

Nytt dobbeltspor Eidsvoll - Sørli, våre forslag til østlig trasé og Jernbaneverkets håndtering av disse forslagene

Innledning

I vårt møte med Regionrådet for Hamarregionen 07.09.2010 ble det stilt spørsmål omkring Jernbaneverkets håndtering av en østlig trasé for nytt dobbeltspor Eidsvoll - Sørli - Hamar. I dette notatet har vi sammenstilt og kommentert våre viktigste opplysninger om saken.

Historikk

07.04.06 publiserte Norsk Bane AS et traséforslag for deler av en høyhastighetsbane Gardermoen - Hamar, nærmere bestemt for avsnittet mellom Venjar ved Eidsvoll Verk og Saksrud ved Tangen. Traséen gikk ikke langs Vorma og Mjøsa, men lengre øst, bl.a. for å kunne innfri en del banetekniske minstekrav, herunder gjennomgående dimensjonering for høy hastighet og tilstrekkelig kapasitet for godstrafikk. Traséen imøtekom også alle innsigelsene mot Jernbaneverkets trasé gjennom fuglereservatet i Vorma og i Mjøsas strandsone, som senere ble anket inn for Miljøverndepartementet av lokale og regionale myndigheter.

Vårt forslag fra 2006 ble lagt ut på internett i form av flyfoto som viste broer, fjelltunneler, løsmassekulverter og dagstrekninger, og var supplert med et finmasket rutenett (500 x 500 m) for geografiske koordinater. Koordinatnettet gjorde det enkelt å overføre traséforslaget til andre plandokumenter. Forslaget ble to uker senere også publisert på nettsidene til Norges Naturvernforbund¹. Ønsket om østlig trasé har siden blitt fremmet gjentatte ganger av flere organisasjoner.

22.02.07 hadde Jørg Westermann, daglig leder i Norsk Bane AS, et møte med Kathrine Gjerde i Rambøll AS, som hadde fått i oppdrag fra Jernbaneverket å vurdere vårt traséforslag. Gjerde var før øvrig ansatt i Jernbaneverket fra juni 1994 til juni 2006. I møtet ble vårt traséforslag gjennomgått i detalj med Gjerde. Norsk Bane AS fikk imidlertid ingen tilbakemelding fra Jernbaneverket eller Rambøll om resultatet av vurderingen.

13.11.08 ble det holdt et møte med Samferdselsdepartementet og representanter for Jernbaneverket og Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité for å orientere om traséforslaget som Deutsche Bahn på oppdrag fra Norsk Bane AS hadde utarbeidet for høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Vi ble i møtet bedt om å lage en egen sammenligning av Deutsche Bahns og Jernbaneverkets alternativ for strekningen Eidsvoll - Sørli.

17.11.08 ble notatet² ferdigstilt og oversendt. På samme vis som Norsk Bane AS i 2006 valgte Deutsche Bahn en trasé i opp til tre kilometers avstand fra Mjøsa, dimensjonert for 300 km/t. I Eidsvoll kommune ligner Deutsche Bahns traséforslag mye på vårt forslag fra 2006, mens det er større forskjeller i Stange kommune.

I korthet viser notatet at Deutsche Bahns alternativ vil gi minst 6 minutter kortere reisetid, langt større kapasitet for godstrafikk og høyere funksjonalitet under og etter anleggsperioden enn Jernbaneverkets trasé. Deutsche Bahns alternativ vil også være rimeligere (se vedlegg 2) og imøtekomme innvendingene fra alle høringsinstanser mot Jernbaneverkets trasé i fuglereservatet i Vorma og Mjøsas strandsone. I motsetning til samtlige traséalternativer fra Jernbaneverket

¹ Se <http://naturvernforbundet.no/cgi-bin/naturvern/imaker?id=83683>

² Se http://www.norskbane.no/upload_images/860120FEB8224C579427FB0F3C4B20B0.pdf

er både Deutsche Bahns anbefaling og vårt forslag fra 2006 i samsvar med Stortingets gjentatte vedtak i 2008, 2009 og 2010 om en hastighetsdimensjonering for "minst 250 km/t".

