

Per Olav Utgaard
Bjørn Solheim
Anders Mostue
Per Magne Vestøl
Torbjørn Olsen

Morskogen/Strandlykkja, 5. mars 2012

Riksrevisjonen
Postboks 8130 Dep
0032 Oslo

**En hastesak
i forbindelse med utbygningen av dobbeltsporet jernbane langs
Vorma og Mjøsa.**

Innledning

Vår henvendelse gjelder Fellesprosjektet E6-Dovrebanens planlagte bygging av dobbeltsporet jernbane langs Vorma fra Eidsvoll til Minnesund og i Mjøsas strandsone fra Minnesund til Espa og Tangenhalvøya. Grunnene til vår henvendelse er følgende:

1. Feil saksbehandling og mangelfull behandling av Norsk Banes og Deutsche Bahns forslag om østlige alternativer. Disse ble tilsidesatt og hemmeligholdt i vurderingsprosessen til fordel for Jernbaneverkets eget forslag om dobbeltsporet jernbane i strandsonen. Det ble også foretatt endringer av tilhørende grunnlagsmateriale i dokumenter og kart forut for vedtaket i Miljøverndepartementet den 24.02.2009

Vi mener at beslutningstakerne dermed ikke fikk tilstrekkelige og riktige opplysninger om alternative løsninger for å kunne fatte sine beslutninger, og at viktige opplysninger ble tilbakeholdt til tross for at de forelå. Videre at beslutningsprosessen har blitt ledet i favør av en på forhånd bestemt løsning ved omgåelser av informasjonsplikten overfor styrende myndigheter.

Vi mener ut fra dette at Miljøverndepartementets vedtak 24.02.09 gjeldende E6-Dovrebanen på overnevnte strekninger er vedtatt på mangelfullt og feilaktig grunnlag. Vi mener og at dette vedtak har virket styrende inn på de vedtak som siden er fattet helt opp til Stortingsnivå,

Vi stiller derfor spørsmål ved gyldigheten av disse.

2. Begrunnet tvil om utredningene som ligger til grunn for vedtaket.

3. Mangelfull kvalitetssikring ved avbrudd av KS1-utredningen, med påfølgende valg av jernbanetrasé i ras- og flomutsatt område.

4. Manglende hensyntagen til fredede områder, rødlistede dyre- og plantearter og intensjonene i lovverket som er ment å skulle beskytte disse.

Punktene ovenfor utdypes i vår vedlagte bakgrunnsomtale og vedlagte historikk bygget på nylig fremkommende opplysninger, samt øvrig dokumentasjon..

Vi håper med dette å få belyst beslutningsprosessen ytterligere, samtidig som vi ber om at Norsk Banes/Deutsche Bahns traséforslag får en offentlig og reell vurdering. Det er fortsatt tid til dette med tanke på ferdigstillelse av hele strekningen fram til Hamar innen 2024. Dette er også i tråd med Jernbaneverkets egen argumentasjon om at det er først når hele strekningen er ferdigstilt at man kan begynne å ta ut effekten av prosjektet. Dessuten er det betydelige beløp å spare ved å velge et rimeligere østlig traséalternativ.

Skulle det være behov for ytterligere informasjon, stiller vi oss tilgjengelig til enhver tid for om mulig å kunne besvare de spørsmål som stilles eller gi den informasjon som etterspørres. Våre to kontaktpersoner er Bjørn Solheim og Per Olav Utgaard.

Med vennlig hilsen

Per Olav Utgaard
Skraarud gård
2092 Minnesund
tlf. 95982387
per-o-utgaard@c2i.net

Bjørn Solheim
Oppsalstubben 4B
0604 Oslo
tlf. 92229313
b.solheim25@gmail.com

Anders Mostue
Strandlykkja
2338 Espa
tlf. 93009144
anders.mostue@c2i.net

Per-Magne Vestøl
Granheim
2338 Espa
tlf. 91854386
pm@finnvest.no

Torbjørn Olsen
Strandlykkja
2338 Espa
tlf. 97111003
torbjorn.olsen@bbnett.no

Om oss selv, og bakgrunnen for vårt engasjement:

Vi som står for undertegnelsen av dette dokument har hatt som utgangspunkt at vi på et eller annet vis har blitt berørte av den forestående utbyggingen, enten ved grunnnerv, innløsning av bolig, og/eller nærføringsulemper av vei - og jernbaneanlegget eller ødeleggelser av nær-områder. Men etter hvert som vi begynte å engasjere oss i saken, så vi raskt at dette var langt større enn det som berørte oss selv og våre nærmeste omgivelser.

