



Temarapport:

Kommunedelplan
med konsekvensutredning

E6, Minnesund – Skaberud
Dovrebanen, Eidsvoll – Sørli
i Eidsvoll og Stange kommuner

**Kulturminner og
kulturmiljø**



Statens vegvesen



Jernbaneverket

Utgitt av: Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen, Statens vegvesen/Jernbaneverket

Opplag: 50 eks. Forøvrig digital distribusjon jf. www.e6-dovrebanen.no

Forsidefoto: Interconsult

Øvrige fotos: NIKU 2006 ved Nina Skjerping og NIKU 2002 ved Jarle Vaage

Kartgrunnlag: Statens kartverk og NIKU sine egne kartdata

Utarbeidet av: NIKU ved Nina Skjerping
Fagansvarlig: Inge Lindblom

Forord

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i samarbeid med Eidsvoll og Stange kommuner utarbeidet forslag til kommunedelplaner med konsekvensutredning for utvidelse av E6 til 4 felt mellom Minnesund og Skaberud, og nytt dobbeltspor for Dovrebanen mellom Eidsvoll stasjon og Sørli (tømmerterminalen). Dette er en del av arbeidet med utvidelse av E6 til 4 felt mellom Gardermoen i Ullensaker og Kolomoen i Stange, og dobbeltspor for Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar.

Plan for tiltakene faller inn under plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Statens vegvesen og Jernbaneverket har i egenskap av tiltakshavere utarbeidet et program for planarbeidet, jf forskrift om konsekvensutredninger av 1. april 2005. Miljøverndepartementet har, blant annet på grunn av sakens geografiske kompleksitet, besluttet at Samferdselsdepartementet er ansvarlig myndighet for å fastsette planprogrammet, jf § 15 i forskrift om konsekvensutredninger. Planprogrammet ble fastsatt av Samferdselsdepartementet 30. mai 2006 etter forutgående høring og offentlig ettersyn i perioden 7. juli til 15. september 2005. Planprogrammet ble november 2006 utvidet til også å innbefatte et alternativ med lengre tunneler mellom Langset og Korslund nord i Eidsvoll kommune.

Planprogrammet klargjør forutsetningene for planleggingen og redegjør for utredningsbehovet i tilknytning til planleggingen. Plan- og utredningsmaterialet som skal være gjenstand for offentlig ettersyn og høring, omfatter selve plandokumentet – ett i hver kommune – og underlagsdokumentasjon. For de fleste utredningsoppgavene som er omtalt i planprogrammet, er det utarbeidet særskilt dokumentasjon. Foreliggende temarapport omfatter tema kulturminner og kulturmiljø.

Rapporten er grunnlag for den samlede konsekvensvurderingen i planforslagene.

Sandvika, januar 2007

Innhold

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | TILTAKSBESKRIVELSE | 5 |
| 2 | OM TEMARAPPORTEN | 8 |
| 2.1 | AVGRENSNING AV FAGOMRÅDET | 8 |
| 2.2 | NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG RETNINGSLINJER..... | 8 |
| 2.3 | METODE | 9 |
| 2.3.1 | <i>Generelt</i> | 9 |
| 2.3.2 | <i>Registreringsmetode og kriterier for verdi</i> | 9 |
| 2.3.3 | <i>Kriterier for omfang og konsekvens</i> | 10 |
| 3 | TILSTAND, VERDIER OG KONSEKVENSER | 13 |
| 3.1 | KULTURHISTORISK BAKGRUNN | 13 |
| 3.2 | VERDIVURDERING AV KULTURMINNER OG KULTURMILJØ | 13 |
| 3.3 | STREKNING A, EIDSVOLL – MINNESUND | 14 |
| 3.4 | STREKNING B, MINNESUND – KORSLUND N | 18 |
| 3.5 | STREKNING C, KORSLUND N – SKRÅRUDSTUA | 20 |
| 3.6 | STREKNING D, SKRÅRUD – STRANDLYKKJA STASJON..... | 23 |
| 3.7 | STREKNING E, STRANDLYKKJA STASJON – KLEVERUD | 26 |
| 3.8 | STREKNING F, KLEVERUD – SKABERUD (E6)..... | 26 |
| 3.9 | STREKNING G OG H, KLEVERUD – SØRLI (DOVREBANEN)..... | 27 |
| 3.10 | JERNBANESTASJONER UTEN JERNBANE | 32 |
| 3.11 | AVBØTENDE TILTAK OG OPPFØLGENDE UNDERSØKELSER | 32 |
| 4 | SAMMENSTILLING OG SAMMENDRAG | 34 |
| 5 | REFERANSER OG KILDER | 38 |

1 Tiltaksbeskrivelse

Planområdet omfatter transportkorridoren fra Eidsvoll stasjon i Eidsvoll kommune til Skaberud/Sørli i Stange kommune. Planområdet er delt i 8 delområder som betegnes strekninger. Hver strekning har så ett eller flere alternativer for veg og bane. Alternativer fra de enkelte strekningene kan kombineres fritt med alternativene på tilstøtende strekninger. På fellesstrekningen, som omfatter strekningene B, C, D og E, er det enkelte alternativet en samlet løsning for veg og bane. Tabellen under gir en kort beskrivelse med nøkkeltall for de enkelte alternativene i planforslaget. Tegninger og illustrasjoner finnes sammen med øvrige rapporter her: <http://www.e6-dovrebanen.no>

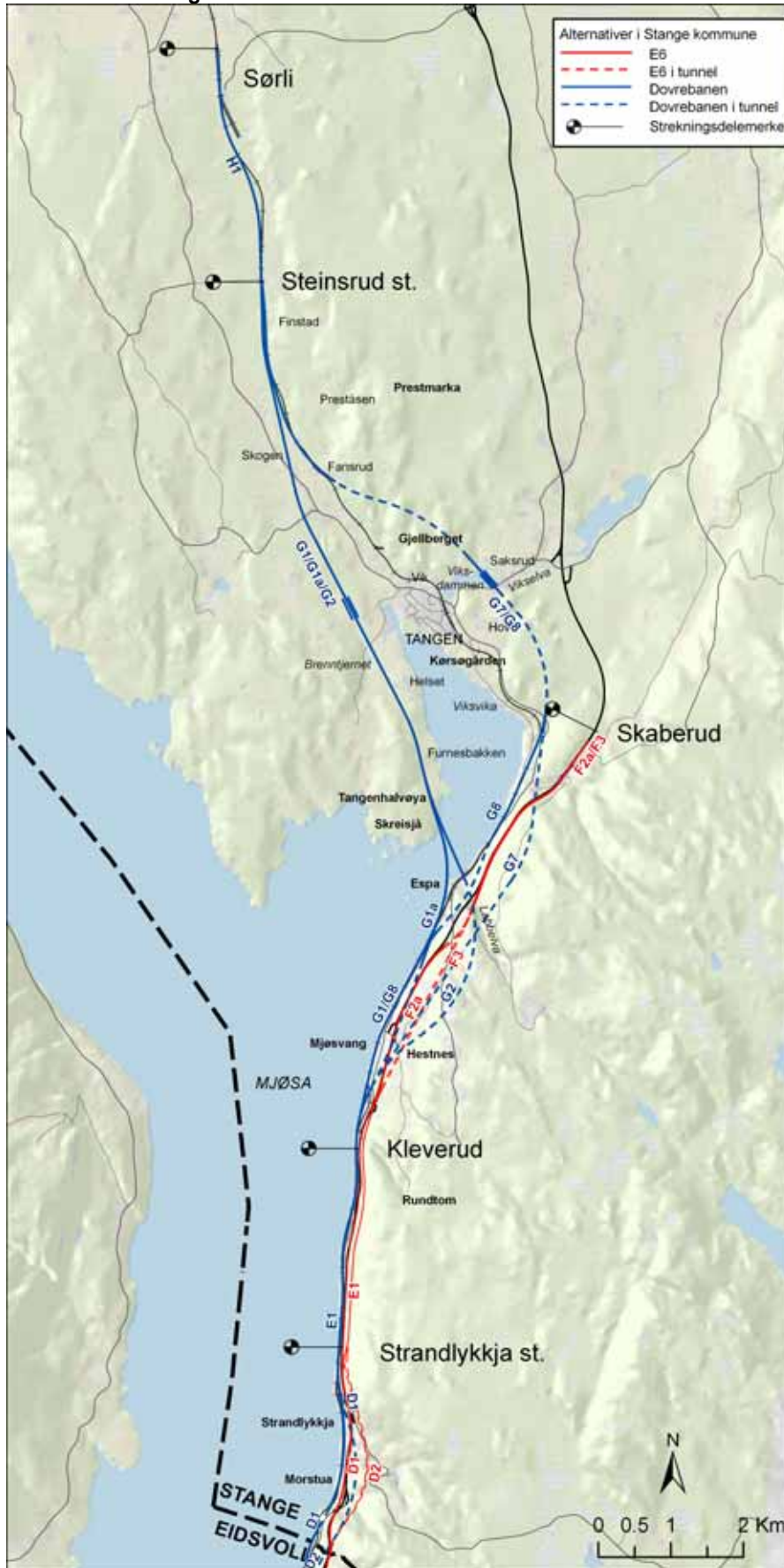
| Alt | Kort beskrivelse | Tiltak | Lengde (m) | Tunnel (m) *1) | Bruer (m) *1) |
|--|---|------------|------------|----------------|---------------|
| Strekning A, Eidsvoll stasjon til Minnesund | | | | | |
| A1 | Dovrebanen langs Vorma og ny bru over Minnesund | Dovrebanen | 7 270 | 0 | 860 |
| Fellesstrekningen Minnesund – Kleverud, E6 og Dovrebanen | | | | | |
| Strekning B, Minnesund – Korslund nord | | | | | |
| B1 | E6 og Dovrebanen i hovedsak i dagløsning. Tunnel gjennom "Tunneltoppen". Kryss på Langset. | E6 | 6 100 | 600 | |
| | | Dovrebanen | 6 140 | 610 | |
| B1a | E6 og Dovrebanen i tunnel fra kryss på Langset til Korslund nord. | E6 | 6 155 | 3 550 | |
| | | Dovrebanen | 6 195 | 3 410 | |
| B1b | Som B1a fram til Langset men nå med korte tunneler i området Langset-Ørbekk. | E6 | 6 100 | 600+800 | |
| | | Dovrebanen | 6 140 | 610+380 | |
| Strekning C, Korslund nord - Skrårud | | | | | |
| C1 | Dovrebanen i tunnel fra Brøhaug gjennom Morskogen og E6 i dagløsning. | E6 | 3 900 | 0 | |
| | | Dovrebanen | 3 950 | 2 280 | |
| C2c | Dovrebanen i tunnel gjennom Morskogen (som C1) og E6 i tunnel fra Brøhaug til nord for Ulvin. | E6 | 4 000 | 2 300 | |
| | | Dovrebanen | 3 950 | 2 280 | |
| Strekning D, Skrårud – Strandlykkja st. | | | | | |
| D1 | E6 og Dovrebanen i dagløsning gjennom Strandlykkja. Kryss på Strandlykkja. | E6 | 3 970 | 0 | |
| | | Dovrebanen | 4 030 | 300 | |
| D2 | E6 og Dovrebanen i tunnel gjennom Strandlykkja. | E6 | 4 100 | 2 750 | |
| | | Dovrebanen | 4 070 | 3 100 | |
| Strekning E, Strandlykkja st. – Kleverud | | | | | |
| E1 | E6 og Dovrebanen i dagløsning. E6 splittet i egne traseer for nordgående og sydgående. | E6 | 2 800 | 0 | |
| | | Dovrebanen | 2 770 | 0 | |
| Fra Kleverud og nordover skiller E6 og Dovrebanen lag og har ikke direkte innbyrdes avhengigheter | | | | | |
| Strekning F, Kleverud – Skaberud (Kun E6) | | | | | |
| F2a | E6 i dagløsning med kort tunnel gjennom Espa | E6 | 6 750 | 750 | |
| F3 | E6 i lang tunnel fra Kleverud og gjennom Espa | E6 | 6 750 | 2 850 | |
| Strekning G, Kleverud – Steinsrud st. (Kun Dovrebanen) | | | | | |
| G1 | Dagløsning Kleverud - Espa, Lavbru over Tangenbukta, Dagløsning til Steinsrud st. | Dovrebanen | 12 700 | 0 | 900 |
| G1a | Tunnel Kleverud - Espa, Lavbru over Tangenbukta, Dagløsning til Steinsrud st. | Dovrebanen | 12 700 | 1 800 | 900 |
| G2 | Tunnel Kleverud - Espa, Høybru over Tangenbukta, Dagløsning til Steinsrud st. | Dovrebanen | 13 120 | 3 350 | 1080 |
| G7 | Tunnel Kleverud – Fansrud med dagsoner ved Skaberud og Viksdammen. Dagløsning til Steinsrud. | Dovrebanen | 14 440 | 5560+1750+2100 | 400 |
| G8 | Dagløsning med tunnel ved Espa. Fra Skaberud som G7. | Dovrebanen | 14 370 | 1350+1750+2100 | 400 |
| Strekning H, Steinsrud st. - Sørli | | | | | |
| H1 | Dovrebanen i dagløsning | Dovrebanen | 3 350 | 0 | |

*1) Omfatter ikke kulverter eller miljølokk. Bruer < 100 meter er ikke med i oversikten.

