

Skriftlig spørsmål fra Rasmus Hansson (MDG) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:572 (2014-2015)

Innlevert: 09.02.2015

Sendt: 10.02.2015

Besvart: 18.02.2015 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Rasmus Hansson (MDG): Jernbaneverket skal starte arbeidet med å regulere trasé for nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Minnesund. Et forslag som Jernbaneverket har trukket tilbake, ville gitt store inngrep blant annet gjennom fuglefredningsområder langs Vorma. For å unngå forsinkelser og minimere naturinngrep er det viktig at alle trasealternativer utredes tidlig.

Vil statsråden derfor forsikre seg om at Norsk Banes alternative trasé (utarbeidet på oppdrag fra Glomma og Vorma elvelag) utredes som et fullverdig alternativ?

Begrunnelse

Jernbaneverkets opprinnelige plan medførte fyllinger i opptil 20 meters høyde og inntil 77 meter ut i Vorma. Det er også planlagt bru tvers over Minnevika. Brua vil komme til å dele landskapet rundt Minnevika i to. I tillegg vil brua kunne medføre endring av strømforhold, erosjon og endrede livsvilkår for fugler, dyr og planter. Planene vil ramme både rødlistede planter og truede fuglearter i et unikt område. Det har ikke kommet noen signaler på at JBV planlegger store endringer i forhold til den opprinnelige planen.

På oppdrag fra Glomma og Vorma elvelag har Norsk Bane utarbeidet en alternativ trasé. Her er traseen trukket inn på land med mye mindre påvirkning av Vorma og evjer. Det meste av steinfyllingene mot Vorma er fjernet bortsett fra helt i syd og har en mye kortere krysning av Vorma ved Minnesund og er mer i harmoni med eksisterende bruer. Brua er også lagt helt i utkanten av fuglefredningsområdet.

Med en slik løsning kan man unngå de verste forstyrrelsene av fuglelivet og å splitte landskapet i to med en ny stor bru i Minnevika. Norsk Banes miljøtrasé ble enstemmig vedtatt utredet av Eidsvoll kommunestyre i desember 2013. Til tross for dette, er det foreløpig avist av JBV. En rekke aksjonsgrupper og organisasjoner, blant annet Aksjon Nei til Rasering av Mjøsas Strandsone, Bevar Mjøsas Strandsone og Glomma, Glomma og Vorma elvelag og

Naturvernforbundet mener at Norsk Banes alternativ bør bli en del av den offentlige behandlingen så snart som mulig. Vi håper at statsråden har mulighet til å bidra til dette.



Svar

Ketil Solvik-Olsen: I Nasjonal transportplan 2014-23 legges det opp til investeringer som skal gi sammenhengende dobbeltspor til Hamar innen utgangen av 2024. Den aktuelle dobbeltsporparsellen representanten Hansson tar opp, Eidsvoll - Langset, er ca. 9 km lang og inngår i den planlagte utbyggingen.

Trasékorridoren på denne strekningen ble fastsatt i en kommunedelplan med konsekvensutredning som ble endelig godkjent av Miljøverndepartementet i februar 2009. I denne prosessen ble det gjort grundige vurderinger av bl.a. tekniske og økonomiske konsekvenser, og virkninger for miljø og samfunn ved de ulike alternativene.

Jernbaneverket fremmet sommeren 2012 et forslag til reguleringsplan på deler av strekningen langs Vorma, men valgte av flere grunner å trekke dette tilbake i januar 2013. Jernbaneverket opplyser at etaten blant annet ønsket å se på muligheten for å redusere omfanget av fyllinger i Vorma.

Jernbaneverket har informert meg om at innspillet fra Glomma og Vorma Elvelag (GVE) som det vises til i spørsmålet, kom høsten 2013. En betydelig del av den foreslåtte nye traseen ligger utenfor kommunedelplanens korridor. Det er derfor Jernbaneverkets vurdering at å skulle gå videre med dette forslaget innebærer ny planprosess, noe som vil medføre risiko for forsinket framdrift i utbyggingen av dobbeltsporet til Hamar. Det er videre Jernbaneverkets vurdering at forslaget fra GVE ville ha innebåret høyere kostnader, en lenger distanse med dobbeltspor samt lavere hastighetsstandard og derfor noe økt reisetid. Forslaget fra GVE ville ha redusert inngrepet langs Vorma noe, men ville samtidig ha ført til betydelige inngrep i områder lenger vest som er tettere på lokalsamfunnet og befolkningen.

Det vil være ulike synspunkter på hvor en trasé bør gå, og det vil alltid være fordeler og ulemper ved ulike løsningene. Regjeringen ønsker å redusere planleggingstiden for utbygging av infrastruktur. Det er derfor viktig å unngå omkamper og holde fast ved de beslutninger som er fattet, så lenge det ikke dukker opp nye vesentlige opplysninger som gjør at beslutninger bør tas opp til ny vurdering.

Jernbaneverket vil våren 2015 legge frem et planprogram hvor etaten vil begrunne hvilke traséalternativer og hvilke temaer som etaten anbefaler utredet gjennom arbeidet med reguleringsplanen. I planprogrammet vil Jernbaneverket også redegjøre mer i detalj for hvorfor etaten ikke mener det er hensiktsmessig å vurdere nærmere traséalternativ som ligger utenfor den vedtatte kommunedelplanen. Forslaget til planprogram legges ut til offentlig ettersyn og vil bli politisk behandlet i Eidsvoll kommune.