Vi så at de planlagte inngrepene i forbindelse med utbyggingen medfører store og massive inngrep som for all fremtid kommer til å endre og prege Mjøslandskapet. Vi så at jernbaneutbyggingen ville komme til å rasere Mjøsas strender, Vormas unike elvelandskap, fuglefredningsområder og fredede skogsområder på Tangenhalvøya og befeste barriere-virkningen mot Mjøsa med enorme jernbanefyllinger. Avbøtende tiltak på enkelte utvalgt steder vil ikke kunne avhjelpe dette.

Direktoratet for Naturforvaltning påpekte følgende i sin uttalelse om E6 – Dovrebanen langs Mjøsa den 29.01.2008 :

”... dagens beliggenhet av Dovrebanen, som for 130 år siden så godt som på hele strekningen av denne delen av Mjøsa ble bygget i de aller nærmeste områder til stranda, er grunnleggende i strid med nasjonal strandsonopolitikk i dag.

At så er tilfelle, har ikke blitt tatt hensyn til. Både byggeforbudsreglene i strandsonen, diverse fredningsbestemmelser og naturmangfoldsloven med mer er tilsidesatt ved dispensasjoner i fleng.

Vi har fulgt planprosessen siden 1999, og har sammen med andre kommet med innspill underveis for om mulig å få bedre totalløsninger for miljø og landskap uten å nå fram. Inntil nylig har det nærmest vært uforståelig hvordan fornuftige og velbegrunnede innspill og forslag fra både privat og politisk hold nærmest systematisk har blitt avvist. Det samme gjelder også naturvernforeningene som heller ikke har fått gjennomslag for sine velbegrunnede synsunker.

Vi mener imidlertid at de opplysningene som nå etter hvert har fremkommet gir et mer helhetlig bilde som gjør at vi nå henvender oss til Riksrevisjonen i håp om revisjon av saken. Vi mener det er viktig at saken blir belyst så raskt som mulig av hensyn til varslet oppstart av prosjektet i begynnelsen av april, samt av hensyn til de områder som rammes. Jernbaneverket har planlagt oppstart på strekningen Langset / Minnesund til Kleverud som er det midtre av tre delstrekninger. Dette vil legge føringer for de strekninger som planlegges nord og sør for dette området.

Vi vil også påpeke at den utbyggingen som nå forberedes og planlegges er unødvendig siden det finnes et alternativ som både er rimeligere og bedre jernbaneteknisk, samtidig som det ville kunne spare og friggi hele strandsonen fra Eidsvoll til Tangen. Og dermed imøtekomme alle innvendinger som er reist mot Jernbaneverkets strandsonalternativ.

Det gjelder, som det fremgår av vår historikk, Norsk Banes og Deutsche Bahns østlige traséforslag av 2006 og 2008. Forslaget ble økonomisk kvalitetssikret av svenske Vectura, som jobber med tilsvarende oppgaver for Svenska Järnvägar. Her fremkom det at en østlig trasé fra Venjar til Sørli ville bli betydelig rimeligere å bygge, grunnet blant annet et enklere landskap og kortere anleggsperiode. Frem mot Stortingets behandling av denne samferdselsutbyggingen i desember 2011 utgjorde kostnadsforskjellen hele 5,4 mrd. kroner til den østlige traséens fordel.

Men disse østlige forslagene ble tilsidesatt og unntatt offentlighet.

Sakens bakgrunn.

Trasebeskrivelser :

1. Jernbaneverkets planer.

Jernbaneverkets (JBV) planer for den ca. 42 km lange strekningen Eidsvoll – Sørli er å bygge tosporet jernbane for 200 km/t mer eller mindre sammenhengende i 100-metersbeltet, først langs Vorma fra Eidsvoll til Minnesund, videre langs Mjøsa til Kleverud og Tangenvika. Fra Tangenvika skal banen krysse over vika via en 900 meter lang bro, for så å fortsette over opprinnelig fredede områder inne på Tangenhalvøya mot Sørli. Ved Minnesund krysser traséen Vorma med en tilsvarende lang bro midt i et nasjonalt viktig fuglefredingsområde. JBV har av uforklarlige grunner latt det stå igjen en enkeltsporet parsell mellom Venjar og Eidsvoll, som er for bratt for godstog. I tillegg har sporet en fartsreducerende sving som kun tillater 130 km/t.

Grunnet sterk motstand mot traséen i strandsonen, ble traséen ikke godkjent av kommunale myndigheter, men anket til Miljøverndepartementet (MD) etter en kort megling hos Fylkesmennene i Oslo og Akershus og Hedmark. Mjøstraséen ble vedtatt av MD den 24.02.09. Utbyggingen av E6-Dovrebanen har medført innløsning og riving av ca 80 boliger/fritidsboliger, samt store inngrep i naturen. Større inngrep venter på å bli igangsatt når hovedutbyggingen begynner for alvor.