Alternativer i Eidsvoll kommune



Alternativer i Stange kommune



2 Om temarapporten

2.1 Avgrensning av fagområdet

Formålet med konsekvensutredningen er å synliggjøre hvordan og i hvilket omfang alternativet kan komme i konflikt med kulturminner og kulturmiljøer. Utredningen er utført etter metode angitt i Vegvesenets håndbok 140 (Statens Vegvesen 2006 [litt: 7]), samt etter gjeldende metoder og retningslinjer angitt ved Miljøverndepartementet og Riksantikvaren (Miljøverndepartementet 1990, 1998, Riksantikvaren 1993, 1995). I utredningsarbeidet er registreringer, analyse og verdisetting av kulturminner/-miljøer vurdert i forhold til alternativets omfang og konsekvenser.

Utredningen er gjennomført i tråd med retningslinjene beskrevet av Riksantikvaren om forholdet mellom konsekvensutredninger og oppfyllelsen av kulturminnelovens § 9 (Riksantikvaren 1995). I vurderingen er det lagt vekt på å kartfeste kjente kulturminner, redegjøre for områder med potensial for funn som ikke er kjent per i dag, samt å definere verdier på kulturmiljøer innenfor tiltaksområdet. Verdisetting og omfangsvurdering i konsekvensanalysen er utført på kulturmiljøene. Arbeidet er utført på bakgrunn av befaringer på strekningene, faglig rådgivning, arkeologiske og historiske kilder, kart- og fotomateriale samt øvrig tilgjengelig bakgrunnsmateriale.

Konsekvensanalysen forsøker å visualisere graden av konflikt ved gjennomføringen av alternativene vurdert opp mot graden av verdi tilskrevet kulturminner og kulturmiljøer i den berørte strekningen. Det er på denne bakgrunn fremmet forslag til avbøtende tiltak, samtidig som det blir påpekt eventuelle behov for videre undersøkelser som er relevant for oppfyllelsen av undersøkelsesplikten nedfelt i Kulturminneloven.

2.2 Nasjonale, regionale og lokale mål og retningslinjer

Kulturminnevern; en del av Norges miljøpolitikk

Nasjonalpolitiske føringer for kulturminnevernet i Norge er nedfelt i Stortingsmelding 29 (1996-97) om "Regional planlegging og arealpolitikk", og i Stortingsmelding 58 (1996-97) om "Miljøpolitikk for en bærekraftig utvikling". Det fremgår av stortingsmeldingene at kulturminner og kulturmiljøer er ett av åtte satsingsfelt innen norsk miljøpolitikk. Rikspolitiske retningslinjer og rundskriv fra Miljøverndepartementet (MD) utdyper og presiserer den nasjonale miljøpolitikken. Videre har direktoratene (Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning) utarbeidet veiledningsmaterieell for hvordan de sentrale føringene skal omsettes i praksis.

Gjennom sektoransvaret og plan- og bygningsloven har de enkelte sektorer og den enkelte utbygger et særskilt ansvar for at hensynet til kulturminnevernpolitikken ivaretas. Fylkeskommunen, Fylkesmannen og landbrukskontorene samt kommunene, har påvirkningsmyndighet innenfor sine ansvarsområder. Fylkeskommuner og kommuner har derved mulighet til å utarbeide egne planer for kulturminner, og kan ta hensyn til dette i annen planlegging. Sjøfartsmuseet har på sin side forvaltningsansvar for kulturminner under vann.

Kulturminneloven og plan- og bygningsloven

Begrepene *kulturminner* og *kulturmiljøer* er definert i lov om kulturminner (KML) § 2:

Med **kulturminner** menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Kulturmiljø omfatter våre fysiske omgivelser hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng.

I henhold til KML § 3 er det forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner, det vil si kulturminner fra forhistorisk tid og fra middelalderen frem til år 1537 (reformasjonen). Lovens

bestemmelser gir grunnlag for en distinksjon i kulturminneforvaltningen mellom automatisk fredete kulturminner (kulturminner fra tiden før 1537), og vern av nyere tids kulturminner.

Automatisk fredete kulturminner omfatter både synlige kulturspor og kulturspor som i dag ikke er synlig på markoverflaten. Visuelt synlige gravhauger og huskonstruksjoner i dyrket mark som i dag er slettet, er representativt vanlige kulturspor innenfor de to kategoriene. Når et tiltak skaper konflikt i forhold til automatisk fredete kulturminner, må det søkes dispensasjon fra KML. Riksantikvaren er frigivende myndighet. Dersom fornminnene frigis, forutsetter KML at tiltakshaver bekoster arkeologisk undersøkelse som inkluderer dokumentasjon og konservering av kildematerialet. På tross av bestemmelsen om automatisk fredning av førreformatoriske kulturminner, som derved per definisjon har nasjonal verdi, er det gitt rom for ulik vektning av fredningstiltaket. Kulturminnernes antall, type, beliggenhet, tilstand og sjeldenhet er faktorer som legges til grunn i denne vektningen. Grunnlaget for argumentasjonen om frigivelse og vern av automatisk fredete kulturminner er basert på at enkelte kulturminner har større og mindre verdi enn andre. Argumentasjonen bidrar med å begrunne hvorfor noen kulturmiljøer har større verdi enn andre.

I motsetning til fornminnene er nyere tids kulturminner ikke automatisk fredet, men de kan vedtaksfredes etter KMLs § 15. I tillegg kan hele kulturmiljøer fredes etter KMLs § 20. Både før- og etter reformatoriske kulturminner kan videre også sikres med hjemmel i pan- og bygningsloven (PBL). I reguleringsplaner kan de reguleres til spesialområde for bevaring, og i kommunedelplaner kan områder båndlegges for vern.

2.3 Metode

2.3.1 Generelt

Analysen er gjennomført i henhold til planprogrammet og bruker Statens vegvesens håndbok 140 som mal. Metoden er der delt inn i 3 trinn: Trinn 1 er innsamling av data og verdisseting, trinn 2 er omfangsvurdering og trinn 3 er konsekvensvurderingen.

Planområdet er delt i 7 strekninger som er vurdert hver for seg mht, tilstand, verdi og konsekvens. Det er lagd kart som viser kulturminner, SEFRAK-registreringer og kulturmiljøene på hver strekning. Rapporten er delvis basert på dokumentasjon i den tidligere konsekvensutredningen for deler av E6 gjort av NIKU i 2002 (KU Gardermoen – Moelv; [litt: 2]).

2.3.2 Registreringsmetode og kriterier for verdi

Befaringer og registreringer

Det ble foretatt befaring i området 6. april 2006, samt en befaring i mai 2005 i forbindelse med silingsrapporten. Formålet med befaringen i år var å utføre en registrering/verdivurdering av ulike kulturminner og kulturmiljøer, samt å vurdere alternative traseer og foreslå eventuelle justeringer av disse.

Avgrensning av undersøkelsesområdet - influensområder

Influensområdet i en konsekvensutredning er definert som det området hvor det antas at kulturminner og kulturhistoriske verdier kan påvirkes av tiltaket. Influensområdets avgrensning er basert på kulturhistoriske premisser, omfanget av inngrepet ved det aktuelle tiltaket, topografi, vegetasjon samt kulturelt betingede visuelle/funksjonelle relasjoner og sammenhenger i landskapet. Influensområdet er i varierende grad visualisert kartografisk. En vurdering av influensområdets størrelse og avgrensning har imidlertid vært nødvendig for å kunne gjøre fullstendige vurderinger av tiltakets konsekvenser.

Tiltakets innvirkning på kulturminner og kulturmiljø

Generelt kan veg- og jernbanenettet virke inn på kulturminner og kulturmiljøer på to ulike måter.

Direkte innvirkning kan skje i form av:

Skade, fjerning, ødeleggelse og tildekking av kulturminner. Dessuten kan kulturmiljøer bli skadet ved oppstyking. Slike eventuelle konsekvenser vil oftest være knyttet opp til *anleggsfasen*.

Indirekte innvirkning kan skje ved at:

Kulturminner og kulturmiljøer blir liggende i et område som utseendemessig er fjernt fra det miljøet (før-industrielt) som eksisterte på den tiden da kulturminnet eller kulturmiljøet ble anlagt.

Opplevelser og stemninger kan ytterligere forstyrres av støy fra veg og jernbanen. Slike konsekvenser er knyttet opp mot *driftsfasen*.

Da kulturminnene i sin tid ble anlagt, var utsyn og innsyn ofte meget viktige lokaliseringsfaktorer. Kulturminnevernet er opptatt av at man i fremtiden skal ha muligheter til å forstå og oppleve slike sammenhenger.

Indirekte kan altså veg- og jernbanenettet forårsake skade i forhold til viktige vernekriterier som omfatter opplevelsesverdi og pedagogisk verdi. I denne sammenheng står begrepene autentisitet og sårbarhet sentralt. Sårbarheten vil dessuten ofte være knyttet opp mot omgivelsenes landskapskvaliteter og autentisitet.

Grunnlagsmaterialet

Datagrunnlaget bygger primært på følgende kilder:

- Register over før-reformatoriske kulturminner (ØK).
- Register over nyere tids kulturminner (SEFRAK).
- Litteraturstudier.
- Kontakt med nøkkelpersoner i fylkeskommunene.
- Opplysninger fra lokale informanter.
- NIKUs befaringer langs traséalternativene.
- Konsekvensutredningen for kulturminner og kulturmiljø i E6 Gardermoen – Moelv (2002), utarbeidet av NINA-NIKU, vil være del av grunnlagsmaterialet for denne rapporten

Datagrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for konsekvensutredning.

Kriterier for verdi

Ved verdivurdering av kulturminner legges det, foruten generelle kriterier, vekt på den enkelte fylkeskommunes spesielle vernekriterier og satsingsplaner/satsingsområder. I konsekvensvurderingen er det anvendt en tredelt skala for verdisetting, hvor høyeste karakter ikke nødvendigvis bare gis til kulturminner og miljøer av nasjonal verdi. Lokale og regionale minner kan gis stor verdi ut fra bl.a. lokalbefolkningens opplevelse og tilknytning til dem, basert i all hovedsak på foreliggende dokumentasjon. Ved verdivurdering av kulturmiljøer ligger Statens vegvesen håndbok 140 som basis. Verdivurderingen blir også fremstilt grafisk.

2.3.3 Kriterier for omfang og konsekvens

Omfanget av tiltaket blir beskrevet og gitt verdi ut i fra skalaen angitt statens vegvesens håndbok 140. Omfangsvurderingen blir også fremstilt grafisk.

Trinn 3 i konsekvensutredningen består av å kombinere verdien av området og omfanget av konsekvensene for å få den samlede konsekvensvurderingen. Konsekvenser er de fordeler og ulemper et tiltak medfører i forhold til 0-alternativet. Den samlede konsekvensvurderingen vurderes langs en glidende skala fra svært negativ konsekvens til svært positiv konsekvens. Grunnlaget for å kombinere verdi og konsekvens framgår av figuren nedenfor. Betydningen av inngrepet fastsettes på grunnlag av en skjønsmessig vurdering av verdier i det berørte området og tiltakets omfang (effekt).

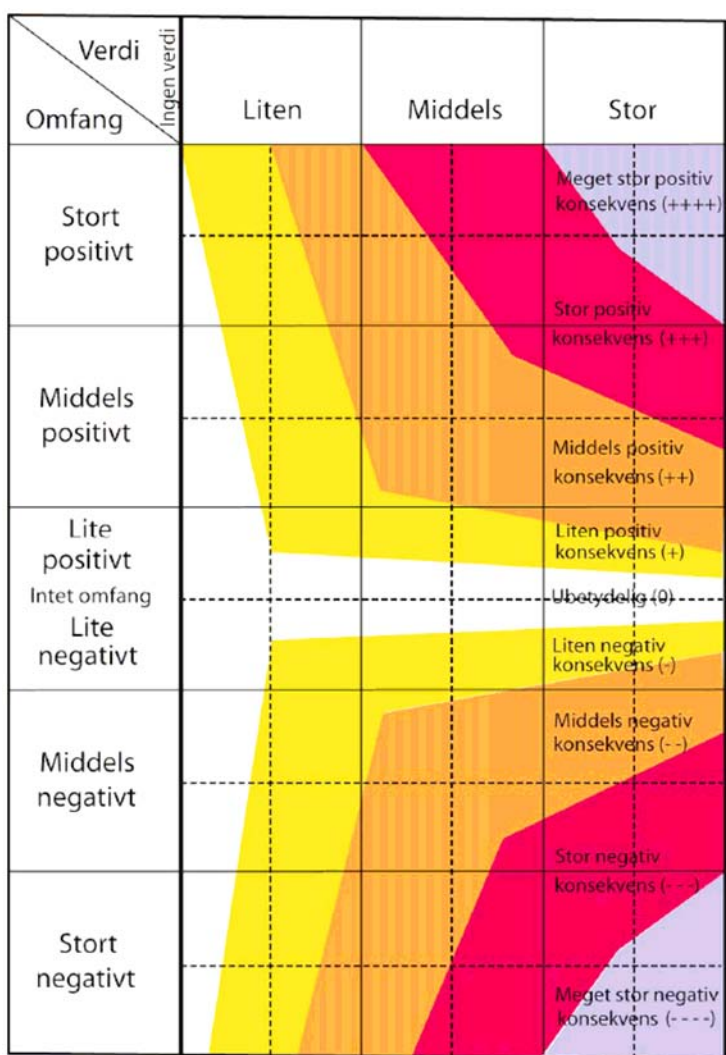


Fig 1 Konsekvensvifte til Statens vegvesen håndbok 140 (2006) [Litt: 7].