Når et så solid og internasjonalt anerkjent selskap som Deutsche Bahn også konkluderte med østlig trasé, med et detaljert traséforslag med slike positive konsekvenser, skulle man kanskje tro at Jernbaneverket, som nasjonal fagetat, ville fatte interesse, be om møte med Deutsche Bahn og på nytt vurderte eget valg av trasé. Jernbaneverket tok imidlertid ingen initiativ i den retning, men konsentrerte seg i stedet om å forsvare sitt eget forslag, bl.a. med direkte feilinformasjon i media.

29.12.08 påstår Jernbaneverket i Hamar Arbeiderblad at det kan kjøres 250 km/t på "deres" strekning, bortsett fra mellom Minnesund og Strandlykkja³. Det er ikke mulig! Ved Eidsvoll stasjon er det etter Jernbaneverkets plan fremdeles en skarp sving med fartsgrense 130 km/t. På ca. 8 km til Minnesund rekker togene ikke opp i 250 km/t før de må bremse ned igjen til 200 km/t⁴. En sving for 200 km/t ved Tangenbukta gjør at togene heller ikke kan komme opp i 250 km/t de ca. 4 kilometerne dit fra Strandlykkja. Det er betenkelig at Jernbaneverket bedriver direkte feilinformasjon⁵ om enkle fakta. Ville noen påstått at en vei er dimensjonert for 80 km/t pga. noen korte rette strekninger mellom svinger for 50 km/t?

09.01.09 hevder Jernbaneverkets prosjektleder, Jan Ausland, i en kronikk i Hamar Arbeiderblad at Jernbaneverket har "tidligere vurdert en lignende trasé som Norsk Bane AS' forslag. Denne traseen ga et dårlig samfunnsøkonomisk resultat, og hovedårsaken til dette er at investeringskostnadene er beregnet til å være betydelig høyere." (Se våre kommentarer på neste side og i vedleggene.)

30.01.09 hadde Norsk Bane AS et møte med Jernbaneverket for å gå gjennom Deutsche Bahns og Jernbaneverkets traséforslag for Eidsvoll - Hamar. Gjennom brev av 15.12.08 og påminning i mail av 07.01.09 hadde Norsk Bane bedt om et bredt møte der både Deutsche Bahn, Banverket Prosjektering⁶, Jernbaneverket, politikere og departementet deltok, som oppfølging av møtet 13.11.08 og notatet av 17.11.08. Dessverre ble møtet begrenset til bare Jernbaneverket og oss. Pga. påstandene om kostnader i Hamar Arbeiderblad spurte vi også etter dokumentasjon på Jernbaneverkets vurdering av vårt traséforslag fra 2006. Jernbaneverket sa at vurderingen inngikk som del av en såkalt KS1-prosess⁷, som ikke ble fullført. Dermed var vurderingen av vårt traséforslag et internt arbeidsdokument som ble unntatt offentlighet. Norsk Bane AS måtte derfor kontakte Samferdselsdepartementet og be om å få oversendt Jernbaneverkets vurdering.

Denne forklaringen reiser mange spørsmål. KS1-prosessen var et krav fra Samferdselsdepartementet⁸, bl.a. for å sikre en bred vurdering av forskjellige traséalternativer. Hvorfor fullførte ikke Jernbaneverket denne prosessen? Hvorfor unnlot Jernbaneverket å foreta grundige utredninger av traséer i god avstand fra Mjøsas strandsoner, når en ikke hadde fullført KS1-prosessen? Hvilke interesser hadde Jernbaneverket i at deres vurdering av østlig trase ikke ble ferdigstilt og gjort offentlig? Miljøvernorganisasjoner og andre høringsinstanser hadde jo gjentatte ganger bedt om at en østlig trase ble vurdert.⁹

02.02.09 ba vi Samferdselsdepartementet om å få oversendt Jernbaneverkets vurdering av vårt traséforslag fra 2006.

³ Prosjektlederne Ausland og Kalager i Hamar Arbeiderblad 29.01.08 under tittelen "Åpner for lyntog også langs Mjøsa"

⁴ I flatt terreng bruker et tog bygd for 250 km/t minst en mil på å akselerere fra 130 km/t til 250 km/t.

⁵ Se også Naturvernforb. http://naturvern.imaker.no/data/f/1/27/70/0_2401_0/090109_Trase_Eidsvoll-Hamar.pdf s. 2

⁶ De svenske statsselskapene Banverket Prosjektering og Vägverket Konsult ble i 2009 slått sammen til Vectura. Disse bistod Deutsche Bahn i beregning av bygge- og driftskostnader.

