

Eidsvoll Miljøpartiet De Grønne  
Naturvernforbundet  
Eidsvoll Sosialistisk Venstreparti  
Eidsvoll Kristelig Folkeparti  
Samarbeidsrådet for biologisk mangfold, SABIMA  
NOF OA (Norsk Ornitologisk Forening, avd. Oslo og Akershus)

Eidsvoll 01.05.2015

Til  
Jernbaneverket  
Postboks 217, Sentrum  
0103 Oslo  
postmottak@jbv.no

## **Merknad til Planprogram Eidsvoll – Langset, saksnummer 201500832 Planprogram Eidsvoll – Langset.**

Vi viser til Jernbaneverket (JBV) sitt forslag til offentlig planprogram, detaljreguleringsplan for Dovrebanen Eidsvoll-Langset i Eidsvoll kommune, sendt på høring 18.03.2015.

I utkastet til planprogram er alternativ korridor Dokknes - Langset, gjort av Norsk Bane AS på vegne av Glomma og Vorma Elvelag, kommentert og anbefalt at ikke følges opp videre. Vi, De underskrevne organisasjoner, mener at den alternative korridoren kan ha klare fordeler, og at å ikke foreta en skikkelig utredning av denne, vil være svært uheldig.

I planprogrammet argumenteres det med at deler av alternativ strekning avviker helt eller delvis fra kommunedelplanen. Det stemmer, men en kommunedelplan kan endres av kommunen, hvis kommunestyret etter en utredning av den alternative korridoren finner det ønskelig. Dette kan en forvente at et framtidig kommestyre vil vurdere, og allerede er innstilt på. Vi viser her til ordfører Einar Madsen sitt brev til JBV av 02.04.2014, ref. 2011/4515/TVB, der det blant annet står «*For Eidsvoll kommune er det av stor betydning at framføring av dobbeltsporet jernbane gjennomføres så skånsomt som mulig. Dersom kommunen skal kunne fatte det beste mulige vedtaket i saken, må det alternative forslaget utredes på samme måte som Jernbaneverkets opprinnelige traséforslag. Merknader i utrednings- og anleggsperioden kan ikke tillegges vesentlig vekt for kommunen ved valg av trase for et anlegg som vil påvirke arealbruken i flere hundre år.*»

Vi bemerker også at ordføreren i brevet skriver «*...må det alternative forslaget utredes på samme måte som Jernbaneverkets opprinnelige traséforslag*». Dette mener vi ikke er blitt gjort av JBV, uvisst av hvilken grunn.

Det står også i planprogrammet, om alternativ strekning, at Dorr bru må bygges om (bygges ny). Dette er blitt tilbakevist av Norsk Bane AS. Dersom det i verste fall *skulle* vise seg at det *blir* nødvendig å bygge om eller rive deler av en bro, må en slik inngripen veies opp mot den planlagte traséen foreslått av JBV, som medfører å ødelegge viktig matjord, gjøre store inngrep i dyr, fugler og mennesker sine leveområder, og å fylle ut i Vorma og slik skape risiko for endringer i hydrologiske forhold med påfølgende risiki for negativ påvirkning lenger sør langs Vorma.

JBV skriver at de ikke kan se at det foreligger gode grunner til å utrede dette alternativet nærmere. Vi mener derimot at Norsk Bane AS sitt alternative forslag til trasé inneholder så mange mulige positive elementer, at det for oss er opplagt at dette må utredes. Vi viser her til «Bevar Mjøsas og Vormas strandsoner», som i et skriv viser til en rekke fordeler med Norsk Bane AS sitt alternative trasé-forslag (se vedlegg). Uten at vi kan stå inne for realiteten i deres fordelsliste, da det jo ikke foreligger en skikkelig utredning av deres alternativ, mener vi at følgende begrunner at Norsk Bane AS sitt alternative trasé-forslag må utredes:

- Mindre alvorlige og irreversible inngrep i naturområder og elvelandskap. Norsk Bane AS sitt forslag innebærer blant annet at ny bro kommer nær eksisterende broer over Minnestryken. Dette, i motsetning til JBV sitt forslag til ny bro, som kan ha svært uheldige konsekvenser på naturverdier og biologisk mangfold i Minnevika, der både ferskvannsfaunaen og fuglelivet kan rammes sterkt. Dette er også et fuglefredningsområde. I tillegg slipper man store utfyllinger i Vorma.
- Mindre nedbygging av matjord. Norsk Bane AS sitt forslag vil kunne gi mindre nedbygging av dyrket mark på Kråkvålhalvøya. Skissen viser også mer hensyn til ivaretagelse av matjord og boområder/støy gjennom at banen legges i kulvert gjennom de mest sårbare jordbruks- og boområder.

- Mindre inngrep i fuglefredningsområde, og generelt mindre uheldige konsekvenser for alt naturmangfold i området.
- Trolig bedre estetiske, friluftlivsmessige og støymessige løsninger. Forslag fra Norsk Bane AS innebærer at man unngår at store strekninger langs Vormas elvebredde blir steinsatt/gruslagt, og at man slik unngår å ødelegge er svært verdifullt friluftsområde, samt at man får mindre støy utover Vorma.
- Mindre endringer i strømningsforhold og mindre fare for erosjon. Det knytter seg trolig stor usikkerhet til framtidige strømningsforhold og fare for erosjon i JBV sitt forslag. Dette vil trolig reduseres ved Norsk Bane AS sitt alternativ.

Uansett trasévalg, vil en ny trasé kunne komme i konflikt med viktige lover og andre viktige vedtak. Det er dog en fare for at JBV sitt forslag vil være i større konflikt med f.eks.naturmangfoldloven, jordlova, fuglefredningsvedtak for Vorma/Minnevika, samt Grunnlovens paragraf 112, enn Norsk Bane AS sitt alternativ.

Vi mener det må utredes ytterligere minst én trasé for å skape et reelt valg.

Med hilsen

Øyvind Grønlie (sign), leder Eidsvoll MDG  
 Lars Haltbrekken (sign), leder Naturvernforbundet  
 Torleif R Hamre (sign), leder Eidsvoll SV  
 Einar Ordahl (sign), leder Eidsvoll KrF  
 Christian Steel (sign), generalsekretær, SABIMA  
 Håkan Billing (sign), leder NOF OA

Dokumentet er elektronisk godkjent av undertegnerne.

Kopi: Eidsvoll kommune  
 Akershus Fylkeskommune  
 Fylkesmannen i Oslo og Akershus  
 Eidsvoll Ullensaker Blad  
 Romerikes Blad  
 NRK  
 TV2  
 Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
 Norsk Bane AS  
 Samferdselsdepartementet v/statsråden

Vedlegg:

- Bevar Mjøsas og Vormas strandsone: «Bli kjent med alternativet»
- Eidsvoll kommune: «Utredning av traséalternativ for dobbeltsporet jernbane langs Vorma