

Jernbaneverket (JBV) v Sverre Setvik

Undertegnede tilskriver Dem i egenskap av representant for styret i GVE. Jeg viser dessuten til hyggelig telefonsamtale med Dem.

GVE er kjent med at JBV har besluttet å fremme et justert forslag til trase for nordre del av reguleringsområdet Kommesrud - Kråkvål og deretter videre nordover til Langset. GVE er videre kjent med at regjeringen har lagt dette prosjektet inn i NTP samt at arbeide med reguleringsplan for strekningen antas å starte i løpet av 2014.

GVE ønsker derfor, når JBV likevel skal omprosjekttere i syd og prosjektere videre i nord, å fremme et bedre forslag til trase fra Kommesrud til Langset enn de planer som nå foreligger i vedtatt KDP og den reguleringsplan som JBV har trukket.

Norsk Bane AS (NB) har tidligere utarbeidet en grovskisse som ble fremmet av GVE overfor JBV i epost av 13 mars 2013. NB har nå utarbeidet et mer detaljert alternativ med kommentarer. Alternativet bygger videre på grovskissen og JBV's signaler om at de vil utrede en mer vestlig trase nord i planområdet. Det nye alternativet fra NB imøtekommer dessuten Eidsvoll Kommune, GVE og mange grunneieres ønske om en mer vestlig trase samt FMOA's ønske om å beskytte fuglefredningsområdet i Vorma mot inngrep. NVE's ønske om uendrete strømforhold i Vorma blir også imøtekommet.

Alternativet viser at traseen på overordnet nivå tilfredsstiller alle jernbanetekniske krav (unntatt at man på en strekning ved/over broen vil kunne kjøre i max. ca. 180 km per time i stedet for 200 km per time (dvs. et tidstap på ca. 10 sekunder for persontog som ikke stopper på Langset stasjon).

GVE nevner stikkordsmessig følgende vesentlige fordeler med alternativet som nå er utarbeidet av NB:

1. Bedre landskapstilpasning og naturmiljø - Konsentrasjon av broer over Minnестryken. Ingen lang bro i Minnevika (som KDP legger opp til) og dermed vesentlig mindre ødeleggelser av landskapsrommet/naturmiljøet, fuglefredningsområdet og fuglelivet i Minnevika. Mjøssamlingene på Minne blir heller ikke berørt mer enn i dag men utsikten mot syd fra Mjøssamlingene unngår å bli ødelagt.
2. Lavere kostnader - kortere bro over Minnестryken (trolig ca. halve lengden ift. JBV's forslag i KDP) vil trolig medføre mye lavere kostnader for å krysse Vorma. De redusert kostnader vil trolig mere enn oppveie økte kostnader med andre kvalitetshevende tiltak (støyskjerminger og lenger/høyere bro ved Julsrudevja)
3. Mindre inngrep i dyrket mark. - På Kråkvålhalvøya vil mye dyrket mark gå tapt med JBV's forslag i KDP. NB's forslag gir mindre inngrep (traseen berøre mindre dyrket mark, kulverter (tunneler med tilbakefylling av jord over) på flere strekninger. Dette vil innebærer mindre inngrep i områdene Sætre/Dytterud/Kråkvålhalvøya
4. Mindre inngrep i vassdraget - Vestligere trase mer inne på land gir vesentlig mindre inngrep i Vorma med langt mindre utfyllinger i vassdraget. Dette er i samsvar med Eidsvoll Kommune, FMOA og andre høringsinstansers ønske. De store mudderbankene med rødlistede arter nær munningen av Julsruddalsevja får nå ubetydelige inngrep. Traseen innebærer en stigning noe lenger syd enn det dagens trase gjør. Dette gir mulighet for en noe høyere og lengre bro over Julsruddalsevja i stedet for en stor/massiv utfylling i Vorma.
5. Mindre konflikt med grunneiere - Langt færre hus og hytter må eksproprieres. Det synes som om kun en hytte ved Dytterud må tas. (Eiendom ved note 7 i kartet er etter det GVE oppfatter allerede ervervet av JBV)
6. Vesentlig mindre støy - Traseen vil på flere strekninger kunne gå i dyp skjæring og i kulverter noe som vil begrense inngrep/støy mot naboer og mot Vorma betydelig på lange strekninger ift JBV's planer. En kortere ny bro over Minnестryken (mellom/under eksisterende broer) vil trolig generere vesentlig mindre støy og i et allerede støyusatt område i stedet for mye mer støy i det relativt stille området lenger syd i Minnevika. Områder der NB anbefaler støyskjerming fremgår for øvrig med blå strek på kartskissen. Dersom denne følges vil tilnærmet hele strekningen mot Vorma og boliger i nærområdet av banenskjermes mot støy.
7. Bedre løsning for mulig nytt stoppested på Langset - Det nye forslaget muliggjør ifølge NB at en ny togstasjon på Langset trolig kan legges ca. 100 m lenger syd dvs. nærmere dagens sentrum.
8. Mindre inngrep i Minnevika - Dette vakre friluftsområdet vil bli bevart uten inngrep.

9. Mindre endring av strømningsforhold og mindre erosjon - strømningsforholdene i vassdraget vil trolig bli vesentlig mindre berørt enn ved JBV forslag med stor bro mange brokar i Minnevika og massive utfyllinger lenger syd i Vorma. Dette er i samsvar med NVE's ønsker om uendrete strømforhold og erosjon i Vorma.

Vi anmoder JBV om å ta dette forslaget seriøst og utrede en trase på denne strekningen som bygger videre på dette forslaget.

Vi imøteser bekreftelse på JBV's mottak av dette forslag med vedlegg samt bekreftelse på at dette forslaget inntas som en forhåndsuttalelse til oppstart av arbeid med reguleringsplan for strekningen Kommesrud - Langset.

Ta gjerne kontakt med GVE v/undertegnede dersom noe er uklart.

Mvh

Glomma og Vorma Elvelag SA

For styret

Aslak Aslaksen