

## postmottak

---

**Fra:** Lene Liebe [lenel@nu.no]  
**Sendt:** 6. desember 2008 17:55  
**Til:** postmottak  
**Emne:** Brev til samferdselsministeren fra Natur og Ungdom

**Vedlegg:** Brev NTP 2010-19 Gardermoen-Lillehammer fra Natur og Ungdom.pdf



Brev NTP 2010-19  
Gardermoen-Li...

Hei

Sender vedlagt et brev fra Natur og Ungdom som er et innspill til prosessen med NTP 2010-19 og strekningen Gardermoen- Lillehammer

--  
Mvh  
Lene Liebe  
1. nestleder  
Natur og Ungdom

tlf. 23327401/ 90134531

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: <i>PS</i>	6.BEH.:
- 8 DES. 2008	
S.NR: <i>08/173-233</i>	
ARKIV: <i>412.3</i>	AVSKREVET:

Natur og Ungdom  
Pb 4783 Sofienberg  
0506 Oslo



Samferdselsminister Liv Signe Navarsete  
Miljøvernminister Erik Solheim  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite

5. desember 2008

## **En miljøløsning fra Gardermoen til Gudbrandsdalen**

Innspill til Nasjonal Transportplan 2010–2019

**Nasjonal Transportplan 2010-2019 er til politisk behandling, og klimagassutslippene fra veitrafikken i innlandet er høye. Natur og Ungdom ønsker med dette brevet å presentere en transportløsning for hele strekningen Gardermoen–Lillehammer.**

**For strekningen Gardermoen–Hamar foreslår vi en sammenhengende utbygging av dobbeltsporet jernbane med høyhastighetsstandard, der hele utbyggingen fullfinansieres innen 2015. Det bør velges en østlig trase som er uavhengig av dagens.**

**For strekningen Kolomoen–Lillehammer ber vi om en reell vurdering av et alternativ med sammenhengende dobbeltspor til Lillehammer og sikring av dagens vei med fysisk midtdeler og brede skuldre. Klimakutt og bedre trafiksikkerhet må være de absolutte kravene for valg av konsept på strekningen. Å unngå firefelts vei her vil også frigjøre midler til nødvendige sikkerhetstiltak mellom Lillehammer og Otta.**

### **Klima og dobbeltspor**

Natur og Ungdom mener at det må bygges sammenhengende dobbeltspor i hele Intercity-området mellom Skien, Halden og Lillehammer. Utbyggingen må legges inn i Nasjonal Transportplan 2010–19 og komme i stedet for en fortsatt utbygging av firefelts motorveier.

Dobbeltspor for toget er et viktig klimatiltak. Klimagassutslippene fra veitrafikken øker i samtlige norske kommuner og står for en femdel av Norges totale utslipp. Verdens utslipp må ned, og for å klare å kutte de globale utslippene i tide, må rike land som Norge også redusere våre utslipp. Derfor må det bli lettere å reise miljøvennlig i Norge. Jernbanen er utslippsfri og lite arealkrevende, men nå er kapasiteten rundt byene på Østlandet sprengt, og reisetidene lenger enn for to år siden. Dobbeltspor gir etterlengtet kapasitet til å frakte passasjerer og gods.

I rushtiden kan en dobbeltsporet jernbane frakte like mange personer som to firefelts motorveier ved siden av hverandre. Dobbeltspor gir mer kapasitet, større fleksibilitet og bedre robusthet, og gir muligheter for langt høyere frekvens enn i dag. Reisetiden, som er det viktigste når folk velger transportalternativ, kan reduseres med over en tredel på alle strekningene i Intercity-området. Mellom Oslo og Lillehammer betyr det 50 minutter spart.

### **Gardermoen–Kolomoen**

#### **Sammenhengende utbygging av dobbel jernbane i østlig trase**

På strekningen mellom Gardermoen og Kolomoen er det igangsatt bygging av firefelts E6. Samtidig finnes det planer for utbygging av dobbeltspor på jernbanen på samme strekning, som inngår i det som kalles et felles prosjekt med veiplanene. Dette prosjektet innebærer imidlertid ikke en reell

samtidig utbygging, siden veien har oppstart i 2011, mens dobbeltspor på jernbanen med dagens planer og bevilgninger ikke vil stå ferdig til Hamar før etter 2040.

