

Oslo, 9. januar 2009

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete
Jernbanedirektør Elisabeth Enger

TRASÉ FOR NYTT DOBBELTSPOR EIDSVOLL–HAMAR

Norges Naturvernforbund viser til den pågående debatten om trasé for nytt dobbeltspor Eidsvoll–Hamar. Vi ønsker i dette brevet å understreke noen viktige momenter og bl.a. kommentere påstander fra Jernbaneverket i et oppslag på deres nettsider under tittelen *Trinnvis utbygging bedrer sprengt kapasitet*, datert 5. januar 2009.

Trinnvis utbygging

Tittelen på Jernbaneverkets oppslag indikerer at det kan gå mot bitvis utbygging av jernbanen også i denne korridoren, til tross for at det fra politisk hold er gitt klart uttrykk for at jernbanen i Norge bør bygges ut sammenhengende over lengre strekninger. Også Jernbaneverket har tidligere gitt klart uttrykk for at sammenhengende utbygging er fornuftig, med henvisning til at raskere framdrift i Vestkorridoren ville gitt betydelige kostnadsbesparelser. Norges Naturvernforbund vektlegger behovet for sammenhengende jernbaneutbygging høyt og mener at dette klart taler for et østlig traséalternativ, uavhengig av dagens spor, i tråd med Deutsche Bahns forslag. Deutsche Bahn er engasjert av Norsk Bane for å utrede aktuelle traseer og konsept for høyhastighetsbaner i Norge.

Naturvernforbundet frykter at bitvis utbygging kan resultere i redusert utbyggingstakt, sett i forhold til om banene bygges ut sammenhengende. Jernbanen vil da ikke få det spranget i konkurransekraft som er nødvendig for å gjøre toget til en vinner i forhold til privatbil og fly.

Konsekvenser i anleggsperioden

Et annen viktig moment er konsekvensene for eksisterende togtrafikk i anleggsfasen når ny bane skal bygges nær eksisterende spor, jamfør de omfattende banestengingene i Vestkorridoren og Sandnes–Stavanger. Banen fra Eidsvoll og nordover er stambanen mellom Østlandet og Midt-Norge/Nordland, med stor betydning for godstransporten mellom landsdelene og for pendlerne i regionen. Vi frykter delstenging av spor og saktekjøring over en lang tidsperiode, som høyst sannsynlig betyr busskjøring og problemer for godstransporten, med samfunnsøkonomiske kostnader og tapt konkurransekraft for jernbanen som konsekvens. En østlig trasé kan bygges uavhengig av dagens spor, med små forstyrrelser for togtrafikken.

Utbyggingskostnader

Jernbaneverket hevder at østlig trasé blir betydelig dyrere enn deres egne traséforslag, mens Deutsche Bahn og Banverket Projektering hevder det motsatte, nemlig at en østlig trasé vil bli i størrelsesorden 0,3–2,0 mrd. kroner billigere, avhengig om vi sammenlikner med Jernbaneverkets primære forslag eller med et traséalternativ som inneholder avbøtende tiltak i tråd med kommunenes ønsker. Her er det påstand mot påstand.

Det er likevel grunn til å stille spørsmål om på hvilket grunnlag Jernbaneverket bygger sine kostnadsberegninger av det østlige alternativet, da etaten ikke har sett

detaljplanene til Deutsche Bahn. Banverket Projektering, som er engasjert av Norsk Bane til å bistå Deutsche Bahn i beregning av bygge- og driftsutgifter, er vel også Nordens største og mest erfarne på området.

Et vesentlig tilleggsmoment er at Deutsche Bahns traséforslag innebærer dobbeltspor på hele strekningen. Jernbaneverket har ikke løst flaskehalsen sør for Eidsvoll stasjon, dvs. enkeltspor og sterk stigning, og har følgelig ikke dette med i sitt kostnadsoverslag for "sin" trasé.