Tabell 1 Karakteristikk og fargekoder for konsekvens

| | |
|--|-------------|
| Meget stor positiv konsekvens | ++++ |
| Stor / Meget stor positiv konsekvens | +++ / +++++ |
| Stor positiv konsekvens | +++ |
| Middels / stor positiv konsekvens | ++ / +++++ |
| Middels positiv konsekvens | ++ |
| Liten / middels positiv konsekvens | + / ++ |
| Liten positiv konsekvens | + |
| Ingen / liten positiv konsekvens | 0 / + |
| Ubetydelig konsekvens | 0 |
| Ingen / liten negativ konsekvens | 0 / - |
| Liten negativ konsekvens | - |
| Liten / middels negativ konsekvens | - / -- |
| Middels negativ konsekvens | -- |
| Middels / stor negativ konsekvens | -- / ---- |
| Stor negativ konsekvens | ---- |
| Stor / Meget stor negativ konsekvens | --- / ---- |
| Meget stor negativ konsekvens | ---- |
| Ikke relevant / det kartlagte området blir ikke berørt | |

Innspill i planleggingen, avbøtende tiltak og behov for videre undersøkelser

Til slutt i rapporten er det fremmet forslag til avbøtende tiltak ved en gjennomførelse av tiltaket. I denne vurderingen er det benyttet kjente eksempler, lister og forslag fra veiledningsmateriell og tidligere konsekvensutredninger. Faglig innspill om når avbøtende tiltak bør gjennomføres vil kunne minimalisere konflikter, samtidig kan det gi en betydelig forbedring av dagens situasjon ved bevisst utforming av inngrep og bruk av avbøtende tiltak.

På bakgrunn av vurderinger av potensialet for nye funn og kulturmiljøenes verdi, foreslås eventuelle undersøkelser som er aktuelle for oppfyllelse av undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9. Arkeologiske metoder som er aktuelle ved undersøkelser på reguleringsnivå, er spesielt:

- marinarkeologiske undersøkelser
- åkervandring, overflaterregistreringer
- maskinell flateavdekking
- prøvestikking etter steinalder

3 Tilstand, verdier og konsekvenser

3.1 Kulturhistorisk bakgrunn

Vegen og jernbanen som skal utredes strekker seg gjennom et variert landskap som har gitt grunnlagene for den kulturelle utformingen i landskapet. Mjøsbygdene er etablert i god dyrkningsjord, i bratte lier og elvedeltaer, mellom Mjøsa og de skrinne utmarksåsene i øst. Jordbruksområder dominerer ved Mjøsas bredder, spesielt i området rundt Tangen. Dagens E6 følger tradisjonsrike vegløp langs Mjøsa som knytter forskjellige samfunn i Hedmarksregionen med samfunnsliv i det østlandske innlandet og i Osloregionen.

De første menneskene her kom senere inn enn de gjorde langs kystområdene. Sprette spor og funn etter steinalderkulturen finnes både ved sjø/elveløp og i innlandsområdet. Landskapet ble utnyttet til varierende formål til ulike tider på året. I tiltaksområder langs Vorma og Mjøsa forekommer mange enkeltfunn og lokaliteter fra steinalder. Mot slutten av perioden kom en ny "kultur" inn og blandet seg. De drev med korndyrkning og husdyrhold og utviklet trolig en mer stasjonær bosetning. I bronsealder (1800 – 500 f.Kr.) ble det tradisjon for store gravrøyser på markante nes og høydedrag. Fremover i tidsperspektivet ble landskapet mer påvirket og fremviser synligere kulturhistoriske spor. Gravhauger, redskaper, "industriell" aktivitet i form av kullbrenning og jernproduksjon, samt større byggverkkonstruksjoner, for eksempel bygdeborgene, vitner om en økende befolknings- og nettverksutvikling. Ekspansjon og økt utnyttelse av området avspeiles også i gårdsnavnene, der antallet gårder ekspanderte fremover i tiden, med unntak av tilbakegang under og etter svartedauen. Mange av gårdene utviklet en tilleggsnæring i form av utvinning av jern fra myrmalm, klebersteinbrudd og bergverksdrift alt i jernalderen.

Med kristendommen kom nye kulturhistorie elementer som sees i dag. Dagens kirkebygg og gravplasser har ofte tilknytning til førkristen tid. Kirker finnes det flere av i tiltaksområdet, og i Håkon Håkonsens saga står bl.a. Stange sokn omtalt som en bygd tettsatt med kirker og gode gårder. I tiltaksområdet ligger bl.a. Tangens åttekantete kirke fra 1861, med røtter tilbake til middelalderen. Kristendommen førte til utvikling av kirkesentra som folk valfartet til. Pilgrimsvegen fra Oslo til Trondheim går gjennom deler av tiltaksområdet som Eidsvoll – Strandlykkja – Tangen, og alle stedene hadde tidligere kirker. I middelalderen ble pilegrimsreiser og ferdsel økende.

Kommunikasjonsnettene, både til lands og til vanns, har alltid stått sentralt og vært viktig langs Mjøsa. Vorma og Mjøsa har vært sentrale for menneskelig etablering i området. De gav ernæring (fiske) og skapte kommunikasjon (båt/skip) opp gjennom hele kulturhistorien, og skapte grobunn for økende infrastruktur og økt handel. For de rike jordbruksbygdene førte kommunikasjonsvegene til et industribasert samfunn, med meierier, bryggerier, møller og garverier. Ekstra fart i utviklingen fikk åpningen av jernbanen på slutten av 1800-tallet (Christiania – Eidsvoll: 1854, Eidsvoll – Hamar: 1880).

Tiltaksområdet inngår derfor i et landskapsbilde med en varierende og sammensatt kulturhistorie.

3.2 Verdivurdering av kulturminner og kulturmiljø

En redegjørelse over kjente kulturminner og -miljø i undersøkelsesområdet er etablert ved hjelp av skriftlige kilder, informantopplysninger og NIKUs befaringer. Vurderingene er opprettet dels ved hjelp av visuelle betraktninger i felt og dels ut fra kart. Avgrensning av kulturmiljøene må derfor ikke oppfattes som endelige og størrelse på miljøene er nødvendigvis ikke ideelle. Vi har forøvrig basert undersøkelsen på en grov definering av kulturmiljøer ut fra det som også er tilstrekkelig med hensyn til visuelle konsekvensvurderinger.

Undersøkellesområdet inneholder få faste førreformatoriske kulturminner. Førreformatoriske minner er automatisk fredet i henhold til kulturminneloven. Av nyere tids kulturminner og kulturmiljø er det registrert en rekke bygninger langs hele strekningen. Kulturminnene i området ligger i jordbruksland og i strandsonen.

De fleste kulturmiljøene er de samme som er omtalt i KU Gardermoen – Moelv (2002), men det er enkelte utvidelser. Den tidligere konsekvensutredning ligger som et grunnlagsmateriale for denne rapporten. Noen nye kulturmiljøer er kommet til grunnet nye traseer for veg og jernbane i forhold til tidligere utredning. Grunnlagsmaterialet brukt i denne rapporten vurderes som tilstrekkelig til denne konsekvensvurderingen.

Potensialet for funn av ukjente automatisk fredete kulturminner

I viker og dalfører langs hele strekningen hvor dagens gårds- og tettstedsbebyggelse er etablert, er det et stort potensial for funn av automatisk fredete kulturminner i form av bosetningsspor og graver fra forhistorisk tid, hovedsakelig under flatmark.

I strandsonen er potensialet for steinalderfunn størst ved odder og nes langs Mjøsa. Generelt vurderes potensialet som lite til middels langs denne strekningen av Mjøsa.

Det enkelte kulturminnet eller kulturmiljø er beskrevet ved et utvalg av elementer som skal illustrere blant annet variasjon og styrke. Kart viser kulturmiljøenes lokalisering og utbredelse.

3.3 Strekning A, Eidsvoll – Minnesund

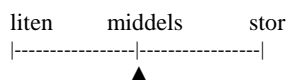
1. Kulturlandskapet langs Vormas vestsida (kulturmiljø)

Kulturlandskap

Elvelandskapet langs Vormas vestsida, på strekningen Eidsvoll st. – Minnesund, er et sammenhengende kulturlandskap av lokal verdi. Strandsonen med de ytterste gårdene, inklusiv Julsrudevja, ligger i et sammenhengende ravinelandskap. Det finnes til dels godt bevart gårdsbebyggelse og noe beitelandskap på ravineryggene. Ruiner etter tidligere industrivirksomhet i Julsrudevja.

Kvalitet: Kulturlandskap med lokal verdi. Godt bevarte tunstrukturer og gårdsbygninger. Stedet har industrihistorie, opplevelses og kunnskapsverdi.

Verdi: **Middels verdi**

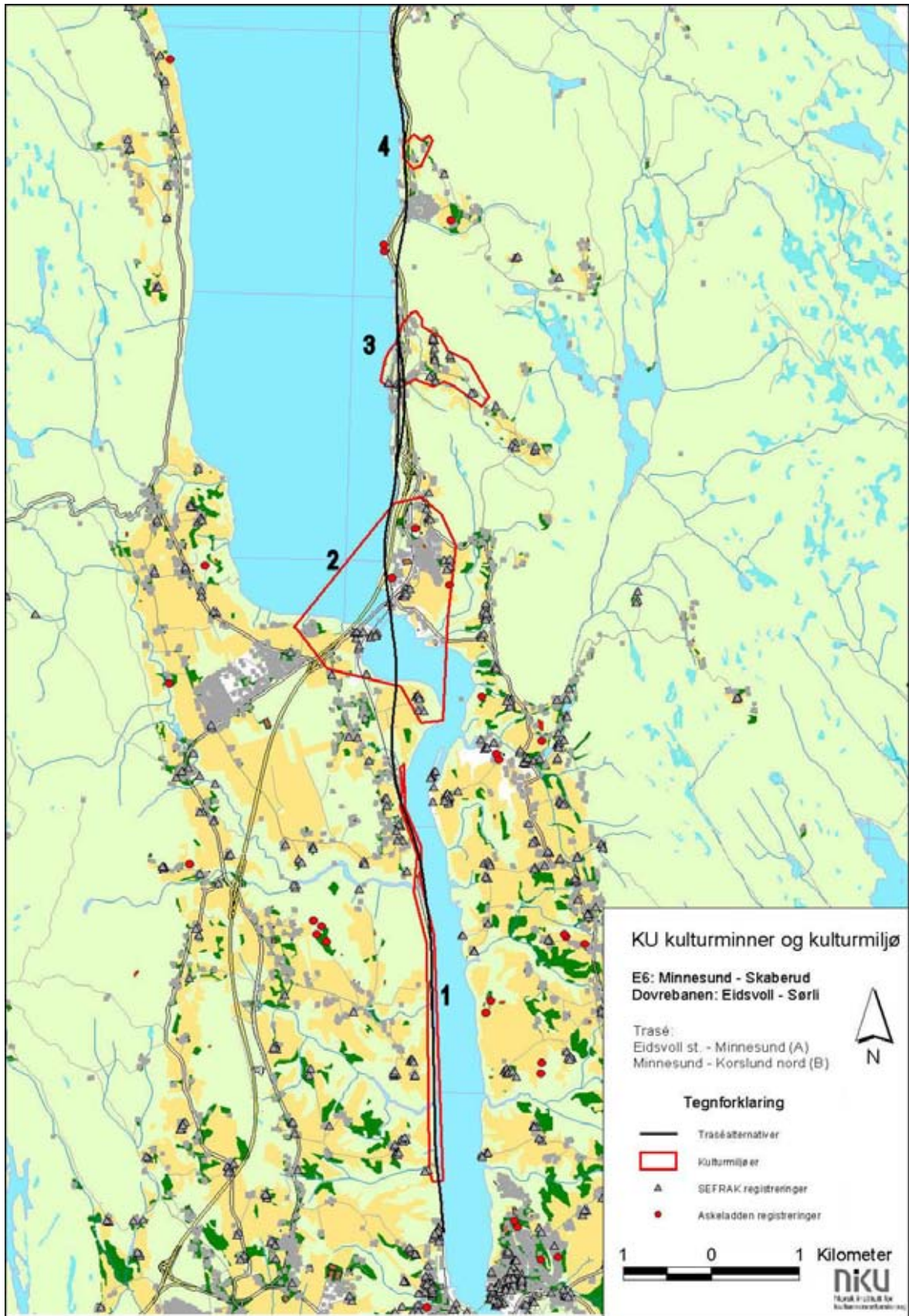


Omfang:

Alternativ A1 (jernbane)

To SEFRAK-registrerte bygninger, teglverks maskinhus og transformator, ved Vormas bredde ble revet da området ble planert til dyrket mark, i følge informanter på Kommersrud gård. Det som står igjen langs jernbanelinjen på strekningen er nyere bygninger (skur) tilhørende jernbaneverket. Restene etter teglverket ligger høyere i terrenget og vil ikke bli påvirket av tiltaket.

