



Fylkesmannen
i Oslo og Akershus

Jernbaneverket
Pb. 4350
2308 Hamar

Miljøvernavdelingen

Tordenskioldsgate 12
Postboks 8111 Dep, 0032 OSLO
Telefon 22 00 35 00
fmoapostmottak@fylkesmannen.no
www.fmoa.no
Organisasjonsnummer NO 974 761 319

Deres ref.: 201505170
Deres dato: 13.04.2016
Vår ref.: 2016/8120-2 M-NA
Saksbehandler: Christian Hillmann
Direktetelefon: 22 00 36 35

Dato: 02.05.2016

Eidsvoll prestegård naturreservat - Søknad om dispensasjon for bygging av jernbanetunnel og terrengavlastning - Melding om vedtak

Vi viser til søknad av 13. april 2016 og til møte den 17. februar med Asplan Viak om alternative geotekniske inngrep i Eidsvoll Prestegård naturreservat.

Jernbaneverket søker om dispensasjon fra vernebestemmelsene for bygging av jernbanetunnel og terrengavlastning, for å oppnå tilfredsstillende geoteknisk stabilitet, i tråd med alternativ 2, som er nærmere beskrevet under.

Fylkesmannen gir dispensasjon for bygging av jernbanetunnel og terrengavlastning i Eidsvoll Prestegård Naturreservat i tråd med fremlagt alternativ 2.

Vedtak er fattet med hjemmel i naturmangfoldloven § 48.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Tiltaket skal gjennomføres så skånsomt som mulig og ta hensyn til naturverdiene.
- Det er en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, spesielt for å unngå skadelig avrenning og partikkeltilførsel til vassdrag.
- Fylkesmannen går ut ifra at en del av de større trærne som må felles, med fordel kan legges igjen (utenfor anleggsområdet og innenfor verneområdet) for å øke dødvedmengden i den delen av verneområdet.
- Det er utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan for prosjektet, og det er et krav at denne planen skal legges til grunn ved anleggsgjennomføring.
- Denne tillatelsen skal medbringes i felt og kunne forevises oppsyn og politi.

Fylkesmannen vil i det følgende referere opplysninger i søknaden når det går på behov, prosjektbeskrivelse, valgt alternativ og søkers vurderinger. Fylkesmannen har ikke kompetanse til å vurdere eller imøtegå tekniske løsninger som Jernbaneverket finner nødvendige. Fylkesmannen vurderer i dette vedtaket heller ikke øvrige konsekvenser utover de konsekvensene som er knyttet til selve naturreservatet. Fylkesmannen vil bemerke at traseen for høyhastighetsbane har ligget ute for offentlig ettersyn.



Beskrivelse av bakgrunn for søknaden

Stortinget har vedtatt at det skal bygges sammenhengende høyhastighetsjernbane med dobbeltspor på Intercity-strekningen Oslo-Hamar innen 2024. For å kunne gjennomføre prosjektet og sikre tilfredsstillende geoteknisk områdestabilitet, er det nødvendig med tiltak som medfører inngrep i Eidsvoll prestegård naturreservat. Jernbaneverket søker derfor om dispensasjon fra vernebestemmelsene.

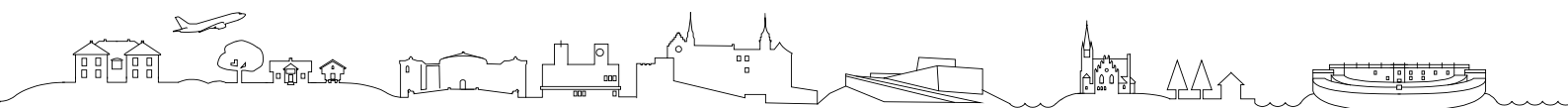
Gjennom behandlingen av Meld.St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, ble det besluttet målrettet utbygging av IC (Intercity)-strekningene på jernbanenettet på Østlandet. Begrunnelsen for denne satsningen er at jernbanens fortrinn må utnyttes for at målet fra klimameldingen og Klimaforliket skal nås, samt at konkurransekraften forbedres i form av redusert reisetid i de markedene der dette er spesielt viktig. Nasjonal transportplan legger opp til at Intercity-strekningene mellom Oslo og Hamar skal være ferdig utbygd innen 2024. Utbyggingen skal videreføres til Lillehammer i 2030. Videre utbygging av dobbeltspor på Gardermobanen i Eidsvoll kommune er et viktig element i denne satsingen. Gardermobanen ble åpnet i 1998. Banen er dobbeltsporet fram til Venjar, mens strekningen Venjar – Eidsvoll stasjon er enkeltsporet. Jernbaneverket har derfor fremmet en reguleringsplan for bygging av nytt spor ved siden av dagens bane fram til Eidsvoll stasjon.