Nå har regjeringen muligheten til å gjøre Gardermoen–Hamar til et gjennomslagsprosjekt for moderne og klimavennlig jernbane, gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan 2010–19. Natur og Ungdom mener at det må bygges sammenhengende dobbeltspor på strekningen i denne perioden.

### **Sammenhengende utbygging**

På grunn av lave økonomiske rammer, har en bitvis utbygging langs dagens trase lenge vært det eneste mulige alternativet Jernbaneverket har sett for seg. Vi har registrert at den rødgrønne regjeringen har økt bevilgningene til jernbaneinvesteringer betydelig, og at samferdselsministeren har vist stor interesse for å fullfinansiere store prosjekter for å sikre sammenhengende utbygging. Derfor ønsker vi på nytt å trekke fram at det er mulig å bygge ut sammenhengende dobbeltspor øst for Mjøsa. Sammenhengende utbygging sikrer at man kan velge en helhetlig trase, og kan også gi lavere kostnad, på grunn av mulighetene for mer rasjonell prosjektering og større finansiell sikkerhet.

### **Østlig trase**

Jernbanen fra Eidsvoll og nordover er en tett trafikkert strekning som i all hovedsak følger den opprinnelige traseen fra 1880-tallet. Den har fortsatt ett spor med møteplasser. Banen er av nasjonal betydning og trafikkeres av intercitytog mellom hovedstaden og Mjøs-byene og regiontog videre til Trondheim, med forbindelse til Rørosbanen, Raumabanen og Nordlandsbanen. I tillegg går det mange godstog mellom Oslo og Nordvestlandet, Trøndelag og Nordland. Pendlerne må vente på kryssende tog til og fra jobb og godstogene kommer sakte fram.

Til behandlingen av planprogrammet for strekningen sommeren 2006, spilte Natur og Ungdom og Norges Naturvernforbund inn at en alternativ, østlig trase for jernbanen burde vurderes i planprosessen. En dobbeltsporet jernbane i dagens trase her vil ikke tilfredsstillende dagens behov til moderne jernbane, og den vil gi store inngrep i Mjøsas strandsone.

Vi vet at det er mulig å finne en østlig trase for jernbanen, der sporet kan bygges sammenhengende. Selskapet Norsk Bane AS beskrev i 2006 et traséalternativ som ikke berører Mjøsas strandsone og som unngår å krysse Vormå på et sårbart sted. Det nye dobbeltsporet vil starte ved Venjar, om lag 4 km sør for Eidsvoll stasjon. Det er her dagens dobbeltspor på Gardermobanen ender. Dobbeltsporet må bygges ut over en strekning på 51 km, fram til Stange. Banen vil på mesteparten av strekningen tåle hastigheter på 270 km/t. Siden den nye banen starter så tidlig som ved Venjar, sør for Eidsvoll, blir det mulig å legge den på åsen øst for Mjøsa med akseptable stigningsforhold også for godstog. Et slikt alternativ vil selvfølgelig måtte utredes i større detalj, men vi mener at Norsk Bane sitt arbeid beviser at det er mulig å finne en god trase.

### **Konflikt med veien**

Natur og Ungdom jobbet mot en utbygging av firefelts E6 Gardermoen–Kolomoen fra 2002 til 2008. En av hovedgrunnene til dette var det uheldige konkurranseforholdet som vil oppstå mellom toget og veitrafikken når veien står ferdig. I dag er reisetiden med bil 65 minutter mellom Gardermoen og Hamar, og 56 minutter med toget. Dette er avgjørende for at folk skal velge det mest miljøvennlige alternativet, toget. Mellom Tangen og Oslo står også toget for 60 prosent av alle arbeidsreiser.