⁷ Innledende kvalitetssikring av ulike alternativer.

⁸ I brev av 13.12.2006 til Naturvernforbundet slår samferdselsminister Navarsete fast: "Som en følge av ovennevnte er Dovrebanen Eidsvoll - Hamar ett av prosjektene som skal underlegges KS1"

⁹ Bl.a. brev av 12.12.2007 fra fire sentrale miljøvernorganisasjoner: "Vi stiller oss undrende til at man ikke har arbeidet mer med alternativ som i langt større grad tar hensyn til natur, miljø og landskap. Vi ber nå om at dette prioriteres i den videre prosessen. (...) Norsk Bane AS har utarbeidet en alternativ jernbanetrasé som kan frigi hele strandsonen mellom Eidsvoll og Tangen og muliggjøre mer skånsom kryssing av Vormå, som er et fuglefredningsområde."

06.02.09 daterte Jernbaneverket et notat med trasékart og beregninger av byggekostnader for det som omtales som Norsk Banes traséforslag fra 2006. Dette notatet ble sendt til Samferdselsdepartementet som siden sendte det til oss. Det virker underlig. Hvorfor oversendte Jernbaneverket ikke vurderingen som ble utarbeidet i 2007, men utarbeidet et nytt notat? Underlig er også at trasékartene som var vedlagt notatet, var daterte 30.01.07, dvs. nesten en måned før gjennomgangen av vår trasé med Kathrine Gjerde. Det virker altså som om vårt møte med Gjerde den 22.02.07 var uten betydning.

24.02.09 kunngjorde Miljøverndepartementet hvilken trasé en hadde valgt for Eidsvoll - Sørli. I begrunnelsen er en østlig trasé overhodet ikke nevnt. Jernbaneverket kan altså ikke ha lagt frem dette som alternativ for Miljøverndepartementet.

06.03.09 videresendte Samferdselsdepartementet Jernbaneverkets notat av 06.02.09 til Norsk Bane AS. Dersom dette hadde blitt gjort tidligere, kunne vi ha gjort Miljøverndepartementet oppmerksom på det vi oppfatter som sterkt misvisende framstillinger i Jernbaneverkets notat.

Gjennomgang av notatet fra Jernbaneverket om østlig trasé

Vi må dessverre konstatere at trasékartene viser en bane som mange steder har en helt annen linjeføring enn vårt forslag i 2006. Avviket er på opp mot 180 meter i horisontalplanet og ca. 20 meter i vertikalplanet. Vi tar sterkt avstand fra å betegne denne banen som forslaget fra Norsk Bane AS.

Det er vanskelig å se noen god grunn til avvikene mellom vårt forslag og Jernbaneverkets østre trasé. Sistnevnte vil ikke noe sted være gunstigere, verken for anleggskostnadene, miljøet eller togdriften. Tvert imot. Jernbaneverkets linjeføring gir generelt en dårligere terrengtilpasning, flere store skjæringer og fyllinger, vesentlig lengre broer og mange steder helt unødvendige belastninger for lokalmiljøene. Dette reflekteres også i kostnadsberegningene. Samtidig har Jernbaneverkets trasé til dels vesentlig sterkere stigninger, i flere tilfeller også ut over det nivået som oppgis som planforutsetning. For forbindelsessporet mellom Hovedbanen og den planlagte høyhastighetsbanen har Jernbaneverket dessuten valgt en linjeføring som bl.a. krever ca. én km lengre bane og fører til mer kompliserte togdrift enn vårt forslag. Se vedlegg 1 for en mer utfyllende beskrivelse med illustrasjoner.

