo Fassefett~~

Jan Fassefett

SULU 31 MARS 07.

At det ikkje skal bli store støyproblem

Det er lett å skjønna at problem-punktet som togbrukarane og dei fastbuande lett blir usamde om, er det med tunnel. Det er noko som heiter "å oppleve Noreg innafrå" (eller "frå magesekken") eller "å oppleve innsida av landet". Når ein har vori på tur og reist inn og ut av tunnelar i timevis, har ein snart fått nok av det.

Dessutan: Når ulykka eller uhellet er der - - - Å sitja i eit tog som må stoppe på grunn av at dei har køyrt på eit dyr eller noko slikt, set ikkje varig merke i sjela til dei som er med. Men skulle toget bli ståande i ein tunnel, blir det straks annleis. Det treng altså ikkje vera noka stor ulykke før situasjonen inne i ein tunnel blir traumatisk for folk.

Og skulle det vera ulykke med personskade - kor lang tid vil det ta for ambulanspersonell å få ut dei skadde frå ein tunnel?

### Mine prioriteringar utfrå dagens opplegg:

Eg tenkjer fyrst og fremst på at flest mogleg skal ta toget. Dermed blir "holdeplassen" ved det gamle metallstøperiet uakseptabel. At den traséen if. kartet går ut over mest dyrka mark og flest hus, veg også.

På møtet på Tangen sa ein talsmann for planleggjarane at når folk fyrst hadde sett seg i ein bil for å dra på stasjonen, tydde ikkje den lille forlenginga av vegen noko.

Vedkomande har ganske klart ikkje køyrt den aktuelle bakken vinterstid.

Bakken frå riksveg 222 og ned i dumpa der bekken renn ut i Tangenvika kan vera temmeleg skummel. Ingen stad blir det så raskt uregjerleg glatt som der. Og strøbilar og slikt bruker si tid - - - Ungar går nede i dumpa på veg til og frå skulen -

Planleggjarane burde brukt den vegen gjennom vinterhalvåret før dei uttala seg.

Ein skal ikkje ha "dansa" på kryss og tvers nedover den vegen meir enn ein gong før ein heller bruker E6 når bygdevegane er glatte og E6 saltstrødd.

På dette grunnlaget må eg "røyste på" ein stuttare tunnel mot Tangen og "holdeplass" - kva det no ligg i det uttrykkjet - i nærleiken av dammen. MEN eg skulle gjerne sett at denne "holdeplassen" kom lenger unna dammen. Jmf også seinare punkt.

### Det eg ser som overlegent best

Det er *ei* løysing som *kombinerer* passasjerønskje, ønskje frå dei som bur i området og miljøomsyn. Eg har skrivt om det før - det er å leggje heile traséen opp på bru.

Bruløysing er minst arealsløyende.

Ein har alt i utgangspunktet unngått kryssing i plan.

Jernbana blir ikkje liggjande som sperre i landskapet.  
 Ein treng ikkje ha så mykje "huslaus" plass kring bana.  
 Ein kan jamne ut kurvar og justere stiging utan store inngrep i terrenget.  
 Passasjerane får gleda av å kunne oppleve landskapet dei køyrer gjennom.  
 Og ikkje minst: Ein slepper problemet med dyr (og barn!) på lina. (Eg såg ein kommentar på nettet om ein tragedie med ein unge som hadde villa seg inn på lina.)

Problem som står att: Støyproblemet.

Det kan kanskje la seg løyse med utgangspunkt i at ein ikkje bruker mast til å føre fram straumen til bana.

Dette med "bane på bru" kan bli brukt langs den gamle traséen - og bør i det minste bli brukt på den plassen der ein elles vil dekkje ei gamal Kongevegs-bru med fyllmasse! Men, eg har sett ein annan idé i avisa - der galdt det "høyhastighetsbane" gjennom Østerdalen. Idéen var å la jernbana gå på bru i etasjen over motorvegen!

Det må ein kalle verkeleg arealsparing!

Her må eg så attende til dette med E6:

### Tryggare E6

Eg for min part vil gjerne støtte tanken om at E6 skal bli tryggare. Men det kan ein gjera på ein mykje enklare måte enn det no er lagt opp til - utan arealsløsing og dyr tunnel.

Ein kan ha "fysisk sperre" midt i vegen. Det inkluderer at ein må syte for at "vegskulderen" er god nok til at bilane kan svinge til sides for utrykningsbilar.

Ein ting få tenkje på, men som kanskje ville vori bra: Om den fysiske sperra hadde inkludert ein hekk av eit eller anna slag. Dei har jo nemleg komi fram til at enkelte uforklarlege ulykker kan koma av epileptiske anfall. Slike kan heilt friske menneske få ein eller annan gong i livet. Og epileptiske anfall kan bli framkalla av *lysblink*. Det er altså ikkje heilt farefritt å køyre imot ein kø med lys på. Ikkje på ein firefelts veg heller.

Ein låg kant som "fysisk sperre" dekkjer ikkje for lysa frå møtande bilar, eit høgt gelender med like langt mellom kvar stolpe, gjer problemet enda verre -

Noja, eg går ut frå at denne tankegangen er langt utafor dei banene vegplanleggjarane tenkje i - men vil dei verkeleg ha det trygt på vegen, kan dei kanskje også vurdere noko slikt.

### Enda meir samarbeid mellom E6-prosjekt og bane?

Som ein ser, ville det ikkje vera umogleg å la dette med "fysisk sperre" gå hand i hand med å laga "bane på bru" over E6. Kanskje det er aller beste løysing - med utgangspunkt etter Minnesundsbrua - - -

### Konklusjon:

Eg tykkjer at ingen av planane for E6/Dovrebane er bra nok no. Klimaforverringa vi har opplevd, dei økonomiske tapa folk har hatt i denne samanhengen, er truleg berre starten på eit problem som kan bli mykje verre om vi ikkje endrar tankegang.

Eg er ikkje i tvil om at vi kjem til å måtte i gang med det prosjektet som vart lagt fram i avisa - høyhastighetsbane gjennom Østerdalen. Den slags bane har ingenting på landjorda å gjera, den må opp på bru -

*Og kvifor ikkje regiontog på bru også?*

Ein ting la eg merke til på møtet vi hadde: Ei slags nervøs masing om at "toget er gått" når det galdt andre løysingar. Kven det er som vil haste på og er nervøs for å få andre innspel, veit eg ikkje. Eg trur ingen er tent med panikkfart -

Men heller ikkje med ut-tværing. Eller furtning. Offentlege organ kan jo presse sitt gjennom med furt - "vil de ikkje ha det vi kjem med, kan de få sitja der!"

Eg vel å tru at politikarane vil satse på å få ned luftforurensinga - og det så fort som mogleg. Eg vel å tru at dei vil setja full fres på det -

Eg vel å tru at ein entusiasme for å "feie for egen dør" på dette området vil kunne smitte andre i samfunnet.

Så eg ser faktisk det sist skisserte om E6 og tog i etasjer som ein mogleg utveg.

Elles som sagt: Ikkje stasjon i "huttiheita" - så nært den gamle som mogleg, trur eg. Og heller nærmare E6 enn lenger bort.

Med helsing frå  
Johanne L.G. Michaelsen  
2337 Tangen