I dag må man kjøre med en gjennomsnittsfart på over 86 km/t, og dermed bryte fartsgrensen, for å

reise mellom Oslo/Gardermoen og Hamar like raskt som toget. Imidlertid vil en utbygging av veien og høyning av fartsgrensen forandre konkurranseforholdet. Med fartsgrense på 100 km/t på veien vil det ta kortere tid med bil enn med tog til og fra Hamar. Når dobbeltsporet står klart, vil det være toget som er det raskeste alternativet, og det er derfor avgjørende at dette kommer på plass raskt.

Det er enda ikke bestemt hvilken fartsgrense det skal være på den nye E6. For å hindre at jernbanen kommer dårligst ut i konkurransen, foreslår Natur og Ungdom at denne settes til 80 km/t. Dette vil også hindre negativ klimaeffekt av at biler er mindre effektive ved 100 km/t.

## **Kolomoen–Lillehammer**

### **Dobbeltspor på jernbanen og trafikkisikring av dagens vei**

Det er i dag store klima- og sikkerhetsutfordringer på E6 mellom Kolomoen og Lillehammer. Utslippene fra veitrafikken i de fleste kommunene har økt med over 30 prosent siden 1991. Samtidig omkom det 28 personer på veiene i Oppland i 2007, mange av disse på E6. Begge problemene må løses, og ingen løsning som er negativt for det ene målet, er akseptabel.

Vi ber om at man gjør en reell vurdering av hvilke transportalternativer som best oppfyller de kravene man stiller til forbedringen i transportsituasjonen. Denne prosessen bør framkomme tydelig i NTP 2010–19. De viktigste målene som må legges til grunn er Norges klimamål og nullvisjonen om trafikkulykker. Løsningen er å bygge dobbeltspor på jernbanen, samtidig som de farlige strekningene på veien bygges om til å være 2/3-felts vei med midtrekkverk.

### **Vei og klima**

Det er en klar konflikt mellom å bygge ny veikapasitet og å nå Norges klimamål. Mer kapasitet legger til rette for mer bilbruk, og åpner for en stor, forventet vekst, i stedet for å begrense den. I tillegg utkonkurreres miljøvennlige transportalternativer. Som tidligere nevnt gjelder dette blant annet Dovrebanen og E6, der veien får kortest reisetid så snart fire felt er på plass.

I forslaget til Nasjonal Transportplan 2010–19 står det at det er en konflikt mellom tiltaket «utbygging av firefeltsveg i pressområder» og miljømålene, fordi firefeltsveg fører til mer biltrafikk og dermed «klimagassutslipp, lokal luftforurensning, støy og inngrep.» Dette ser vi også i flere undersøkelser, og i erfaringer fra utbyggingen av E18 i Vestfold. Norge har som mål å delta for å stanse en temperaturstigning på over to grader globalt, og om å kutte egne utslipp med 30 prosent innen 2020, hvorav minst 2/3 skal tas innenlands. Det kan ikke bygges infrastruktur som legger til rette for økte utslipp, når utslippene må ned.

### **Vei og ulykker**

Det har skjedd mange alvorlige ulykker på E 6 mellom Gardermoen og Otta. Det er derfor viktig å sette søkelyset på tiltak som kan hindre disse, og det er uaktuelt å la veien forbli som den er i dag. På kort sikt må det iverksettes strakstiltak for å redusere ulykkesomfanget, bl.a. redusert fart. Samtidig må det planlegges og bygges midtrekkverk for å hindre møteulykker.

Et av de mest brukte argumentene for å bygge ut firefelts motorvei er å forhindre alvorlige ulykker, det vil i hovedsak si å forhindre de alvorlige møteulykkene. Ifølge Statens vegvesens egne anslag vil et enkelt fysisk skille mellom kjøreretningene i typiske tilfeller redusere antallet møte- og utforkjøringsulykker med 80–90 prosent. En utvidelse til fire felt mellom Kolomoen og Lillehammer er derfor ikke nødvendig for å ivareta trafikkisikkerheten på veien. Med midtrekkverk og bredere veiskulder oppnår man like gode resultater på mye kortere tid og til en lavere kostnad, ved at de samme årlige bevilgningene mye raskere kan øke trafikkisikkerheten over lengre strekninger, og således blir flere menneskeliv spart.