Vår vurdering av Jernbaneverkets eget forslag

Jernbaneverkets traséforslag i fuglereservatet i Vorma og i Mjøsas strandsone er en katastrofalt dårlig løsning både miljømessig, jernbanefaglig og økonomisk. Det er heller ikke i tråd med Stortingets krav om *minst* 250 km/t. Mellom Eidsvoll og Venjar (sør for Eidsvoll stasjon) blir det også stående igjen en bit på ca. 3 km enkeltsporet bane med sving for 130 km/t og for bratt stigning for godstog som Jernbaneverket har "glemt" i planleggingen. Dette er faglig så uforvarselig at det nesten blir paradisk. Å fjerne denne flaskehalsen og bygge en bane med tilnærmedesvis samme funksjonalitet som Deutsche Bahns trasé eller vårt forslag fra 2006, vil kreve tilleggsinvesteringer for minst 2,5 mrd. kroner slik Jernbaneverket nå har planlagt Eidsvoll - Sørli. En østlig trasé starter imidlertid ved Venjar og unngår denne problematikken. En østlig trasé vil i tillegg gi betydelig kortere reisetider.

Konklusjon

Jernbaneverkets håndtering av østlig traséforslag i god avstand fra Mjøsa framstår for oss som underlig og sterkt kritikkverdig. Det er grunn til å anta at både lokale, regionale og nasjonale styresmakter har foretatt et trasévalg for Eidsvoll - Sørli på ufullstendig og mangelfullt grunnlag.

Norsk Bane AS, 29.09.2010

Jørg Westermann
daglig leder

Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef

Vedlegg 1:

Nærmere om prisforskjellen mellom Deutsche Bahns og Jernbaneverkets alternativ

Jernbaneverkets forslag innebærer bygging i en meget trang og bratt korridor tett ved eller på dagens bane, og nær trafikkerte veier og anleggsarbeid for vei. Det krever mange hensyn og et langvarig, komplisert og kostbart anleggsarbeid. Samtidig skaper det problemer for avvikling av eksisterende togtrafikk. Deutsche Bahns trase går derimot i enklere terreng uten nevneverdige konflikter med togdrift, veitrafikk og annet anleggsarbeid, og kan bygges i ett.

Vårt notat av 17.11.2008 viser at Deutsche Bahns alternativ for Venjar - Sørli etter beregningene er ca. 300 mill. kr. rimeligere enn Jernbaneverkets trasé Eidsvoll - Sørli, med en kostnad på 6, 6 mrd. kr. mot 6,9 mrd. kr. for Jernbaneverkets, begge i 2008-kroner. I ettertid har Jernbaneverkets forslag fått økte kostnader som vi har fått oppgitt å være i størrelsesorden 1 mrd. kr., til 7,9 mrd. kr. I sin avslutningsrapport i mai 2009 la Deutsche Bahn på et generelt tillegg på 10 % på alle kostnader som en sikkerhetsmargin. Tillagt dette vil Deutsche Bahns alternativ ha en beregnet kostnad på 7,3 mrd. kr. i 2008-priser, dvs. ca. 600 mill. kr. rimeligere enn Jernbaneverkets.

I tillegg til dette er det viktig å gjøre oppmerksom på at Deutsche Bahns alternativ starter allerede ved Venjar, ca. 3 km sør for Eidsvoll stasjon og slik også løser dagens underlige og uholdbare situasjon med enkeltsporet bane, med sving for 130 km/t og så sterk stigning (2,7 %) at godstog må kjøre utenom på den kronglete og enkeltsporete Hovedbanen. Bare å omgjøre denne "missing link" i Jernbaneverkets planer til dobbeltspor vil koste minimum 0,5 mrd. kroner. Uten at problemene med fartsbegrensende sving og sterk stigning da ville være løst, er kostnadsforskjellen totalt sett rundt 1 mrd. i favør av Deutsche Bahns trasé.

Men skal Jernbaneverket i ettertid fjerne flaskehalsen mellom Venjar og Eidsvoll på en fullgod måte, dimensjonert for høyhastighet og godstog, må man regne med en investering på minst 2,5 mrd. kr. (se mer om dette under pkt 6.1 og 6.2 i vårt notat¹⁰ av 17.11.08). Deutsche Bahns alternativ vil da totalt sett være om lag 3 mrd. kroner billigere enn Jernbaneverkets alternativ. Dette er en mer reell sammenligning, selv om Deutsche Bahns alternativ da fremdeles vil gi høyere fart og kortere reisetid.

Det vil selvsagt ligge noe usikkerhet i slike kostnadsberegninger, blant annet pga. ulike beregningsforutsetninger og varierende nøyaktighet i undersøkelsene av trasé og anleggsarbeid. Men det kan slå begge veier. Deutsche Bahn opererer f.eks. på flere punkt med vesentlig høyere enhetskostnader enn Jernbaneverket. Og uansett vil Deutsche Bahns alternativ helt klart være både rimeligere og mer funksjonelt enn Jernbaneverkets alternativ i en reell sammenligning.