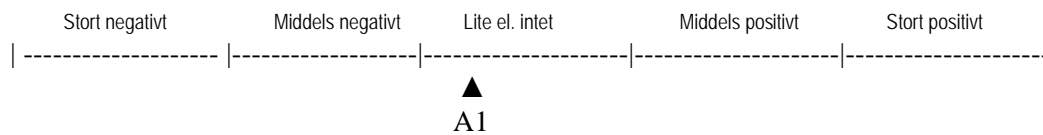
Deler av traseen legges ute i og langs Vormas bredde. Sammenlikner man med lignede områder langs Glomma, eks. Spydeberg, forekommer steinalderboplasser/funn oppe på brinkene og noe nedrast materiale ligger ved og uti Glomma. Rasmaterialet er ofte vanskelig å finne og vurdere pga endret kontekst. I forbindelser med inngang/utgang til større vann/sjø er potensialet stort for funn av steinalderfunn, og strekningen A1 ligger nært opp mot Mjøsa. Potensialet for funn av automatisk fredete kulturminner er derfor lite til middels.



Kartet viser kulturmiljøene (nummerert) langs strekningen Eidsvoll stasjon – Tunneltoppen, med traséalternativene A1, B1, B1a og B1b.

Samlet vil alternativ A1 ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ A1 får **liten negativ** konsekvens (-)

2. Minnesund (kulturmiljø)

Gårdsområde og ferdselsknutepunkt

Kulturmiljøet Minnesund utgjør et knutepunkt som kommer til uttrykk i en rekke sammenhenger. Med bakgrunn i historiske og arkeologiske kilder, samt nyere tids kilder, fremstår Minnesund som et regionalt og nasjonalt verdifullt kulturmiljø. Arkeologiske funn av steinalderlokaliteter samt graver fra bronsealderen og jernalderen bærer preg om aktivitet i og ved Minnesund som har dype kulturhistoriske tradisjoner. I følge Snorres beretning i Kongesagaene var Minnesund en arena for storpolitisk maktkamp i jernalderen/middelalderen, hvor Magnus Blinde og Inge Krokrygg utkjempet et avgjørende slag. Med bispesetet og kaupangen (kjøpsted) på Hamar ble Minnesunds betydning som knutepunkt for ferdsel forsterket i løpet av middelalderen. Oldtidsvegen til Hamar går på østsiden av Vorma og møter ved gården Dorr den Trondhjemske Kongeveg, som kommer over sundet fra gården Minne. De gamle vegfarene er verneverdige. Gårdene Dorr og Minne danner gårdskjerner ved Langset kirke, og sammen med de dominerende vegløpene gir gårdene vitnesbyrd om bo- og ferdselstradisjoner med tidsdybde.

Gårdene Kråkvål og Bjørknes ligger oppe på en stor flat brink sør for Minnevika. Gårdene har fine gårdstun med enkelte eldre bygninger.

Mjøssamlingene ved Minnesunds elvebredde bærer tegn om en variert maritim virksomhet i historisk tid (sjøtransport, stabelplass, slipp, opplag og fiske). Den maritime virksomheten var tilknyttet gjestgiveri og Skysstasjon ved fergestedet, hvor det fram til 1925 ble drevet fergetransport over sundet. Jernbane med stasjonsbygninger og bru over sundet ble bygget i 1880-årene. Dagens forbindelser over sundet, med to bruer for biltransport og en jernbanebru, forsterker ytterligere stedets sentrale kommunikative rolle i et historisk perspektiv.



Kommunikasjonsforbindelser over Minnesund (Foto: NIKU – 2002).

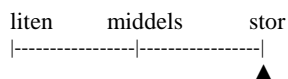


Strandheimhuset fra slutten av 1800-tallet vil bli fjernet ved tiltaket (Foto: NIKU – 2006).

Den kulturhistoriske verdien av området understrekes blant annet av Mjøssamlingene og arbeid med verneplaner for bruene over Minnesund og storgårdene Dorr og Minne, som fremdeles har en fremtredende posisjon i kulturlandskapet. Gårdene Dorr og Minne fremstår som gårdstun med egendefinerte kulturhistoriske verdier, i tillegg til at de er viktige komponenter i hele kulturmiljøet ved Minnesund.

Kvalitet: Kulturmiljøet er et historisk ferdselsknutepunkt med mange historiske elementer. Inneholder regionalt og nasjonalt verdifulle kulturminner. Miljøet har stor kunnskaps- og opplevelsesmessige verdier.

Verdi: Stor verdi



Omfang: Alle alternativene har samme form gjennom kulturmiljøet og får samme omfangsvurdering.

Alternativene (A1) B1/B1a/B1b (veg og jernbane)

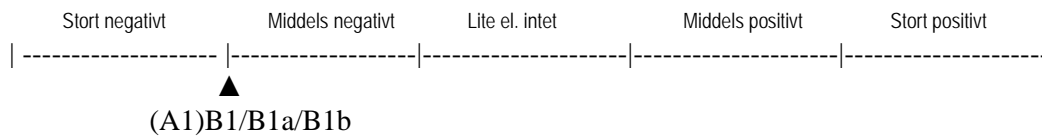
Jernbane: Alternativet ødelegger bolighuset Strandheim ved Dorr, med røtter tilbake til slutten av 1800-tallet. Boligen er i dag godt vedlikeholdt, men dens plassering, omringet av veg og jernbanenett, gjør at inngrepet ikke vurderes som svært negativt for helhetsbildet. Innløpet og retningen på den nye jernbanebrua er mer negativt i omfang. Dagens retning på de to vegbruene og jernbanebrua er sørvest – nordøst, mens den nye jernbanebrua blir nord - sør. Dette vil bli en markant visuell strukturbarriere som skiller de eksisterende bruene med den nye. Innløpet til jernbanebrua går like ved eksisterende brufeste, og det er viktig at brufestet ikke blir ødelagt. Bruas intakte helhet er en av våre viktigste nasjonale industriminne.

Tiltaket vil gi økt nærføring til gårdene Kråkvål og Bjørknes sør for Minnevika. Ingen av de automatisk fredete kulturminnene i området kommer i konflikt med alternativet.

E6: Alternativet går langs utvidelse av dagens trasé og kommer ikke i konflikt med verdifulle kulturminner eller bygninger.

Samlet vil alternativene (A1) B1/B1a/B1b ha **middels til stort negativt** omfang på kulturmiljøet. Utslagsgivende i vurderingen er jernbanealternativet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ (A1)B1/B1a/B1b får **stor negativ** konsekvens (---).

Samlet konsekvensvurdering på strekningen

Alternativ A1 har stor negativ konsekvens, først og fremst pga inngrep i kulturmiljøet ved Minnesund.

3.4 Strekning B, Minnesund – Korslund N

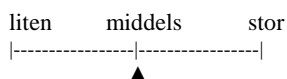
3. Ørbekk (kulturmiljø)

Gårdsområde

Gårdsbebyggelsene i området gir inntrykk av å ha fremstått som en enhet som strekker seg fra sjøen og opp til utmarken. Dette inntrykket er imidlertid delvis ødelagt av E6 og jernbanen som deler kulturmiljøet. Gravminner i kulturmiljøet tyder på bosetning i forhistorisk tid. Det er påvist fire gravrøyser fra bronsealderen i kanten av Mjøsa nedenfor Ørbekk gård. Beitelandskapet innenfor kulturmiljøet inngår i register over nasjonalt verdifulle kulturlandskap langs Mjøsa. Dette har bestemt størrelsen på kulturmiljøet. Området har potensial for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningspor fra forhistorisk tid. Tiltaket vil forøvrig ikke påvirke kjente kulturminner.

Kvalitet: Helhetlig gårdsmiljø med gårdstun, åkerbruk, beite og verdifullt kulturlandskap. Miljøet har tidsdybde og opplevelsesverdi.

Verdi: **Middels verdi**



Omfang:

Alternativ B1 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går gjennom kulturmiljøet Ørbekk. Gården Støjordet blir ødelagt ved alternativet, der driftsbygning, bolighus og stabbur blir fjernet. Helhetsinntrykket av området som et miljø, vil ytterligere bli forringet gjennom økt barriere mellom gårdsmiljøene og Mjøsa.

E6: Alternativet, med utvidelse av dagens trasé, fører til at Strøjordet blir ødelagt.

Samlet vil alternativ B1 ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

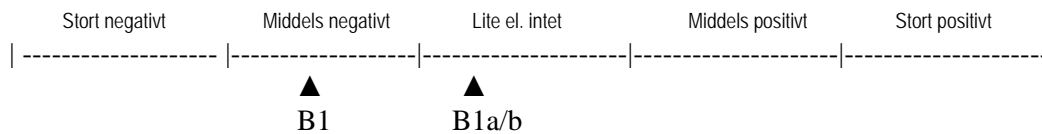
Alternativ B1a og B1b (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativene går inn i en tunnel under Støjordet. B1b fortsetter langs Mjøsa og en utvidelse av dagens trasé, mens B1a fortsetter i tunnel forbi Korslund. Alternativene vil ikke ha noen direkte innvirkning på kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger i området. Tunnelforbindelsene hindrer at gården Støjordet blir ødelagt.

E6: Alternativene, med utvidelse av dagens trasé og tunnel under Støjordet, vil gå gjennom deler av kulturmiljøet uten å ødelegge eller forringe gamle hus eller kjente kulturminner.

Samlet vil alternativene B1a og B1b ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ B1 får **middels negativ** konsekvens (--)

Alternativ B1b får **liten negativ** konsekvens (-).

4. Korslund (kulturmiljø)

Gårdsområde

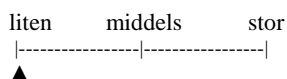
Kulturmiljøet utgjør et bratt landskap fra utmarksområder på grunnfjellsåser i øst, og dyrket mark og beite i skråningen ned mot Mjøsa i vest. Det er påvist to rundrøyser fra bronsealderen/jernalderen ved bredden av Mjøsa rett sør for Korslund. På dette neset, rundt røysene, ligger ansamlinger av stein som kan være ødelagte røyser. På Korslund nedre er det påvist fragment av en skafthulløks fra yngre steinalder og en jernhammer med uviss alder. Det er, utfra stedsnavn og lokale kilder, indikasjoner på at det tidligere var kirkested på Korslund, og stedsnavnet Kjærkegrinda underbygger dette. På Korslund Øvre er det påvist en vannkilde som i følge lokal tradisjon ble oppfattet som en hellig kilde. Området har et potensiale for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.



Korslund gård.(Foto: NIKU-2006).

Kvalitet: Kulturmiljøet inneholder en del historiske elementer. Vanlig forekommende gårdsmiljøer, der noen bygninger har lokal verneverdi. Stedet har tidsdybde og opplevelsesverdi.

Verdi: **Liten verdi**



Omfang:

Alternativ B1/B1b (veg og jernbane)

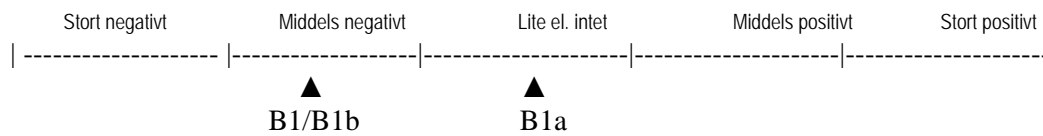
Jernbane: Alternativene går langs Mjøsa og vil blir en økt barriere mellom Mjøsa og kulturmiljøet.

E6: Korslund gården får økt nærføring og helhetslinjer mellom gård og sjø blir enda mer oppstykket. Samlet vil alternativene B1/B1b ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ B1a (veg og bane)

Både veg og bane går i tunnel forbi Korslund og berører ikke kulturminner/-miljøer der. **Intet omfang.**

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ B1 får **liten negativ** konsekvens (-)

Alternativ B1a får **ingen** konsekvens (0)

Alternativ B1b får **liten negativ** konsekvens (-)

Samlet konsekvensvurdering på strekningen

Alternativ B1 har middels negativ konsekvens, pga inngrep ved Ørbekk og Korslund.

Alternativ B1a har ubetydelig til ingen negativ konsekvens, ettersom kun kulturmiljøet ved Langset/Ørbekk

3.5 Strekning C, Korslund N – Skrårudstua

5. Morskogen (kulturmiljø)

Gårdsområde og jernbanestasjon

Området er preget av de store landskapselementene, med bratt skråning ned til Mjøsas bredde. Den gode dyrkingsjorda har, sammen med gode solforhold, dannet grunnlag for jordbruk og bosetting i området. Gården Brøhaug har bl.a. en gammel driftsbygning fra tidlig på 1800-tallet.