Framdrift

Jernbaneverket skriver: "Dersom en ny trasé velges, vil jernbaneutbyggingen forsinkes i flere år." Det er liten tvil om at kommunalt planarbeid vil ta noe tid. Men Deutsche Bahn hevder at det vil gå om lag to år raskere å bygge ut en østlig trasé, sett i forhold til Jernbaneverkets traséforslag. Dette skyldes enklere terreng og at en slipper å ta hensyn til eksisterende jernbane- og vegtrafikk, i og med at traseen ikke går nær dagens bane og E 6.

Kjøretider

Det er riktig at kjøretidsforskjellen mellom 200 og 250 km/t på den 17 km lange strekningen Minnesund–Kleverud ikke vil bli større enn om lag ett minutt, slik Jernbaneverket påpeker. Men et slikt utsagn kan virke villedende, i og med at strekningen Minnesund–Kleverud bare utgjør en del av hele strekningen Eidsvoll–Sørli. Velges Jernbaneverkets traséforslag for delstrekningen Minnesund–Kleverud, er det østlige traséalternativet for hele strekningen nordover til Sørli tapt. Ifølge notat fra Norsk Bane datert 17. november 2008 vil det østlige traséalternativet med hastigheter på 280–300 km/t gi ca. 6 minutter kortere kjøretid enn Jernbaneverkets traséalternativ når vi ser på hele strekningen fra Eidsvoll Verk til Sørli. Det er ikke ubetydelig.

Jernbaneverket skriver at det vil være mulig å endre planene sør for Minnesund og nord for Kleverud slik at banen vil tåle mer enn 200 km/t der. Å øke hastigheten til over 200 km/t mellom Eidsvoll og Minnesund virker for oss lite sannsynlig, i og med at dette i så fall blir en kort delstrekninger plassert mellom to punkter med hastighetsreduksjon slik at det knapt blir mulig å utnytte et vesentlig høyere hastighetspotensial. I tillegg frykter vi at høyere hastighet vil innebære ytterligere utfylling i Vorma. Hastigheten gjennom Eidsvoll stasjon vil fortsatt begrenses av en krapp kurve (ca. 900 meters radius) ved Eidsvoll stasjon og sterk stigning (27 promille) derfra og sørover. I og med at svingen Jernbaneverket har planlagt over Tangenbukta nord for Kleverud, ser ut til å være dimensjonert for bare 200 km/t, blir det neppe mulig å kjøre noe særlig i 250 km/t mellom Kleverud og Tangenbukta heller.

Inngrep i strandsonen

Vi er enige med Jernbaneverket i at utbygging av firefelts E 6 vil skape en barriere mot Mjøs-stranda. Som dere sikkert kjenner til, har Norges Naturvernforbund i mange år vært sterkt imot utbygging av denne vegen. Vi ønsker primært helt andre løsninger enn en firefeltsveg.

Med hensyn til både natur og friluftsliv er det likevel ganske freidig å bruke vegen som et argument for å ødelegge store deler av det gjenværende beltet som ligger mellom E 6 og vannkanten. Dersom et østlig traséalternativ for jernbanen velges, vil dagens bane i vannkanten forsvinne, og traseen kan fjernes eller omgjøres til f.eks. tursti.

Jernbaneverket peker på at parallell utbygging av jernbane og E 6 etter transportetatens forslag vil gi optimal massebalanse. Ja, men da er det viktig å være klar over at dette innebærer at store mengder sprengstein fylles ut Mjøsa. Det er på ingen måte en optimal løsning.

Avslutning

Norges Naturvernforbund støtter Stange-ordfører Nils Rønnes (Ap) krav (i Dagsavisen 22. desember 2008) om at endelig trasévalg for Dovrebanen på strekningen Eidsvoll-Sørli bør utsettes til Stortinget har gjort vedtak om NTP 2010–2019. Vi vil likevel legge stor vekt på at det meste av argumentasjon som vi framfører i dette brevet, har relevans uavhengig om det på sikt skal bygges nye høyhastighetsbaner mellom landsdelene eller ikke.

Norges Naturvernforbund krever at regjeringen nå sikrer en videre prosess og saksbehandling slik at forslaget fra Deutsche Bahn kan framlegges offentlig som alternativ til behandling for alle involverte parter snarest mulig.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder i Norges Naturvernforbund

Kopi: Miljøverndepartementet