Vedlegg 2:

Gjennomgang av notatet fra Jernbaneverket om østlig trasé

Trasékartene for Jernbaneverkets østre trasé viser en bane med en helt annen linjeføring enn vårt forslag i 2006. Illustrasjonen fra Saxlundmarka i Stange (se neste side) viser f.eks. at Jernbaneverkets trasé i dette området ligger opp mot 100 meter lengre øst og ca. 20 meter høyere i terrenget enn vårt forslag. Det fører til mye lengre broer, større fyllinger og skjæringer og langt sterkere fall i tunnelen mot Tangen.

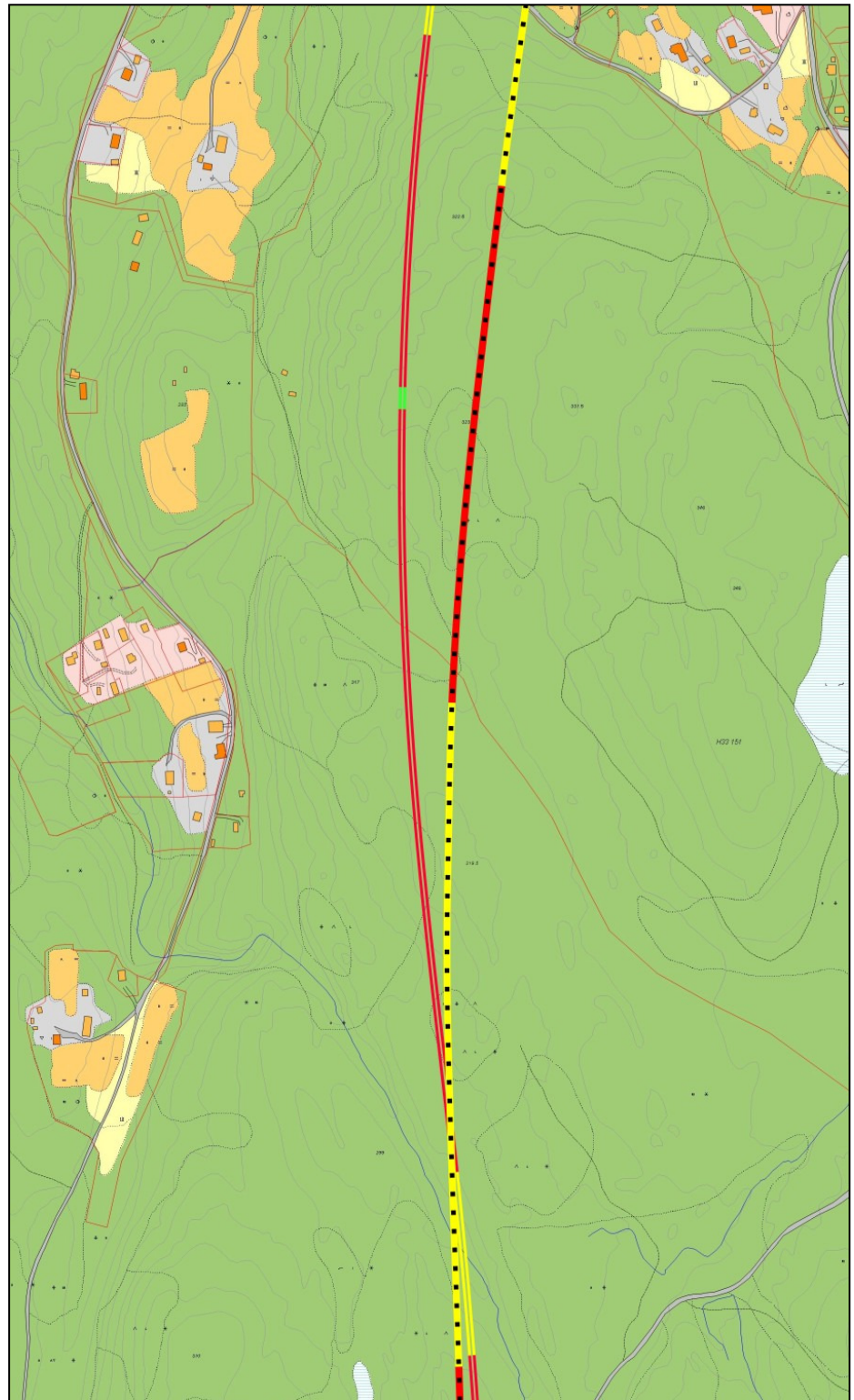
Også sørvest for Grova i Eidsvoll virker Jernbaneverkets trasé uforståelig. Mens banen etter vårt forslag ligger på bakkenivå på to skogkledde åsrygger, går Jernbaneverkets trasé ca. 60 meter lengre nord og 15 - 20 m over bakkenivå. Det resulterer i flere og lengre broer og større inngrep i dyrka mark.

