



## Statens vegvesen

Eidsvoll kommune  
Rådhuset  
2080 EIDSVOLL

Behandlende enhet:  
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Jarle Kristian Tangen - 62553655

Vår referanse:  
2005/010576-205

Deres referanse:

Vår dato:  
12.01.2007

### **Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange. Oversendelse av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 og Dovrebanen mellom Minnesund/Eidsvoll st. og Hedmark grense**

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i samarbeid utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for utvidelse av E6 til fire felt mellom Minnesund og Hedmark grense, og nytt dobbeltspor for Dovrebanen mellom Eidsvoll stasjon og Hedmark grense.

Dette er en del av arbeidet med utvidelse av E6 til fire felt mellom Gardermoen i Ullensaker kommune og Kolomoen i Stange kommune, og dobbeltspor tilpasset 200 km/t for Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar. Det er parallelt utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for E6 og Dovrebanen i søndre del av Stange kommune.

#### Samfunnsmål

Det er flere problemer knyttet til E6 mellom Gardermoen og Kolomoen:

- mange alvorlige ulykker, derav en svært stor andel møteulykker
- økende problemer med trafikkavviklingen, det vil si forsinkelser og lite forutsigbar reisetid

Hovedbegrunnelsen for å bygge dobbeltspor på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar er:

- Strekningen har fullt utnyttet kapasitet, og det er ikke mulig å øke antall tog på strekningen uten at dette går ut over punktlighet og reisetid.
- Det er på sikt et mål å øke frekvensen på Intercity-tog.

#### Varsel om oppstart og program for planarbeidet

Tiltakene faller inn under Plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Statens vegvesen og Jernbaneverket har, som tiltakshavere, utarbeidet et program for planarbeidet, jf forskrift om konsekvensutredninger av 1. april 2005.

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

Miljøverndepartementet har, blant annet på grunn av sakens geografiske kompleksitet, besluttet at Samferdselsdepartementet er ansvarlig myndighet for å fastsette planprogrammet, jf § 15 i forskrift om konsekvensutredninger. Planprogrammet ble fastsatt av Samferdselsdepartementet 30.mai 2006 etter forutgående høring og offentlig ettersyn i perioden 7.juli til 15.september 2005.

Etter utløpet av høringsfristen for planprogrammet fremmet Eidsvoll kommune et forslag om også å utrede et alternativ med en mellomlang tunnel for både E6 og Dovrebanen på strekningen Langset-Ørbekk-Korslund (3,5-4 km). Dette forslaget ble ikke tatt til følge av Samferdselsdepartementet ved fastsettelsen av planprogrammet, men Eidsvoll kommune har den 21.november 2006 i brev fra Samferdselsdepartementet fått aksept for at et alternativ i tråd med kommunens ønsker også skal omfattes av utredningen på lik linje med alternativene i fastsatt planprogram.

Oppstart av planarbeidet ble varslet ved annonsering i lokalpressen samtidig med at planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn. I perioden for offentlig ettersyn ble det avholdt informasjonsmøte på Vestheim forsamlingslokale 17.august og åpen kontordag på Minnesund (Jafs) 24.august.

Planprogrammet angir følgende overordnede hensyn som skal ivaretas i planleggingen:

- avklare hvilke strekninger en skal avvike fra eksisterende trasé
- avklare hvilke strekninger som eventuelt skal legges i tunnel
- utrede nærmere og avklare bruk av overskuddsmasser
- utrede avbøtende tiltak i fht nærmiljø, friluftsliv og bruk av strandsone for veg og bane
- avklare og løse eventuelle konflikter mellom veg- og bane
- avklare og utnytte potensialet som ligger i å se de to tiltakene i sammenheng

### Planprosess

Basert på planprogrammet og innledende kartlegging av verdier og konsekvenser for de forskjellige fagtemaene, har det vært arbeidet med å utvikle og vurdere en rekke alternativer og varianter av disse. I hele perioden fra våren 2005 til våren 2006 har kommunene, både politisk og administrativt, deltatt aktivt i å utvikle og vurdere aktuelle alternativer og er ellers holdt løpende orientert om fellesprosjektet. Regionale myndigheter er også holdt løpende orientert om dette og har samtidig hatt innsyn i og gitt innspill til det faglige grunnlaget for planleggingen. Grunnlaget for denne silingen ble videre presentert og debattert i åpent møte på Vestheim forsamlingslokale 20. oktober 2005. Alternativer som fremmes i foreliggende planforslag er ikke direkte forankret gjennom politisk vedtak i Eidsvoll, men med Samferdselsdepartementets aksept for å utrede et alternativ i tråd med kommunens ønsker på strekningen Langset-Ørbekk-Korslund, oppfattes det å råde enighet om hvilke alternativer som skal fremmes i planforslaget.