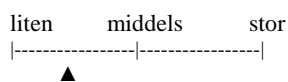
Jernbanestasjonen på Morskogen har bidratt til å opprettholde og utvide bosetningen i nyere tid.



Driftsbygning fra 1800-tallet på Brøhaug gård (Foto: NIKU-2006).

Kvalitet: Kulturmiljøet har en gårds- og landskapshistorisk verdi. Spesielle verdier er knyttet til enkeltbygninger og bygningsmiljø. Stedet har tidsdybde og opplevelsesverdi.

Verdi: Liten - middels verdi



Omfang: Jernbanen har lik trasé i begge to alternativene.

Alternativ C1 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går langs Mjøsa like sør for kulturmiljøet og inn i tunnel ved kulturmiljøet. Potensialet for steinalderfunn i strandsonen vurderes som liten.

E6: Alternativet følger dagens vegtrasé noe som gir økt nærføring til kulturmiljøet.

Samlet vil alternativ C1 ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

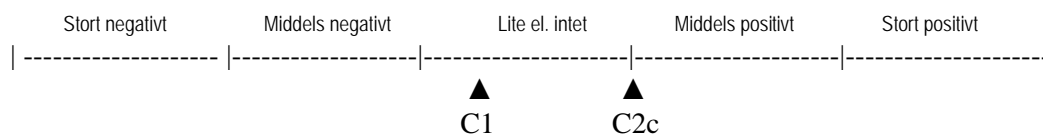
Alternativ C2c (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går langs Mjøsa like sør for kulturmiljøet og inn i tunnel ved kulturmiljøet. Potensialet for steinalderfunn i strandsonen vurderes som liten.

E6: Alternativet går i tunnel forbi miljøet, noe som gir positiv effekt på miljøet ved bortfall av sterkt trafikkert veg

Samlet vil alternativ C2c ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ C1 får **lite negativ** konsekvens (-)

Alternativ C2c får **liten mot middels positiv** konsekvens (+ → ++)

6. Ulvin (kulturmiljø)

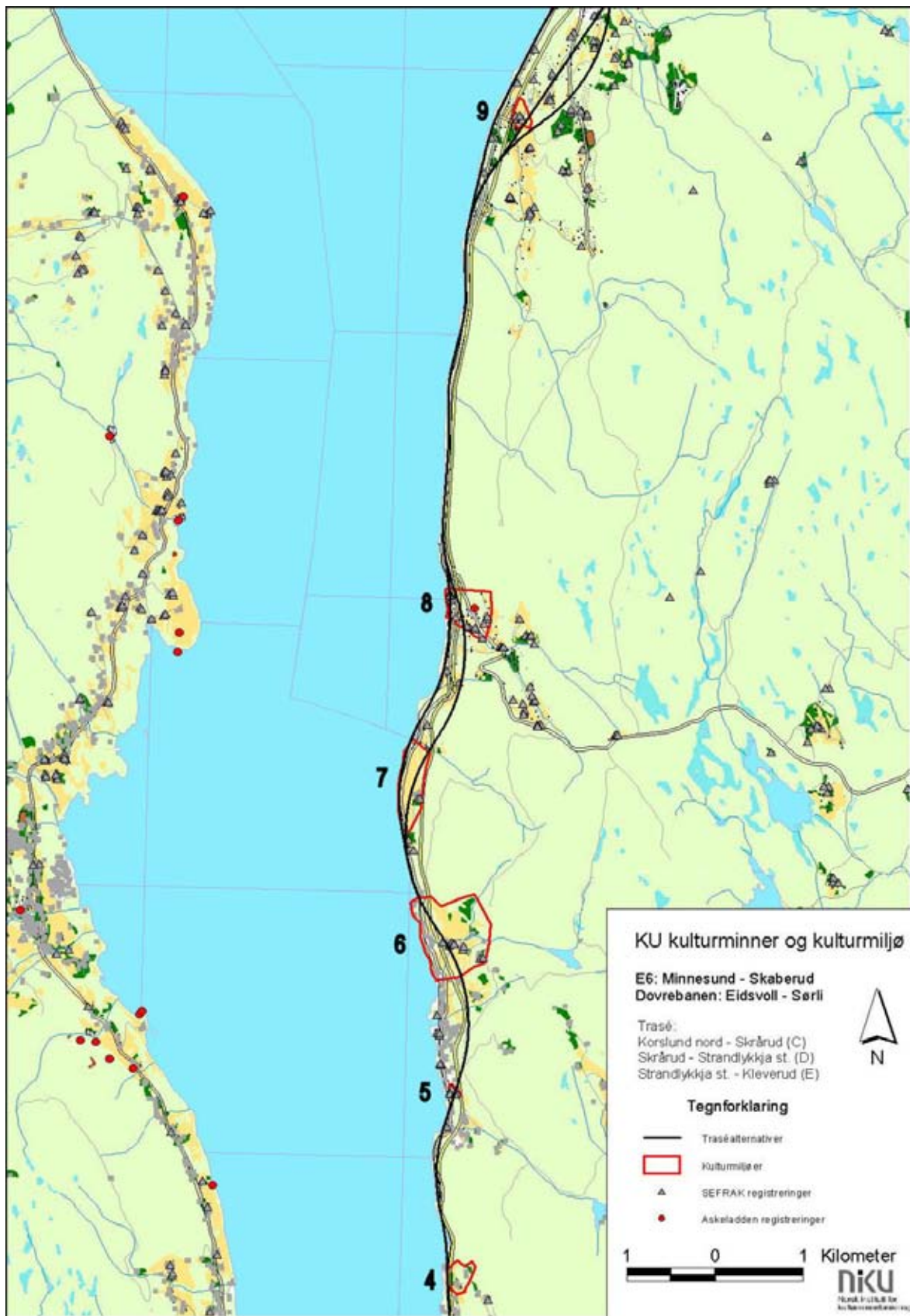
Gårdsområde

Ulvin gård ligger på en flate i en ellers bratt skråningen ned mot Mjøsa. Ved gården er det gjort løsfunn fra steinalderen. Ingen automatisk fredete kulturminner er funnet, men stedsnavn og løsfunn kan tyde på fast bosetting i området fra eldre jernalder. De kulturhistoriske verdiene er forøvrig knyttet til gårdsbebyggelsen på Ulvin med gårdstun, beite, inn- og utmark. Bygningene på gården er restaurert og to priser er tildelt de nåværende eierne som følge av dette arbeidet. Bygningsmiljøet inngår i et område registrert som nasjonalt verdifullt kulturlandskap og er årsaken til størrelsen på kulturmiljøet. Bosetningsaktivitet er ikke kjent fra forhistorisk tid. Området har et lite potensiale for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.



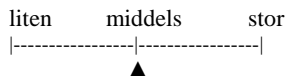
Hovedhuset på Ulvin, sett fra gårdsveg ved bru over E6 (Foto: NIKU – 2002).

Kvalitet: Kulturmiljøet inngår i nasjonalt verdifullt kulturlandskap. Gårdstruktur med beite, inn- og utmark, sammen med bygningsmiljø med stor verdi.



Kartet viser kulturmiljøene (nummerert) langs strekningen Tunneltoppen – Kleverud, med traséalternativene C1, C2c, D1, D2 og E.

Verdi: **Middels verdi**



Omfang:

Jernbanetraseen er den samme for begge alternativene.

Alternativ C1 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går i tunnel under store deler av kulturmiljøet, og kommer ut helt nord i miljøet. Bortfall av jernbanes barriere mot Mjøsa vil gi enn positiv effekt.

E6: Utvidelse av dagens veg, gir økt nærføring til kulturmiljøet, selv om vegen går i en liten tunnel like nedenfor Ulvin gård.

Samlet vil alternativ C1 ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

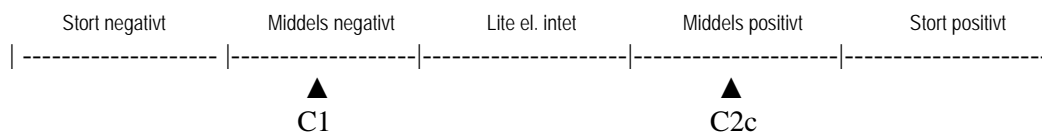
Alternativ C2c (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går i tunnel under store deler av kulturmiljøet, og kommer ut helt nord i miljøet. Bortfall av jernbanes barriere mot Mjøsa vil gi enn positiv effekt.

E6: Alternativet går i tunnel forbi kulturmiljøet og gir et positivt innslag til miljøet pga. bortfall av sterkt trafikkert veg.

Samlet vil alternativ C2c ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ C1 får **middels negativ** konsekvens (- -)

Alternativ C2c får **middels positiv** konsekvens (+ +)

Samlet konsekvensvurdering for strekningen

Alternativ C1 har middels negativ konsekvens, først og fremst pga veginngrep ved Ulvin.

Alternativ C2c har middels positiv konsekvens, ved at gjennomgangstrafikk fjernes fra kulturmiljøene.

3.6 Strekning D, Skrårud – Strandlykkja stasjon

7. Skrårud (kulturmiljø)

Gårdsområde

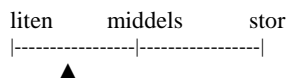
Gården Skrårud ligger høyt oppe, i bratt skråning ned mot Mjøsa som domineres av slåtteng og litt beite. Ett gammelt styvet tre er bevart i området. Gårdens eldste bygninger, bolighus og stabbur, er fra 1800-tallet og i god stand. De resterende bygninger er av nyere dato. Dagens E6 har skapt en kraftig barriere mellom gården og utmarken. Kulturmiljøets store skala, skyldes størrelsen på det åpne innmarksområdet som er tilknyttet gården, samt at kulturmiljøet inngår i et større område registrert som sammenhengende kulturlandskap. Kulturlandskapet er klassifisert som verdifullt, uten nærmere verdiklassifisering, og må betegnes å ha en viss lokal verdi. Husmannsplassen Haugen, rett øst for E6 og utenfor kulturmiljøet, vil få økt nærføring ved en vegutvidelse mot øst. Det foreligger en langsiktig plan med gjenoppbygging av Skrårud med tilbakeføring av kulturlandskapet, som inkluderer husmannsplassen Haugen.



Skrårud gård (Foto: NIKU-2006).

Kvalitet: Kulturmiljøet består av enkeltelementer som styvet tre, beitemark og fint kulturlandskap. Vanlig forekommende tunmiljø. Stedet har opplevelsesverdi og tidsdybde.

Verdi: **Liten - middels verdi**



Omfang: Alternativ D1 og D2 er den samme for E6 forbi kulturmiljøet.

Alternativ D1 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet følger Mjøsas bredde der potensialet for steinalderfunn vurderes som liten. Alternativet gir større avstand mellom gården Skrårud og jernbanen enn tidligere, men en større markant barriere mellom gården og Mjøsa.

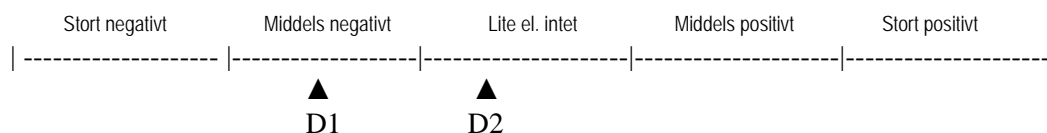
E6: Alternativet er en utvidelse av dagens vegtrasé på østsiden og gir nærføring til kulturmiljøet. Samlet vil alternativet ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ D2 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går langs Mjøsa og inn i tunnel mellom gårdene Skrårud søndre og Skrårud, og gir en positiv effekt på kulturmiljøet.

E6: Alternativet er en utvidelse av dagens vegtrasé på østsiden og gir nærføring til kulturmiljøet. Kulturmiljøets fronting mot Mjøsa der jernbanene forsvinner trekker opp omfangsverdien. Samlet vil alternativet ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ D1 får **liten mot middels negativ** konsekvens (- → - -)

Alternativ D2 får **liten negativ** konsekvens (-)

8. Strandlykkja (kulturmiljø)

Gårdsområde

Miljøet innehar en del gårdbygninger, stabbur, låve og uthus fra slutten av 1800-tallet. Bygningene er vedlikeholdte og delvis moderniserte. Strandlykkja kirke står på et gammelt kirkested, selv om dagens kirke er fra 1916. Kongevegen går gjennom miljøet og hadde gjestgiveri/skysstasjoner ved gårdene

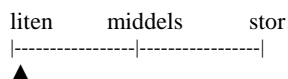
Morstu (Nøtlev). Området har et lite potensial for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.



Strandlykkja kapell fra 1916 (Foto: NIKU-2006).

Kvalitet: Kulturmiljøet inneholder enkeltelementer med historisk verdi. Stedet har opplevelsesverdi og tidsdybde.

Verdi: **Liten verdi.**



Omfang:

Alternativ D1 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet følger Mjøsas bredde der potensialet for steinalderfunn vurderes som lite. Økt nærføring og delvis ødeleggelse av gården Strandlykkja, som har liten til liten historisk verdi.

E6: Sør for Kulturmiljøet, ved Mostue nedre, vil alternativet ødelegge et stabbur (SEFRAK nr 04170001061) og et fjøs (SEFRAK nr 0417001062). Inne i kulturmiljøet vil gårdene Bækeng og Kirkenær bli hhv ødelagt og får økt nærføring ved alternativet.