Det har under arbeidet med planprogrammet vært foretatt en vurdering av på hvilken side av eksisterende spor det nye sporet bør plasseres. Planprogrammet er vedtatt (fastsatt) av Eidsvoll kommunestyre og konkluderer med at utvidelsen til to spor skal skje på østsiden. Bakgrunnen for dette valget er i første rekke utfordringer ved innføringen mot Eidsvoll stasjon og hensynet til dagens løsmassetunnel. Gjennom høydedraget ved Eidsvoll prestegård går eksisterende jernbane i en løsmassetunnel like vest for naturreservatet. Det nye tunnellopet legges så nær eksisterende tunnel som mulig (senteravstand ca. 16 meter). Tunnelen bygges som en kulvert i åpen byggegrop. Etter at kulverten er ferdigstøpt fylles løsmassene tilbake. Dette medfører et midlertidig inngrep på ca. 1,5 daa i reservatet.

Flere skredhendelser langs vei og jernbane i nyere tid har resultert i økt fokus på geoteknisk stabilitet. Et skred inntreffer når geoteknisk sikkerhetsfaktor er mindre enn 1,0. For skråningen ned mot Andelva sør for Eidsvoll Prestegård, er geoteknisk sikkerhetsfaktor for dagens situasjon nær 1,0. Erosjon fra bekker og Andelva i bunnen av ravinene bidrar til å redusere geoteknisk sikkerhetsfaktor. Ved utbygging av Intercity - strekningene er det satt krav om at geoteknisk sikkerhetsfaktor skal være minimum 1,4 i områder der skred kan berøre jernbanen.

For å øke geoteknisk sikkerhetsfaktor til dette nivået, må terrenget over jernbanetunnelen senkes (terrengavlastning). Dette gir et arealinngrep i reservatet på 5,8 daa. I forbindelse med bygging av Gardermobanen gikk det et jordskred i området. Ca. 1,6 daa av inngrepet vil være i tidligere skredmark, lokalisert i randsonen mot dyrka mark helt vest i verneområdet. Terrenginngrepet vil bli istandsatt for naturlig revegetering etter anleggsavslutning, eventuelt etter nærmere vilkår fastsatt i en dispensasjon. Det er gjennomført alternativutredninger og den løsningen som gir minst skade på naturreservatet er valgt.

Arealet for terrengavlastningen omfatter også anleggsområdet for bygging av jernbanetunnelen, slik at det samlede arealinngrepet også blir 5,8 daa.



Beskrivelse av alternativ 2 i vedlegg til søknad

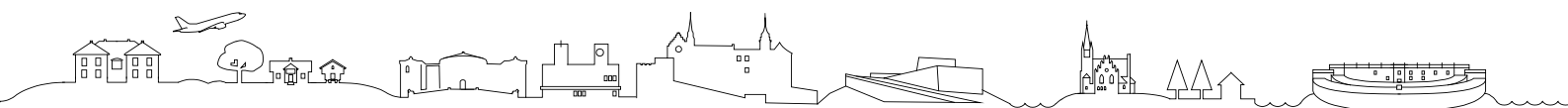
I dette alternativet oppnås tilfredsstillende områdestabilitet ved at terrenget over jernbanetunnelen senkes (terrengavlastning). Det er da ikke behov for en motfylling nede i ravinedalen (alternativ 1.). Dette gir både et mindre inngrep i reservatet samlet sett (5,8 daa), og det påvirker et mindre areal med gammelskog (4,2 daa).

Fordelen med dette alternativet er at det fører til inngrep kun i randsonen til verneområdet. Ulempen er at omfanget av gravingen på toppen av skråningen blir omfattende, i tillegg til at massene må transporteres ut fra området til et permanent massemottak i ravinen vest for anlegget. En positiv side er at massemottaksområdet kan dyrkes opp og gi nytt jordbruksareal.

