



Statens vegvesen

Stange kommune
Rådhuset
2335 STANGE

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
Jarle Kristian Tangen - 62553655

Vår referanse:
2005/010576-204

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 Akershus grense og Skaberud/Sørli

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i samarbeid utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for utvidelse av E6 til fire felt mellom Akershus grense og Skaberud, og nytt dobbeltspor for Dovrebanen mellom Akershus grense og Sørli tømmerterminal.

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

Samfunns mål

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.

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 Tangen Samfunnshus 16.august og åpen kontordag på Espå (Veikroa) 25.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 strandsonen 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 Tangen Samfunnshus 19. oktober 2005. Alternativer som fremmes i dette planforslaget er forankret gjennom vedtak i Stange formannskap 8.mars 2006.

I etterkant av dette er det avholdt en rekke møter med administrasjonen i Stange 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 miljønyttene i sum blir negativ pga økte utslipp av CO₂ og NO_x. 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 skjemmende 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 Strandlykkja ved å velge tunnelalternativet.

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 Tangen. Hensynet til eksisterende og planlagt bebyggelse ved Strandlykkja og Hestnes/Espa er ivare tatt ved alle 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 Strandlykkja (alt D2) og Espa (i større eller mindre grad alle alternativene bortsett fra G1). Særlig ved Espa vil felles

tunnelløsninger, som innebærer at dagens barrierer og støykilder blir fjernet, være nyttige, idet flere hensyn blir ivarettatt.

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 Strandlykkja og Espa.

D-strekningen (Strandlykkja)

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. Nyttien av alternativ D2 i forhold til D1 med hensyn til miljø og samfunn forsvare ikke de økte kostnadene. Statens vegvesen vil vurdere innsigelse mot alternativ D2 og anbefaler at alternativ D1 velges.

E-strekningen (Strandlykkja-Kleverud)

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

F-strekningen (Kleverud-Skaberud)

Alternativ F2a (kort tunnel ved Espa) har en kostnad på 545 mill kr, og alternativ F3 (lang tunnel Hestnes/Espe) 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. Nyttien av alternativ F3 i forhold til F2a med hensyn til miljø og samfunn forsvare ikke de økte kostnadene. Statens vegvesen vil vurdere innsigelse mot alternativ F3 og anbefaler at alternativ F2a velges.

Jernbaneverket vil parallelt oversende brev med sine anbefalinger.

Avslutning

Statens vegvesen ber, på vegne av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange, Stange 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

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



2 vedlegg

Kopi: Eidsvoll kommune
Jernbaneverket Region øst