Samlet vil alternativ D1 ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

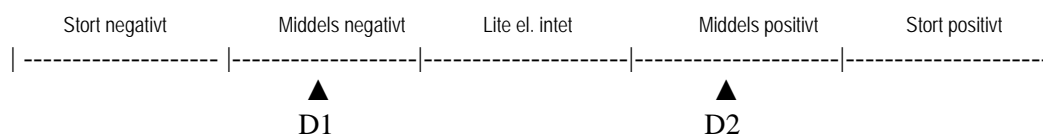
Alternativ D2 (veg og jernbane)

Jernbane: Alternativet går i tunnel og gir positiv effekt på kulturmiljøet

E6: Alternativet går i tunnel og gir positivt effekt ved bortfall av trafikkert veg.

Samlet vil alternativ D2 ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ D1 får **liten negativ** konsekvens (-)

Alternativ D2 får **liten positiv** konsekvens (+)

Samlet konsekvensvurdering av strekningen

Vurderingene for de to delområdene gjelder også som samlet vurdering for hhv Eidsvoll og Stange kommuner.

3.7 Strekning E, Strandlykkja stasjon – Kleverud

Jernbanen følger dagens trasé, med nytt spor på utsida av det eksisterende. Sørgående løp på E6 er nær identisk med dagens veg, mens nordgående løp bygges som ny veg 50 – 100 m lenger øst.

Kulturminner/-miljø langs strekning E: Strandlykkja – Kleverud

Langs strekningen er det ingen kulturmiljøer eller enkeltstående automatisk fredete kulturminner. Det er ingen konflikter mellom kulturminneinteresse og tiltaket på strekningen. Potensialet for funn av gravhauger og steinalderfunn, der jernbanealternativet går langs Mjøsa, vurderes som lite.

3.8 Strekning F, Kleverud – Skaberud (E6)

9. Hestenes nordre (kulturmiljø)

Gårdsområde

Hestenes nordre har en del eldre bygninger knyttet opp til gårdsstrukturer. Spesielt har gården et inntakt og godt bevart tunmiljø. Kongevegen går gjennom miljøet.

Området har et lite potensiale for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.



Hestenes nordre (Foto: NIKU-2006).

Kvalitet: Kulturmiljøet har et gårds- og landskapshistorisk verdi. Spesielle verdier er knyttet til enkeltbygninger og bygningsmiljø. Stedet har tidsdybde og opplevelsesverdi

Verdi: Liten verdi.

liten middels stor
|-----|-----|
▲

Omfang:

Alternativ F2a (veg)

E6: Alternativet gir økt nærføring til gårdsmiljøet på Hestnes nordre, og et uthus nordvest for driftsbygningen blir fjernet. Utvidelse av eksisterende veg gir også økt nærføring til Stenby skolen, som ligger like nord for kulturmiljøet.

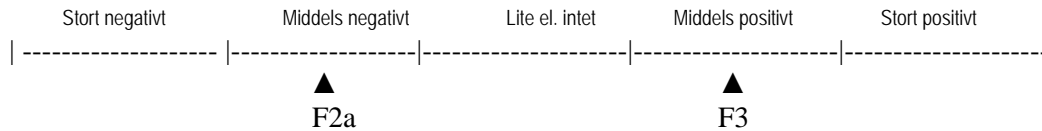
Alternativ F2a vil ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ F3 (veg)

E6: Alternativet går i tunnel og har positivt effekt på miljøet.

Alternativ F3 vil ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ F2a får **liten negativ** konsekvens (-)

Alternativ F3 får **liten positiv** konsekvens (+)

Samlet konsekvensvurdering av alternativene

Alternativ F2a har liten negativ konsekvens pga mindre inngrep i kulturmiljøer ved Hestnes.

Alternativ F3 har positiv konsekvens ved at kulturmiljøer ved Hestnes skjermes for gjennomgangstrafikk.

3.9 Strekning G og H, Kleverud – Sørli (Dovrebanen)

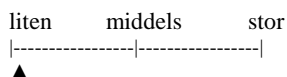
9. Hestenes nordre (kulturmiljø)

Gårdsområde

Hestenes nordre har en del eldre bygninger knyttet opp til gårdsstrukturer. Spesielt har gården et inntakt og godt bevart tunmiljø. Kongevegen går gjennom miljøet. Området har et lite potensiale for funn av gravminner, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.

Kvalitet: Kulturmiljøet har et gårds- og landskapshistorisk verdi. Spesielle verdier er knyttet til enkeltbygninger og bygningsmiljø. Stedet har tidsdybde og opplevelsesverdi.

Verdi: **Liten verdi.**



Omfang:

Alternativ G1 (jernbane)

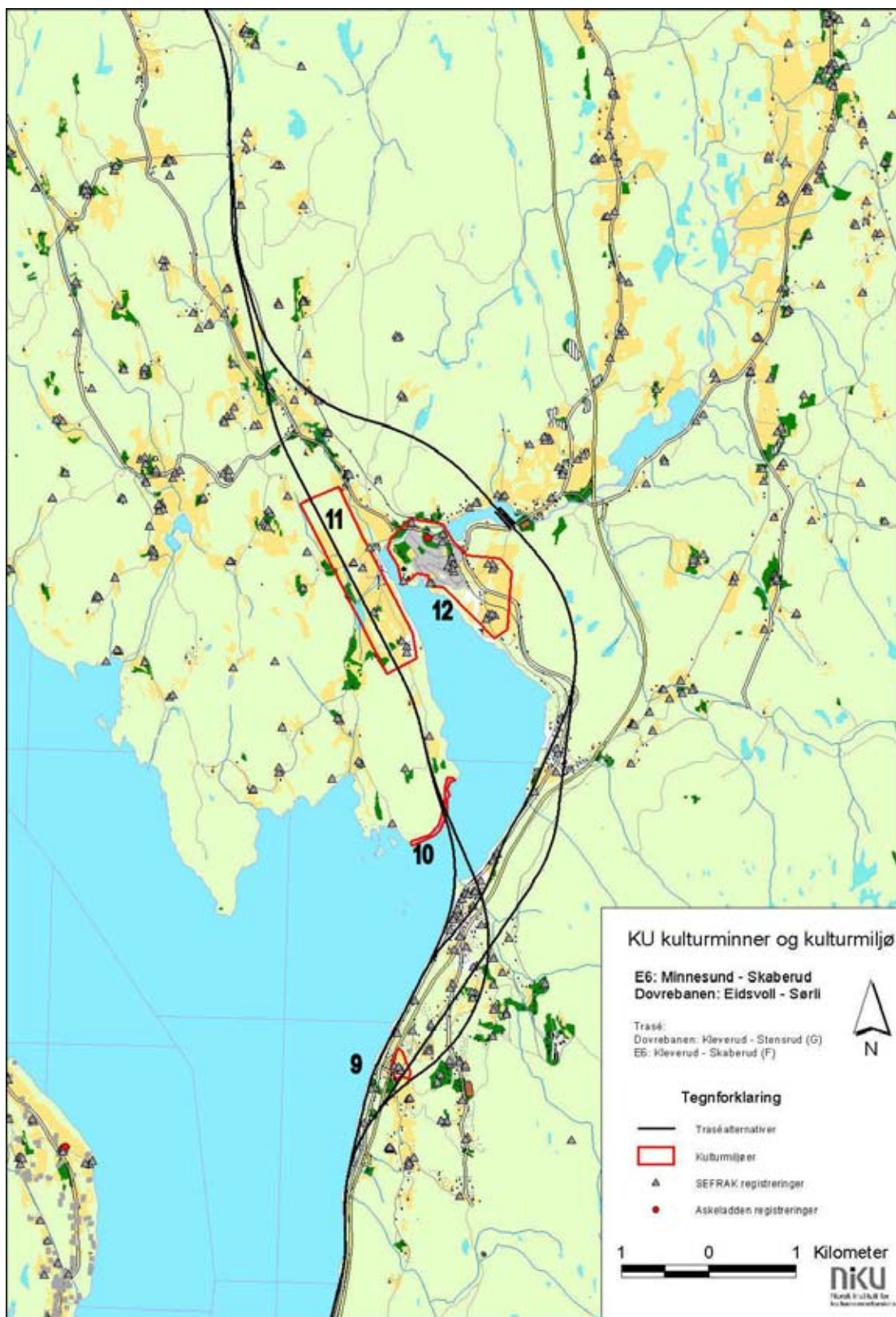
Alternativet følger delvis eksisterende trasé med en utvidelse ut mot Mjøsa mellom Kleverud og Espa. Ved Espa går alternativet over til Tangenhalvøya med bru. Potensialet for steinalderfunn og gravhauger i standsonen er størst på markante nes og odder langs strekningen. Alternativ G1 vil ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ G1a (jernbane)

Alternativet går inn i tunnel mellom Kleverud og Hestnes og kommer ut igjen like nordvest for tettbebyggelsen på Espa. Krysser over til Tangenhalvøya lik alternativ G1. Alternativet går i tunnel forbi miljøet og gir positiv effekt på miljøet. Alternativ G1a vil ha **lite positivt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ G2 (jernbane)

Alternativet går i tunnel og krysser over til Tangenhalvøya ved bru, noe som gir en positiv effekt på miljøet. Alternativ G2 vil ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.



Kartet viser kulturmiljøene (nummerert) langs strekningen Kleverud –Skaberud/Sørli, der traséalternativene F2a, F3, G1, G1a, G2, G7 og G8 foreligger.

Alternativ G7 (jernbane)

Alternativet går i tunnel og gir positiv effekt på miljøet.

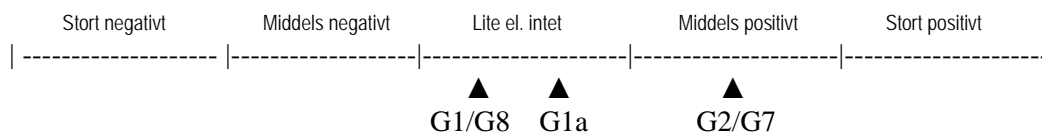
Alternativ G7 vil ha **middels positivt** omfang på kulturmiljøet.

Alternativ G8 (jernbane)

Alternativet går langs og ute i Mjøsa. Potensialet for steinalderfunn og gravhauger i standsonen er størst på markante nes og odder langs strekningen.

Alternativ G8 vil ha **lite negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ G1 får **liten negativ** konsekvens (-)

Alternativ G1a får **liten positiv** konsekvens (+)

Alternativ G2 får **liten positiv** konsekvens (+)

Alternativ G7 får **liten positiv** konsekvens (+)

Alternativ G8 får **liten negativ** konsekvens (-)

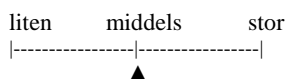
10. Strandsonen langs Tangenhalvøya (kulturmiljø)

Kulturminner

Langs hele strandsonen forekommer det automatiske fredete kulturminner. Mange steinalderlokaliteter, samt noen gravhauger fra jernalder er registrert. Noen av steinalderlokalitetene, spesielt de på østlig del av halvøyen, er undersøkt i 1997 men ikke registrert i Askeladdens database.

Kvalitet: Kulturmiljøet består av stor store mengder automatiske fredete kulturminner. Variasjonene i innholdet er imidlertid liten.

Verdi: **Middels verdi.**



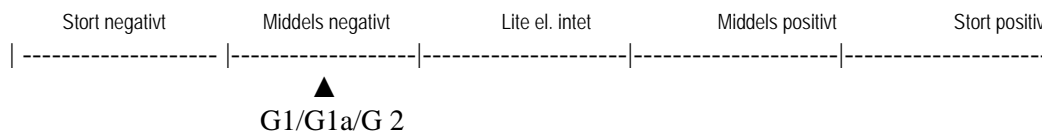
Omfang:

Alternativ G1/G1a/G2 (jernbane)

Alternativene går ikke over eller ødelegger noen kjente kulturminner. Potensialet for funn av ikke registrerte kulturminner sees som liten. Jernbanen vil bli et nytt element inn i landskapet.

Samlet vil alternativ G1, G1a og G2 ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ G1 får **middels negativ** konsekvens (- -)

Alternativ G1a får **middels negativ** konsekvens (- -)

Alternativ G2 får **middels negativ** konsekvens (- -)

11. Tangenhalvøya (kulturmiljø)

Gårdsområde

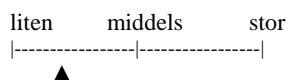
Halvøyen består av gårder, der spesielt Helset og Haug har mange kulturminner. På Helset gårdene er det registrert 9 lokaliteter med automatiske fredete kulturminner, som fordeler seg med 7 boplasslokaliteter fra steinalder, hovedsakelig ved standsonen, en kullgrop lokalitet og en haug, uviss datering og funksjon. Gården Haug har 34 lokaliteter med automatisk fredete kulturminner. 32 av dem er kullgroper/tjæremiler fra jernalder/middelalder og etter reformatoriske, samt to gravminnelokaliteter fra jernalder.

På enkelte gårder forekommer det eldre bygninger, men generelt er gårdene og deres gårdsmiljø vanlig forekommende for området.