¹⁰ http://www.norskbane.no/upload_images/860120FEB8224C579427FB0F3C4B20B0.pdf

Noen steder er det bare et lite avvik i horisontalplanet mellom vårt forslag og Jernbaneverkets trasé. Sistnevnte har likevel store negative konsekvenser for lokalmiljøene langs banen fordi en har valgt en ugunstig høy lokalisering i terrenget. Etter vårt forslag vil banen f.eks. gå like øst for gården Bjørkås i Eidsvoll, i tunnel. Jernbaneverkets trasé ligger derimot ca. 15 meter høyere i terrenget, i dagen, og enda nærmere gården. Jernbaneverket forutsetter derfor at gården må innløses. Også ved Haugen (ca. 400 m nord for Bjørkås) har en valgt en linjeføring midt over bolighus, mens banen etter vårt forslag går utenom området.

Dette er bare noen eksempler på en underlig linjeføring. En må spørre om ikke Jernbaneverkets trasé heller er en bevisst manipulasjon enn en mislykket gjengivelse av vårt traséforslag.

Illustrasjon 1, fra Saxlundmarka. Vårt traséforslag er inntegnet som to separate spor, mens Jernbaneverkets trasé er markert med svarte punkt. Gule baneavsnitt er broer, røde avsnitt er dagstrekninger og grønne avsnitt er tunneler.



Kostnadsberegningen

Den dårlige terrengetilpasningen og de mange lange broene resulterer i nokså store byggekostnader for Jernbaneverkets østre alternativ. Jernbaneverket legger f.eks. til grunn at hele 67 % av dagstrekningene vil ha 10 - 20 meter høye fyllinger eller skjæringer. Ved vårt forslag har derimot bare ca. 20 % av dagstrekningene fyllinger eller skjæringer på mer enn 10 meters høyde.

I tillegg har beregningsgrunnlaget en noe varierende kvalitet. Som det går fram av illustrasjonen fra området sørøst for Viksdammen i Stange (se neste side), viser trasékartene for Jernbaneverkets trasé flere steder en direkte overgang mellom bro og tunnel, dvs. uten mellomliggende dagstrekning. Dette er imidlertid ikke i overensstemmelse med terrenget. Jernbaneverket har altså

regnet med ei bro der bane vil kunne gå i dagen, og således kommet fram til høyere kostnader enn det er grunnlag for.

Illustrasjon 2, fra området sørøst for Viksdammen. Ved Jernbaneverkets trasé er det på begge sider av tunnelen midt på kartet (i grønt) en direkte overgang til ei bro.