Den planlagte jernbaneutbyggingen vil berøre den vestlige delen av naturreservatet. I dette området følger reservatavgrensningen markslagsgrensa mot dyrka mark. I forbindelse med bygging av dagens jernbane (Gardermobanen åpnet i 1998) var det et løsmasseskred i området. Skredet framstår på flyfoto som et markert område med ensaldret ungskog, som nå er ca 20 år gammel. Det skredpåvirkede arealet med ungskog innenfor reservatet er beregnet til ca 5,0 daa. I tråd med fastsatt planprogram legges det nye dobbeltsporet på østsiden av dagens jernbanespor. Det nye tunnellopet bygges så nære eksisterende tunnel som mulig (senteravstand ca. 16 meter) samtidig med at det er full trafikk på eksisterende tunnel. Tunnelen bygges som en kulvert i åpen spuntavstivet byggegrop, parallelt med eksisterende løsmassetunnel. Det graves 2-5 m ned fra dagens terreng før spunt rammes fra avgravd terreng. Byggegroppa blir avstivet innvendig med forspente stivere slik at deformasjoner på sideterreng blir minimale. Etter at tunnelen er ferdigstøpt fylles løsmassene tilbake. Dette medfører et midlertidig inngrep på ca. 1,5 daa i reservatet. Hele arealet har tidligere vært påvirket av et løsmasseskred i forbindelse med byggingen av Gardermobanen og er bevokst med ensaldret gråorskog.

Søkers vurdering etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12.

- § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Eidsvoll kommune er tidligere godt kartlagt mht. naturmiljø (Bye 1994, Bratli m.fl. 2005, Bratli & Blindheim 2008, Blindheim, 2012). Lokaliteten er undersøkt av Terje Blindheim, BioFokus, i forbindelse med kartlegging av edelløvskog i Oslo-Akershus i 2011. Lokaliteten er også befart av Oddmund Wold, Asplan Viak 18.06.2015 i forbindelse med planarbeid med detaljreguleringsplan for Gardermobanen Venjar-Eidsvoll (IC-nytt dobbeltspor). Informasjon fra artskart (www.artsdatabanken.no), Naturbase (www.naturbase.no) og andre relevante databaser er benyttet. Det foreligger derfor god og oppdatert dokumentasjon av naturtypelokaliteter og arter i inngrepsområdet.
- § 9 om føre-var-prinsippet: Siden kunnskapsgrunnlaget må vurderes som godt, er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet vurdert som godt kjent. Ut fra dette er det liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet.
- § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Området har trolig tidligere vært hagemarkspregbet beitemark med spredt tresetting. Kvalitetene i dag vurderes i stor grad å være knyttet til skogkvalitetene og ikke kulturmarkstyper. Kombinasjonen av åpen beitemark i øvre deler og skog i nedre er en viktig kombinasjon for mange insekter som har deler av sin livssyklus i skog, og deler i åpne områder hvor de spiser nektar og pollen i blomsterrike enger. Alternativ 2, som er det anbefalte alternativet, innebærer kun inngrep i randsonen mot dyrkamark. Skogen nede i ravinedalene påvirkes ikke. Reservatet er på 250 daa og det er 4,2 daa gammelskog som blir direkte berørt av tiltaket.



Inngrepet utgjør ca 2 % av totalarealet. Ut fra inngrepets begrensede omfang og at området er gammel kulturmark i en gjengroingsfase, vil den samlede belastningen av økosystemet være liten til ubetydelig.

- § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Det vil si at eventuelle avbøtende tiltak dekkes av tiltakshaver (Jernbaneverket). Etter at anlegget er gjennomført skal matjordsjiktet tilbakeføres slik at det ligger til rette for naturlig reetablering av gråorskogen. Tiltakshaver skal begrense skader på naturmangfoldet. Det er derfor gjennomført alternativvurderinger, jf. kapittel 4 ovenfor. Det anbefales at alternativ 2, som innebærer minst inngrep i reservatet, legges til grunn for videre planlegging.
- § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det er en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, spesielt for å unngå skadelig avrenning og partikkeltilførsel til vassdrag. Det er utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan for prosjektet, og det er et krav i reguleringsbestemmelsene at denne planen skal legges til grunn ved anleggsgjennomføring.

Vernedato og verneformål

Eidsvoll Prestegård naturreservat ble opprettet 17. desember 2010 og formålet med naturreservatet er å bevare et område som inneholder et særegent ravinelandskap, ravineskog og kulturmark på nordsiden av Andelva med dets biologiske mangfold i form av naturtyper, økosystemer og arter. Ravinelandskap og ravineskog er naturtyper som i en nasjonal målestokk er artsrike, truede og sjeldne.