Området har et potensiale for funn av gravminner, industriminne, bosetnings- og dyrkningsspor fra forhistorisk tid.

Kvalitet: Kulturmiljø med mange og ensartet kulturminner. Enkeltbygninger har verdi, mens hovedvekten ligger på vanlig forekommende gårdsmiljø. Stedvis fint kulturlandskap.

Verdi: Liten - middels verdi.



Omfang:

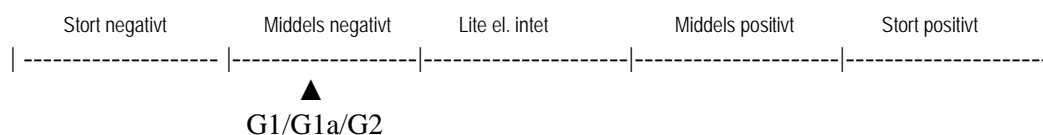
Alternativ G1/G1a/G2 (jernbane)

På Tangenhalvøyen blir jernbanen et nytt element i området. Det blir nærføring til våningshuset på Hagaløkken (SEFRAK nr 04170003079), samt bolighuset (SEFRAK nr 04170003077) og uthuset (SEFRAK nr 04170003078) på Brennebakken. Ingen av husene har stor kulturhistorisk verdi.

Alternativet går gjennom et område med mange kulturminner og følgende kulturminner blir helt eller delvis ødelagt: Id. nr. 50413, 20812, 20810, 20811, 69472, 50410 og 30741. Av de 7 kulturminnene er 6 kullgroper mens ett er en hustuft fra moderne tid. Alternativet krysser vegen ved Frydenlund, like ved en SEFRAK-registrert bygning (nr. 04170004983) som har liten historisk verdi.

Samlet vil alternativ G1/G1a/G2 ha **middels negativt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ G1 får **liten mot middels negativ** konsekvens (- → - -)

Alternativ G1a får **liten mot middels negativ** konsekvens (- → - -)

Alternativ G2 får **liten mot middels negativ** konsekvens (- → - -)

12. Tangen (kulturmiljø)

Tettsted og gårdsområde

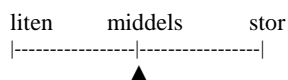
Det er funnet spor på bosetning på Tangen tilbake til yngre steinalder og den gode jordbruksjorden ved Mjøsa har blitt dyrket tidlig. Mye av Tangens historie knytter seg opp til storgårdene Hov, Vik, Saksrud og Korsødegården. Hov har, som navnet indikerer, vært et samlingssted for gudedyrking i hedensk tid. Senere har det også stått en kirke der. Kulturlandskapet ved Hov har store jorder, monumentale gårdsbruk, gamle hageanlegg, alleer og løvtrær. På gården ligger det to gravhauger fra bronsealder/jernalder. På Gjellberget finnes en av fylkets 15 bygdeborger. Borgen var del av et forsvarsverk langs Mjøsa i folkevandingstid (400-550 e.Kr.).

Tettstedet Tangen ligger rundt en kolle mellom den oppdemte Viksdammen og Mjøsa. På toppen av kollen står Tangen kirke (1861). Tettstedet vokste fram fordi det hadde ressurser som omlandet

manglet. Fossekraften fra Viksfossen har vært utnyttet lenge og dannet grunnlaget for fremveksten av stedet på 1500-tallet. På 1600-tallet var det jernverk på Vik ved Viksfossen. Malmen ble fraktet til og masovner ble drevet av vannkraft fra fossen. Driften holdt stand til 1819. Gården Vik er en av de eldste gårdene på Tangen og i tilknytning til gårdsbruket har det i tillegg vært sag, mølle, jernverk, høvleri, brenneri og en rekke andre industribedrifter knyttet til vannkraften i fossen. Gjennom kulturmiljøet går gamle ferdselsårer – ”Østerdahlske” og ”Trondhiemske kongeveg”, der bl.a. gården Korsødegården var gjestgiveri/skysstasjon. Kommunikasjonssystemet ble utbygd på 1800-tallet med dampskipstrafikk på Mjøsa fra 1840 og jernbane fra 1880. Jernbanebygningene er intakte og vel bevarte i dag.

Kvalitet: Kulturmiljøet har varierende og mangfoldige kulturhistoriske elementer – steinalderlokaliteter, gravhauger, bygdeborg, industriminne, gamle og intakte gårdsmiljøer. Miljøet har tidsdybde og opplevelsesverdi.

Verdi: Middels verdi.



Omfang:

Alternativ G1/G1a/G2 (jernbane)

Alternativene går vest for Tangen og utenfor kulturmiljøet. Fjerning av jernbanen fra Tangen vil forringe en del av stedets historie, men omleggingen av jernbanen blir et positivt tiltak, dersom alternativene hadde vært å utvide eksisterende jernbane gjennom Tangen (et gammelt alternativ som nå er forkastet).

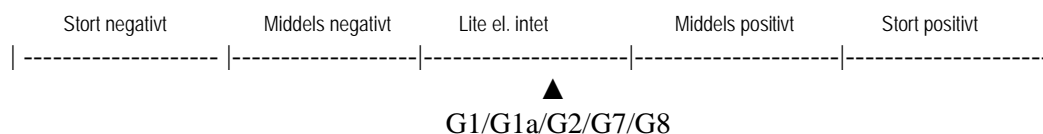
Samlet vil alternativ G1/G1a/g2 ha lite positivt omfang på kulturmiljøet.

Alternativ G7/G8 (jernbane)

Alternativet går nordøst for gården Hov, men avstanden vurderes som tilfredsstillende. Tangen sentrum vil miste jernbanen gjennom stedet, men omleggingen av jernbanen blir et positivt tiltak, dersom alternativet hadde vært å utvide eksisterende jernbane gjennom Tangen (et gammelt alternativ som nå er forkastet). Alternativet vil bli et nytt element og gi nærføring til gårdene Sakserud og Skogly øst for Tangen.

Samlet vil alternativ G7/G8 ha **lite positivt** omfang på kulturmiljøet.

Omfang:



Konsekvens:

Alternativ G1/G1a/G2 får **liten positiv** konsekvens (+)

Alternativ G7/G8 får **liten positiv** konsekvens (+)

Samlete konsekvensvurderingen på strekningen

Alternativene G1, G1a og G2 har middels negative konsekvenser, pga inngrep på Tangenhalvøya med strandsoner. Kryssing av Tangenbukta blir et nytt og ødeleggende element i kulturlandskapet. Andelen kulturminner langs strandsonen og på Tangenhalvøya er mange og noen vil bli ødelagt/forringet. Gårdsmiljøene og de generelle kulturlandskapet, som samlet har liten kulturhistorisk verdi, vil delvis bli ødelagt og jernbanen vil være en markant barriere i landskapet.

Alternativene G7 har positiv konsekvens ved at eksisterende inngrep ved Hestnes og Tangen fjernes. Alternativ G8 har negativ konsekvens pga inngrep ved Hestnes, men for øvrig fordeler som G7.

Strekning H

På strekningen forekommer det ingen kulturmiljøer. I jordbruksområdet er det påvist kulturspor i form av en kullgrøp og en gravhaug tilhørende gården Sørli. Dette vitner om bosetningsaktivitet i området i jernalderen og middelalderen, samt at gården navnmessig har historiske røtter til jernalder. Gården har en låve og et stabbur fra 1800-tallet. De resterende bygningene er modernisert. Gården Jærnseter er en vanlig forekommende gård mht. bygninger og tunstruktur. Strekningen vurderes til å inneholde lite kulturhistorisk elementer av verdi.

Alternativet H1 går i skogområder og utenfor de automatisk registrerte kulturminnene i området. Potensialet for funn av gravhauger, bosetnings- og dyrkningsspor vurderes som liten, men industriminne i form av kullgroper vurderes som stort.

3.10 Jernbanestasjoner uten jernbane

Når jernbaneverket skal lage nytt dobbeltspor vil den gamle jernbanenettet bli lagt øde og kanskje fjernet, og de mange små stasjonene og lagerhallene blir stående uten funksjon. Bygningene varierer i alder og utforming, men de fleste ble etablert rundt slutten av 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet, i jernbanens gullalder. Jernbanen og dens stasjoner har vært med på etablering av bosetning langs Mjøsa, og små tettsteder med landhandel, post og skoler etablerte seg nær stasjonene. Et eksempel på dette er Morskogen.

I dag har jernbanen mistet sin domenefunksjon til bilismen, og stasjonsområdene har mistet både landhandel og post i sitt nærmiljø. Men ennå står stasjonsbygningene der i dag. Bygningene er i stor grad utforandret, og mange av dem er slitte og lite vedlikeholdte. Hva kommer til å skje med disse bygningene etter at jernbanen blir lagt om? Uten å ta stilling til hva som bør skje med de enkelte stasjonsmiljøene, må det fra et kulturhistorisk ståsted kunne hevdes at en sentral og viktig epoke for lokalmiljøet og regionen gå tapt, når jernbanen går inn i en ny tidsalder der de små jernbanestasjonene mister sin funksjon.

En del av hyttebebyggelsen langs jernbanen og i nærheten av jernbanestasjonene, spesielt ved Morskogen, Strandlykkja og Espa, er fra rundt midten av 1900-tallet. Hyttene er bygget av NSB ansatte med materiale som stort sett ble fraktet med jernbanen, ofte bygd av overskuddsmaterialer, gamle fraktekasser og lignende fra jernbanen. NSB-ansatte og deres familier reiste gratis med toget, og hyttene ble derfor mye brukt, særlig i sommerhalvåret. Hyttebebyggelsen inngår også som en del av jernbanens historie, og mister en del av sin historiske forankring når nå jernbanen legges om.

3.11 Avbøtende tiltak og oppfølgende undersøkelser

Det er vanskelig å foreslå avbøtende tiltak ved Minnesund. Ny jernbanebru bør imidlertid få en landskapstilpassning og form som harmonerer godt med dagens bruer, slik at de historiske og estetiske linjene i landskapet blir bevart på en god måte.

En støyskjerm ved gården Skrårud og vegutvidelse mot vest forbi gården Hestenes nordre er sentrale avbøtende tiltak for kulturmiljøene.

Langs Mjøsas odder og nes og på Tangelhalvøya er potensialet størst for funn av ikke registrert kulturminner. Her er det aktuelt med nærmere undersøkelse for oppfyllelse av undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9. Arkeologiske metoder som er aktuelle ved undersøkelser på reguleringsnivå, er spesielt marinarkeologiske undersøkelser, åkervandring, overflateregistreringer, maskinell fflateavdekking og prøvestikking etter steinalderfunn.

4 Sammenstilling og sammendrag

Formålet med utredningen er å kartlegge konsekvenser for temaet kulturminner og kulturmiljø ved en utvidelse av dagens E6 til 4 felt mellom Minnesund og Skaberud, og nytt dobbeltspor for Dovrebanen mellom Eidsvoll stasjon og Sørli (tømmerterminalen). Med bakgrunn i utredningsprogrammet omfatter temaet følgende undersøkelseskategorier innenfor planområdet:

- Automatisk fredete kulturminner (kulturminner eldre enn 1537)
- Nyere tids kulturminner
- Kulturmiljøer

Konsekvensanalysen er utført etter metode angitt i Vegvesenets Håndbok–140 (Statens Vegvesen 2006), samt etter gjeldende metoder og retningslinjer angitt ved Miljøverndepartementet og Riksantikvaren (Miljøverndepartementet 1990,1998; Riksantikvaren 1993,1995). Med bakgrunn i dette metodegrunnlaget forsøker konsekvensanalysen å visualisere graden av konflikt ved gjennomføringen av tiltaket vurdert opp mot graden av verdi tilskrevet kulturminner og kulturmiljøer i de berørte strekningene. Det er på denne bakgrunn fremmet forslag til avbøtende tiltak, samtidig som det blir påpekt eventuelle behov for videre undersøkelser som er relevant for oppfyllelse av undersøkelsesplikten nedfelt i Kulturminneloven.

Samlet konsekvensvurdering av kulturmiljøene og de ulike alternativene for ny E6 og Dovrebane:

Eidsvoll kommune:

Strekning A:

Langs strekningen forekommer ett viktig kulturmiljø – Minnesund – som inneholder regionalt og nasjonalt verdifulle kulturminner og er gitt stor verdi.

| Strekning A, Eidsvoll st. – Minnesund (Jernbane) | Verdi | Alternativ A1 |
|--|---------|--|
| Eidsvoll stasjon | | Ikke tatt med, da alternativet begynner nord for stasjonen |
| Kulturlandskap langs Vormas vestsida | Middels | - |
| Minnesund | Stor | - - - |
| <i>Samlet vurdering</i> | | - - - |

Alternativ A1 (jernbane) vil i kulturmiljøet ødelegge bolighuset Strandheim ved Dorr, fra slutten av 1800-tallet. Innløpet og retningen på den nye jernbanebrua er negativt, da den følger et helt nytt løp enn eksisterende bruer. Det vil bli en markant visuell barriere mellom den nye og de gamle bruene. Innløpet til jernbanebrua går like ved eksisterende brufeste, og kan føre til at dette blir ødelagt. Den gamle jernbanebrua er en av våre viktigste nasjonale industriminne. Det er viktig at ny jernbanebrua får en landskapstilpassning og form som harmonerer godt med dagens bruer, slik at de historiske og estetiske linjene i landskapet blir bevart på en god måte.