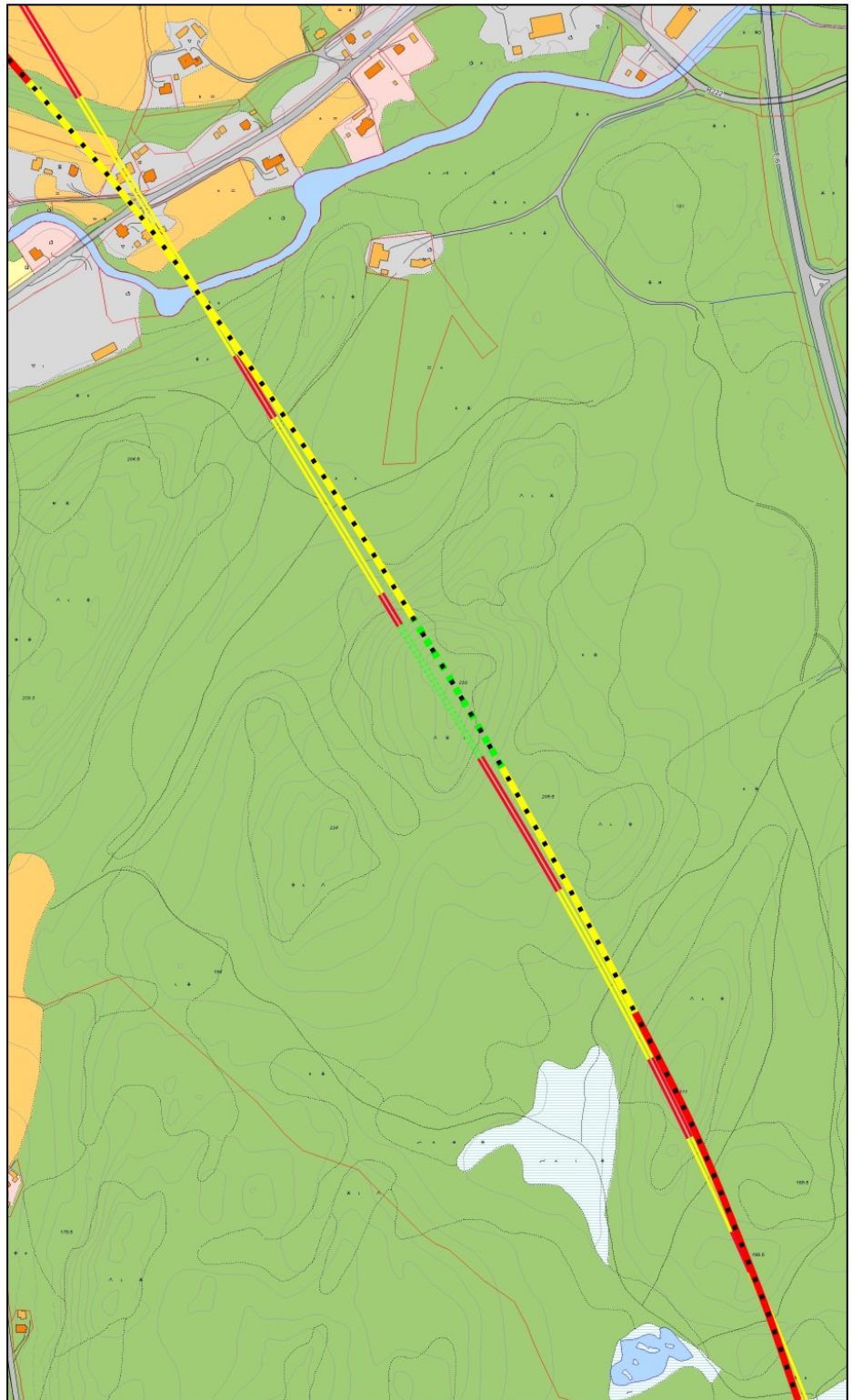
Feil grunnlag for konklusjon om trasévalg

I Hamar Arbeiderblad 29.01.08 het det:

"Jernbaneverket anslår overfor HA at en lyntogbane mellom Hamar og Eidsvoll, langs en helt ny trasé, koster 12-13 milliarder kroner. Dette utgjør ifølge etaten fire-fem milliarder mer et dobbeltspor stort sett langs dagens bane. Til sammenligning mener Norsk Bane at det kan bygge denne lyntogbanen for ni milliarder.¹¹ Holdbarheten i disse beregningene avgjør mye om rikspolitikere velger en lyntogbane langs en helt ny trasé eller ikke."

Hvis den politiske avgjørelsen er tatt på dette grunnlaget fra Jernbaneverket, er trasévalget gjort på feilaktige premisser og politikere er ført bak lyset.

Som vist ovenfor, er Jernbaneverkets beregninger gjort på et grunnlag som har lite å gjøre med vårt traséforslag fra 2006 eller med Deutsche Bahns alternativ. En østlig trase vil tvert imot være rimeligere enn Jernbaneverkets trasé i Mjøsas strandsonen.



¹¹ Det er her snakk om en bane helt til Hamar, altså ikke bare Eidsvoll - Sørli, men også Sørli - Hamar.