I etterkant av dette er det avholdt en rekke møter med administrasjonen i Eidsvoll kommune for å avklare utforming av plankart med mer. Det er enighet om at Statens vegvesen og Jernbaneverket gjennom Fellesprosjektet E6-Dovrebanen forbereder alt materiale som skal behandles, herunder utarbeider planforslag.

### Samfunnsøkonomisk vurdering for E6 – prissatte konsekvenser

Prosjektet E6 Minnesund-Skaberud er del av opprustingen av E6 mellom Gardermoen og Moelv/Biri. Strekningen Gardermoen-Moelv er tidligere utredet i egen konsekvensutredning med analyse av samfunnsøkonomisk nytte. Denne analysen forutsatte at hele strekningen blir bygd ut med samme standard og samme kapasitet. E6-utbyggingen som helhet har positiv nytte. Parsellen Minnesund-Skaberud er isolert sett den minst lønnsomme, fordi den både er dyrere å bygge ut pr løpemeter og har mindre trafikk enn de andre parsellene.

Analysene, jf kapittel 5.2 i hovedrapport, viser at den prissatte nytten er omtrent lik for alle alternativene som inngår i planforslaget. Dette forklares med at alle alternativene har omtrent lik reisetid, slik at tids- og kjøretøykostnadene blir like. Nyten ligger i økt framkommelighet, som utgjør om lag 2/3 av den totale nytten. Også for beregnede ulykkeskostnader er alternativene nær like, fordi alle alternativene vil gi tilnærmet like stor reduksjon i antall ulykker. Når det gjelder miljøkostnader oppnås det en lokal gevinst pga støytiltak, men miljønyten i sum blir negativ pga økte utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Samlet nytte er i størrelsesorden 1,9 mrd kr.

Beregnete kostnader, 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.

Differansen mellom nytte og kostnad uttrykker netto nytte. Fordi samlet brutto nytte er tilnærmet lik, spenner netto nytte (nåverdi) fra om lag null til mer enn én milliard kroner i minus. Spørsmålet er da hva samfunnet får, eller hvilke ulemper samfunnet unngår, for en merkostnad på inntil 1 mrd kr.

### Samfunnsøkonomisk vurdering for E6 – ikke prissatte konsekvenser

Plandokumentet med underlagsrapporter dokumenterer konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

Den landskapsmessige nytten av lengre tunnelstrekninger er at en unngår enkelte skjæmmende skjæringer. På den annen side reduseres reiseopplevelsen for trafikantene på E6. Ingen særskilt verdifulle landskap blir spart ved å velge de mest omfattende tunnelløsningene.

For naturmiljøet og kulturmiljøer kan en skåne viktige områder ved Ulvin ved å velge tunnelalternativene.

For nærmiljø og friluftsliv vil tunnelstrekningene gi effektiv støyskjerming av utendørs oppholdsarealer. I tillegg vil tunnelløsninger fjerne den barrieren som veg og jernbane utgjør i nærmiljøet i dag, og åpne tilgangen til Mjøsa. Det er imidlertid relativt få personer som får glede av dette. E6 berører ikke direkte strandsonen langs Mjøsa.

For naturressursene i området medfører ingen av alternativene vesentlige konsekvenser.

Større kjente (planlagte) og sannsynlige utbyggingsinteresser fins først og fremst ved Langset. Hensynet til eksisterende og planlagt bebyggelse ved Morskogen er ivarettatt ved begge alternativene på disse strekningene.

Mht sikker transport er det ingen forskjell mellom dag- og tunnelløsninger. Forskjellene oppstår først når det har skjedd uhell, idet konsekvensene av en ulykke er vesentlig større i en vegtunnel enn på en dagstrekning.