E6-alternativet kommer ikke i konflikt med verdifulle kulturminner eller bygninger. Samlet gis tiltaket stor negativ konsekvens.

Strekning B:

Langs strekningen forekommer to kulturmiljøer med varierende grad av historiske elementer som er gitt middels og liten verdi.

| Strekning B, Minnesund – Korslund nord (E6/Jernbane) | Verdi | B1 | B1a | B1b |
|--|---------|----|-----|-----|
| Ørbekk | Middels | -- | - | - |
| Korslund | Liten | - | 0 | - |
| <i>Samlet vurdering</i> | | -- | 0/- | - |

Alternativ B1: Jernbanealternativet vil gå gjennom kulturmiljøet Ørbekk og forringe helhetsinntrykket og bli en økt barriere mellom gårdsmiljøet og Mjøsa. E6-alternativet vil ødelegge deler av kulturmiljøet.

Alternativ B1a: Dette alternativet berører kulturminner og kulturmiljøer kun på strekningen Minnesund-Langset, og da som for alt B1b. Utkanten av kulturmiljøet på Korslund berøres marginalt.

Alternativ B1b: Jernbanealternativet vil ha kun indirekte innvirkning på kulturmiljøet Ørbekk. E6-alternativet vil ødelegge eller forringe noen gamle hus.

Alternativene B1 og B1b er like ved kulturmiljøet Korslund og her vil jernbanealternativet gi økt barriere mellom Mjøsa og kulturmiljøet. E6-alternativet vil føre til økt nærføring og sammenhengen mellom gård og sjø blir enda mer oppstykket enn i dag.

Samlet får alternativ B1 middels negativ konsekvens, alternativ B1a liten til ubetydelig konsekvens og alternativ B1b liten negativ konsekvens.

Ingen avbøtende tiltak er foreslått på strekningen.

Strekning C:

Langs strekningen forekommer ett viktig kulturmiljø - Ulvin - som ligger i et nasjonalt verdifullt kulturlandskap. Miljøet har gårdstruktur med beite, inn- og utmark, sammen med verdifull bygningsmiljø, og er gitt middels verdi.

| Strekningen C, Korslund N – Skrårud (E6/Jernbane) | Verdi | Alt C1 | Alt C2c |
|---|---------|--------|---------|
| Morskogen | Liten | - | + / ++ |
| Ulvin | Middels | -- | ++ |
| <i>Samlet vurdering</i> | | -- | ++ |

Jernbanetraseen er den samme for begge alternativene.

Alternativ C1: Jernbanealternativet går i tunnel og vil være positivt for miljøet. E6-alternativet gir økt nærføring til kulturmiljøet, selv om vegen går i en liten tunnel like nedenfor Ulvin gård.

Alternativ C2c: E6-alternativet går i tunnel forbi kulturmiljøet og gir en positiv innvirkning på miljøet pga. bortfall av sterkt trafikkert veg.

Samlet får alternativ C1 middels negativ konsekvens og alternativ C2c middels positiv konsekvens.

Ingen avbøtende tiltak er foreslått på strekningen.

Strekning D:

Langs strekningen forekommer et kulturmiljø som består av enkeltelementer med historisk verdi som inngår i et kulturlandskap. Miljøet er gitt liten - middels verdi.

| Strekning D, Skrårud – kommunegrensa (E6/Jernbane) | Verdi | Alt D1 | Alt D2 |
|---|--------------|---------------|---------------|
| Skrårud | Liten | - / - - | - |
| <i>Samlet vurdering av hvert alternativ</i> | | - / - - | - |

E6-alternativet er lik for begge alternativene.

Alternativ D1: Jernbanealternativet gir større avstand til gården enn tidligere, men blir en markant barriere mellom gården og Mjøsa. E6-alternativet gir nærføring til kulturmiljøet.

Alternativ D2: Jernbanealternativet går i tunnel forbi miljøet.

Samlet får alternativ D1 liten - middels negativ konsekvens og alternativ D2 liten negativ konsekvens.

En opprettelse av støyskjerm ved gården Skrårud er et avbøtende tiltak for kulturmiljøet.

Stange kommune:**Strekning D:**

Langs strekningen forekommer det ett kulturmiljø som har enkeltelementer med historisk verdi og er gitt liten verdi.

| Strekning D, Kommunegrensen – Strandlykkja (E6/Jernbane) | Verdi | Alt D1 | Alt D2 |
|---|--------------|---------------|---------------|
| Strandlykkja | Liten | - | + |
| <i>Samlet vurdering av hvert alternativ</i> | | - | + |

Alternativ D1: Jernbanealternativet gir økt nærføring og delvis ødeleggelse av gården Strandlykkja. E6-alternativet vil ødelegge noen SEFRAK-registrerte bygninger i område.

Alternativ D2: Jernbanealternativet og E6-alternativet går i tunnel og gir positiv effekt på kulturmiljøet.

Samlet får alternativ D1 liten negativ konsekvens og alternativ D2 liten positiv konsekvens.

Ingen avbøtende tiltak er foreslått på strekningen.

| Strekning E, Strandlykkja – Kleverud (E6/Jernbane) | Verdi | Alt E1 |
|---|--------------|---------------|
| Ingen kulturmiljøer forekommer | Ingen | |
| <i>Samlet vurdering</i> | | |

Strekning F:

Langs strekningen forekommer et kulturmiljø med gårds- og landskapshistorisk verdi. Spesielle verdier er knyttet til enkeltbygninger og bygningsmiljø, og er gitt liten verdi.

| Strekning F, Kleiverud – Skaberud (E6) | Verdi | Alt F2a | Alt F3 |
|---|-------|---------|--------|
| Hestenes nordre | Liten | - | + |
| <i>Samlet vurdering av hvert alternativ</i> | | - | + |

Alternativ F2a: Alternativet gir økt nærføring til gårdsmiljøet på Hestnes nordre, og et uthus nordvest for driftsbygningen blir ødelagt.

Alternativ F3: Alternativet går i tunnel og har positivt effekt på miljøet.

Samlet får alternativ F2a liten negativ konsekvens og alternativ F3 liten positiv konsekvens.

En vegutvidelse mot vest forbi gården Hestenes nordre er et avbøtende tiltak for kulturmiljøet.

Strekning G:

Langs strekningen forekommer to viktige kulturmiljøer - ”Strandsone langs Tangenhalvøya” og ”Tangen”.

Strandsonen langs Tangenhalvøya som kulturmiljø består av stor store mengder automatiske fredete kulturminner. Kulturmiljøet Tangen har varierende og mangfoldige kulturhistoriske elementer – steinalderlokaliteter, gravhauger, bygdeborg, industriminne, gamle og intakte gårdsmiljøer. Begge miljøene har middels verdi.

| Strekning G, Kleiverud – Stensrud (Jernbanen) | Verdi | Alt G1 | Alt G1a | Alt G2 | Alt G7 | Alt G8 |
|---|---------|--------|---------|--------|--------|--------|
| Hestenes nordre | Liten | - | + | + | + | - |
| Strandsone langs Tangenhalvøya | Middels | -- | -- | -- | | |
| Tangenhalvøya | Liten | -/- | -/- | -/- | | |
| Tangen med omgivelser | Middels | + | + | + | 0 | 0 |
| <i>Samlet vurdering</i> | | -- | -- | -- | + | - |

Alternativ G1/G1a/G2 vil på Tangenhalvøya bli et nytt element i landskapet og ødelegge noen automatisk fredete kulturminner.

Alternativ G7/G8 vil bli et nytt element i området og gi nærføring til gårdene Sakserud og Skogly øst for Tangen.

Alle alternativene er positivt for Tangen sentrum som kulturmiljø.

Samlet får alternativene G1/G1a/G2 middels negativ konsekvens, alternativ G8 liten negativ konsekvens og alternativ G7 liten positiv konsekvens.

Ingen avbøtende tiltak er foreslått på strekningen.

| Strekning H, Stensrud – Sørli (Jernbane) | Verdi | Alt H1 |
|--|-------|--------|
| Ingen kulturmiljøer forekommer | Ingen | |
| <i>Samlet vurdering</i> | | |

5 Referanser og kilder

| Felles referanser | | |
|---------------------------------|--|--------------|
| Litt. | Tittel/Nettadresse | Dato/År |
| 1 | Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen - Mjøsbyen, hovedrapport | April 2002 |
| 2 | Konsekvensutredning E6, Gardermoen - Moelv | 2003 |
| 3 | Nasjonal Transportplan 2006 - 2015 | Mars 2004 |
| 4 | Jernbaneverkets handlingsprogram for periodene 2006-2009 og 2010-2015 | 2005 |
| 5 | Fylkesdelplan for Romerike: Romerike møter framtida: regional utviklingsplan 2005-2025 | Oktober 2004 |
| 6 | Retningslinjer for planlegging i Mjøsas strandområder. Akershus, Hedmark, Oppland | August 1995 |
| 7 | Håndbok 140 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen | Juni 2006 |
| 8 | Dovrebanen Eidsvoll - Hamar, Siling av alternativer, Jernbaneverket | Juni 2005 |
| 9 | Planprogram for kommunedelplaner med konsekvensutredning for E6 Minnesund-Skaberud og Dovrebanen Eidsvoll-Sørli, i Eidsvoll og Stange kommuner. Fastsatt av Samferdselsdepartementet 30.05.06 Vedlegg: Merknadsbehandling med vurdering av lang tunnel. | Mai 2006 |
| 10 | Trafikkgrunnlag E6 Gardermoen – Kolomoen før/etter innføring av bompenger | Oktober 2006 |
| 11 | Formingsveileder E6 Gardermoen - Biri | Juni 2006 |
| Plandokumenter og temarapporter | | |
| 21 | 1a Kommunedelplan med KU - Hovedrapport - Eidsvoll | Januar 2007 |
| 22 | 1b Kommunedelplan med KU - Hovedrapport - Stange | Januar 2007 |
| 23 | 2a Kommunedelplan med KU - Kortversjon - Eidsvoll | Januar 2007 |
| 24 | 2b Kommunedelplan med KU - Kortversjon - Stange | Januar 2007 |
| 25 | 3a Silingsdokumentasjon Eidsvoll - vedlegg til 1a | Juni 2006 |
| 26 | 3b Silingsdokumentasjon Stange - vedlegg til 1a | Juni 2006 |
| 27 | 4a Illustrasjonsplan - Tegningshefte - Eidsvoll | Januar 2007 |
| 28 | 4b Illustrasjonsplan - Tegningshefte - Stange | Januar 2007 |
| 31 | Temarapport Landskap | Januar 2007 |
| 32 | Temarapport Naturmiljø | Januar 2007 |
| 33 | Temarapport Nærmiljø og friluftsliv | Januar 2007 |
| 34 | Temarapport Kulturminner og kulturmiljø | Januar 2007 |
| 35 | Temarapport Naturressurser | Januar 2007 |
| 36 | Temarapport Hydraulikk | Januar 2007 |
| 37 | Temarapport Bane- og vegtrafikkstøy | Januar 2007 |
| 38 | Temarapport Anleggsgjennomføring | Januar 2007 |
| 39 | Temarapport Risiko- og sårbarhetsanalyse | Januar 2007 |
| 40 | Temarapport Skisseprosjekt store bruer | Januar 2007 |
| 41 | Temarapport Utbyggingsmønster og arealbruk | Januar 2007 |

| Fagspesifikke referanser for denne rapporten | |
|--|--|
| 42 | Akershus Fylkeskommune 2001 <i>Grøntstruktur Romerike</i> |
| 43 | 2004 Kulturminner for Hedemarks framtid. Fylkesdelplan for vern og bruk av kulturminner fra 2005 |
| 44 | Dokumentasjonsprosjektet, Universitetet i Oslo 2001 Oldsaksamlingen. SEFRAK-registeret digitalt tilrettelagt av NIKU. |
| 45 | Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) 2001 Fornminneregisteret, http://www.niku.no/fornminne |
| 46 | Miljøverndepartementet 1990 <i>Konsekvensutredninger etter Plan- og Bygningloven T 1015.</i> 1998 <i>Konsekvensutredninger etter Plan- og Bygningloven T 1177, opptrykk av del IV I veileder</i> |

| | |
|----|--|
| | T- 1015: Arbeidet med de enkelte temaene. Oslo |
| 47 | Riksantikvaren 1993 <i>Nasjonale verdier og vern av kulturmiljøer</i> . Riksantikvarens notater 1 - 1993 Landskapsavdelingen. Oslo 1995 <i>Forholdet mellom KU og oppfyllelse av § 9 i Kulturminneloven</i> . Notat, Landskapsavdelingen Riksantikvaren. Oslo |
| 48 | <u>Veflingstad, M.</u> 1952 <i>Stange bygdebok - gårds- og slektshistorien</i> . Stange historielag. |
| | <i>Internett:</i> http://www.akershus.no/ http://www.hedmark.org/ http://www.eidsvoll.kommune.no/ http://www.stange.kommune.no/ http://askeladden.ra.no/ |