I naturreservatet må i utgangspunktet ingen foreta noe som forringer verneverdiene angitt i verneformålet.

Fylkesmannen kan imidlertid gi dispensasjon etter naturmangfoldloven § 48 dersom tiltaket ikke er i strid med verneformålet eller vil påvirke verneverdiene nevneverdig (eller dersom sikkerhetshensyn eller hensynet til vesentlige samfunnsinteresser gjør det nødvendig).

Fylkesmannens vurdering

Fylkesmannen var i forhåndskonferanse med Asplan Viak vedrørende prosjektet i februar 2016. Da var kun alternativ 1. skissert og dette var en teknisk løsning hvor det var nødvendig med en motfylling i reservatet. Asplan Viak arbeidet i etterkant av møtet videre med ulike tekniske løsninger og kom så frem til alternativ 2, hvor nødvendig inngrep i verneområdet var vesentlig redusert iht. alt. 1. Videre var alt. 2 også vesentlig mindre kostbart.

I henhold til naturmangfoldloven (NML) § 7 skal prinsippene i §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Fylkesmannen har vurdert søkers egen gjennomgang av prinsippene i naturmangfoldloven og deler søkers vurderinger av disse. Fylkesmannen mener det er sannsynliggjort at inngrepet i verneområdet er redusert så mye som praktisk mulig i alt. 2. Videre mener vi at 5,8 daa inngrep i det aktuelle området som er ved nordvestkant av verneområdet, totalt sett vil ha begrenset negativ effekt på verneverdiene, jf. nml. § 8. Dette skyldes blant annet at deler av det 5,8 daa store området, ca. 1,6 daa, allerede er skredpåvirket ungskog med alder ca. 20 år. I tillegg går det i dag en kraftlinje (øst-vest) gjennom nordlige delen av det berørte området. Den rikeste delen av dette delområdet vest i reservatet finner man ned mot Andelva og her er det rik lågurtvegetasjon og blant annet treslagene hassel, lønn, alm, ask og osp. Den rikeste delen av det vestlige området av verneområdet blir dermed trolig ikke berørt.



Fylkesmannen mener at en sammenhengende høyhastighetsjernbane med dobbeltspor på Intercity-strekningen Oslo-Hamar innen 2024 må sies å falle inn under kriteriet «vesentlig samfunnsinteresse» jf. nml § 48.

Fylkesmannen viser også til at det under offentlig ettersyn ikke er fremkommet negative merknader mot valg av trase i området som er vernet.

Konklusjon

Fylkesmannen mener at det kan gis dispensasjon til bygging av jernbanetunnel og terrengavlastning i Eidsvoll Prestegård Naturreservat i tråd med fremlagt alternativ 2. Bygging av dobbeltspor på strekningen Venjar – Eidsvoll ansees å være av vesentlig samfunnsinteresse og den aktuelle løsningen vil ha begrenset negativ effekt på verneverdiene.

Vedtak

Fylkesmannen gir dispensasjon for bygging av jernbanetunnel og terrengavlastning i Eidsvoll Prestegård Naturreservat i tråd med fremlagt alternativ 2.

Vedtak er fattet med hjemmel i naturmangfoldloven § 48.

Dispensasjonen gis på følgende vilkår:

- Tiltaket skal gjennomføres så skånsomt som mulig og ta hensyn til naturverdiene.
- Det er en forutsetning at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn, spesielt for å unngå skadelig avrenning og partikkeltilførsel til vassdrag.
- Fylkesmannen går ut ifra at en del av de større trærne som må felles, med fordel kan legges igjen (utenfor anleggsområdet og innenfor verneområdet) for å øke mengden død ved i den delen av verneområdet.
- Det er utarbeidet en egen miljøoppfølgingsplan for prosjektet, og det er et krav at denne planen skal legges til grunn ved anleggsgjennomføring.
- Denne tillatelsen skal medbringes i felt og kunne forevises oppsyn og politi.

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Miljødirektoratet av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse innen 3 uker fra avgjørelsen er mottatt. Eventuell klage skal angi hva det klages over og den eller de endringer som ønskes. Klagen skal begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes via Fylkesmannen.

Med hilsen

Ellen Lien
seksjonssjef

Christian Hillmann
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