Det er en sterk sammenheng mellom økt trafikk og økt ulykkesfrekvens. Å øke kapasiteten på E6 vil medføre økt trafikk både på E6 og på mange av tilfartsveiene. Økt trafikk og høyere fart som følge av større veikapasitet kan føre til flere ulykker der det ennå ikke er gjennomført tiltak og på mindre sikre småveier. På denne måten forverrer utbyggingen trafikksikkerheten på E6 og Rv 3 lenger nord, samtidig som den bruker opp midler som kunne vært brukt til å sikre også disse strekningene. En satsing på den sikre og miljøvennlige kollektivtransporten, kombinert med effektive sikringstiltak på eksisterende veier vil derimot føre til varige reduksjoner i antall ulykker.

### **Stort tap av matjord og naturverdier**

En utvidet E6 mellom Kolomoen og Biri eller Lillehammer vil gå gjennom naturreservatet Åkersvika. Åkersvika er et av Norges største innlandsdeltaer og ble vernet som naturreservat allerede i 1974. Åkersvika er beskyttet gjennom Ramsarkonvensjonen, som betyr at området har internasjonal betydning for fuglelivet. Konvensjonen har som formål å ta vare på de mest verdifulle våtmarkene i verden for å redde de artene som er avhengige av disse områdene. I tillegg til å huse 200 fuglearter, hvorav 20 står på den nasjonale rødlista over sjeldne og truede arter, er Åkersvika det viktigste gyteområdet for fisk i Mjøsa.

Kun tre prosent av Norges areal er dyrkbar jord, og stadig blir større deler av dette omdisponert til andre formål. En utbygging av E6 vil legge store jordbruksarealer under asfalt. Mellom Uthuskrysset rett sør for Hamar og Moelv er det høyproduktive jord- og skogbruksarealer av stor verdi, og en utvidelse av E6 vil beslaglegge mellom 90 og 120 dekar fulldyrket mark. I tillegg kommer tapet av jordbruksområdene nord for Moelv og videre nordover mot Lillehammer. Den rødgrønne regjeringen har signalisert gjentatte ganger at nedbyggingen av matjord skal stoppes.

### **Oppsummering av Natur og Ungdoms forslag for NTP 2010-19**

- Sammenhengende utbygging av dobbeltsporet jernbane med høyhastighetsstandard mellom Eidsvoll og Hamar i østlig trase
- Valg av transportalternativ på strekningen Hamar–Lillehammer som prioriterer miljø og rask trafikksikring. Vi mener dette betyr utbygging av dobbeltsporet jernbane samt midtrekkverk og breddeutvidelser på dagens E6
- Sikring av E6 mellom Lillehammer og Otta med midtrekkverk og andre tiltak på eksisterende vei.

### **Med vennlig hilsen Natur og Ungdom**

Ved nestleder Lene Liebe

#### **Viser for øvrig til**

Brev 03.05.06 fra AUF, SUL, SU og NU «Bygg jernbane for framtida!»

Brev 19.06.07 fra NU og NNV om KS1 Lillehammer–Otta

Brev 12.03.07 fra NU, AUF, RU, Unge Venstre, KrFU «Gjør noe med trafikkulykkene nå- og ta vare på klimaet!»

Brev 34. april 2006 «Bygg en moderne jernbane og bevar Mjøsas strandsone!»

Høringsuttalelse til revidert reguleringsplan for Hovinmoen–Dal 25. 01 06

Høringsuttalelse til reguleringsplan med konsekvensutredning for Dal–Minnesund 7.03.07

Merknader til planforslaget for kommunedelplanen for Ringsaker kommune 11.04.08

Merknader til planforslaget for kommunedelplanen for Stange kommune

Høringsuttalelse til Statens vegvesens forslag til planprogram for E6 Kolomoen – Moelv 1.09.06