### Fellesprosjektet

Fordelene med felles planlegging for E6 og Dovrebanen er beskrevet detaljert i plandokumentet. Samordning av avbøtende tiltak er et sentralt poeng. I planleggingen er dette fulgt opp ved å søke etter løsninger der veg og bane går i tunnel på sammenfallende strekninger. Planforslaget omfatter slike muligheter ved Langset (alt B1a og B1b) og Morskogen (alt C2c). Særlig ved Ørbekk vil felles tunnelløsninger, som innebærer at dagens barrierer og støykilder blir fjernet, være nyttige, idet flere hensyn blir ivaretatt.

Det er usikkerhet om hvorvidt tiltakene også kan bli gjennomført som fellesprosjekt. Sett fra Jernbaneverkets og Statens vegvesens side kan en felles gjennomføring være nyttig av flere forhold.

### Tiltakshavers anbefaling

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 dyre alternativer med tunnel ved Ørbekk/Korslund og Morskogen.

#### B-strekningen (Minnesund-Korslund)

På B-strekningen er det tre alternativer. Alternativ B1 har en kostnad på 485 mill kr, alternativ B1a har en kostnad på 990 mill kr og alternativ B1b har en kostnad på 720 mill kr. B1a er 505 mill kr dyrere enn B1, og gir en langt dårligere økonomisk netto nytte enn B1, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for B1a enn B1.

B1b er 235 mill kr dyrere enn B1, og gir en langt dårligere økonomisk nytte enn B1, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for B1b enn B1.

Nytten av både alternativ B1a og B1b i forhold til B1 med hensyn til miljø og samfunn forsvares ikke de økte kostnadene. Statens vegvesen vil vurdere innsigelse mot alternativene B1a og B1b og anbefaler at alternativ B1 velges.

#### C-strekningen (Morskogen)

Alternativ C1 (dagløsning for E6) har en kostnad på 400 mill kr, og alternativ C2c (lang tunnel for E6) har en kostnad på 670 mill kr, det vil si en forskjell på 270 mill kr. Alternativ C2c gir en langt dårligere økonomisk nytte enn C1, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for C2c enn C1. Alternativ C1 gir positiv effekt for nærmiljø og friluftsliv ved at Dovrebanen vil gå tunnel forbi Morskogen/Ulvin og frigjøre 3 km strandsone. Nytten av alternativ C2c i forhold til C1 med hensyn til miljø og samfunn forsvares ikke de økte kostnadene. Statens vegvesen vil vurdere innsigelse mot alternativ C2c og anbefaler at alternativ C1 velges.

#### D-strekningen (Skrårud-Strandlykkja)

Mesteparten av strekningen ligger i Stange kommune og valg av alternativ har vesentlig større betydning i Stange enn i Eidsvoll. Alternativ D1 har en kostnad på 320 mill kr, og alternativ D2 har en kostnad på 680 mill kr, det vil si en forskjell på 360 mill kr. Alternativ D2 gir en langt dårligere økonomisk nytte enn D1, mens de ikke-prissatte konsekvensene er bedre for D2 enn D1. Nytten av alternativ D2 i forhold til D1 med hensyn til miljø og samfunn

forsvarer ikke de økte kostnadene. Statens vegvesen vil vurdere innsigelse mot alternativ D2 og anbefaler at alternativ D1 velges.

Jernbaneverket vil parallelt oversende brev med sine anbefalinger.

### Avslutning

Statens vegvesen ber, på vegne av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange, Eidsvoll kommune om å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Planforslaget består av:

- Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning inkl. kartdel (Hoveddokument)

Med vedleggene:

- Dokumentasjon (temarapporter)
- Illustrasjonsplan (tegningsdel)

Det er i tillegg utarbeidet en kortversjon av planforslaget. Kortversjonen samt kartdelen av forslag til kommunedelplan er vedlagt dette brevet.

Vi vil ettersende nødvendig antall av de enkelte dokumentene til utleggingsbehandlingen, og ber om at dette bestilles på epost til: [inger.nes@vegvesen.no](mailto:inger.nes@vegvesen.no)

Fellesprosjektet tilbyr seg å bistå med den praktiske gjennomføringen av høring og offentlig ettersyn (annonsering, utsendelse til høringsinstanser, informasjonsmøter, osv)

Statens vegvesen Region øst

Med hilsen



Stein Fyksen  
Prosjektsjef



Jørn Reinsborg

2 vedlegg

Kopi: Stange kommune  
Jernbaneverket Region øst