2. Alternativene.

Norsk Banes (NB) og Deutsche Bahns (DB) traséalternativ starter ved Venjar sør for Eidsvoll, hvor dobbeltsporet fra Gardermoen i dag slutter. Traséen krysser Vorma sør for Eidsvoll og fortsetter nordover gjennom stort sett ubebodde skogsområder 3- 4 km oppe i Mjøsåsen etter først å ha krysset noe dyrket mark. Traséen er lagt inn i terrenget og er tilrettelagt for 300 km/t. Den gir dobbeltspor på hele strekningen og er tilrettelagt for godstrafikk hele veien. NB og DBs trasé er jernbaneteknisk bedre, opprettholder også stasjoner på Stange og Tangen, og frigir hele strandsonen fra Eidsvoll til Tangen. Denne løsningen er i tråd med Stortingets føringer om planlegging av nye jernbaner for minst 250 km/t. Traséløsningen vil gjøre krav på innløsning av kun syv boliger/fritidsboliger.

Framdrift:

Det er bare for delstrekningen Langset (ved Minnesund) - Kleverud JBV har planlagt byggestart i april 2012, med ferdigstillelse av delstrekningen i 2015. For parsellen Kleverud – Sørli planlegger JBV byggestart etter 2015, sannsynligvis nærmere 2019, og byggestart Eidsvoll - Langset ikke før 2019. Ferdigstillelse til Hamar er beregnet til 2024. Og

flaksehalsen Venjar – Eidsvoll i uviss fremtid, da JBV ennå ikke har planer her. Et argument fra JBV mot å få tatt opp saken om traséen Eidsvoll - Sørli på nytt har hele tiden vært at dette forsinker framdriften av prosjektet. Argumentet fremstår som urimelig når JBV ikke skal starte neste byggetrinn før i hhv. 2015, 2019 og enda senere for Venjar – Eidsvoll. En ny vurderingsperiode vil ha minimal betydning for ferdigstillelsen av strekningen Eidsvoll - Hamar.

Historikk.

Prosjektet startet som et veiprojekt for SVV i 1999. I 2004 ble det bestemt at jernbanen skulle inngå i prosjekteringen for denne strekningen, og Fellesprosjektet E6-Dovrebanen ble dannet. En av motivasjonene for dette synes å ha vært SVV's behov for enklere håndtering av sprengstein og overskuddsmasse fra E6-utbyggingen. Det ble gjennom Fellesprosjektet mulig for SVV å bli kvitt dette ved å la JBV benytte overskuddsmassene til jernbanefyllinger i Mjøsås og Vormas strandsoner i forbindelse med bygging av ny dobbeltsporet jernbane. Det dreier seg om tonnevis av stein på fyllinger som kommer til å bli opp til 15 meter høye og vil komme til å danne en massiv barriere mot Mjøsåa bortsett fra på enkelte utvalgte steder. Noen steder vil fyllingene komme til å gå 60 – 80 meter ut i Mjøsåa. Det unike elvelandskapet langs Vorma blir også rammet.

I 2006 offentliggjorde NB et alternativt forslag til en østlig trasé planlagt over Mjøsåsen fra Venjar sør for Eidsvoll. Denne traséen sparte og friga strandsonen fra Eidsvoll til Tangen. Den løste problemet med godstrafikken, som var et problem for JBV grunnet stigningsforhold ved Minnesund. Konseptet var en moderne flerbruksbane tilpasset høye hastigheter med tanke på å møte framtidens jernbanebehov.

JBV ble høsten 2006 pålagt en KS1-utredning av daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete, hvor også NB sitt forslag til østlig trasé skulle inngå. I tillegg til at NB la ut hele traséen på nett, gikk også NB nøyte gjennom forslaget i et møte 22.01.2007 med JBV v/konsulentfirmaet Rambøll (Rambøll ble engasjert av JBV til oppdraget i forbindelse med KS1-utredningen). Rambøll gjorde under prosessen endringer i NB's forslag uten NBs vitende. Det ble blant annet lagt inn flere fordyrende løsninger, og dokumentene til KS1-utredningen ble unndratt offentlighet.

JBV fortsatte så sin planlegging av traséen for dobbeltspor i strandsonen. Grunnet stor motstand mot JBV's forslag fra Stange og Eidsvoll kommuner ble saken anket inn for MD. Samtidig ble alternativer fra NB og DB holdt utenfor behandlingen i MD. Vedtaket fra MD om trasévalgene ble fremlagt den 24. februar 2009.

I januar 2008 engasjerte NB selskapet Deutsche Bahn International (DB) til en faglig fri og uavhengig utredning om høyhastighetsbaner i Norge. DB gjorde traséen Oslo – Trondheim ferdig høsten 2008. DB anbefalte også østlig trasé Eidsvoll – Sørli. DBs utredning ble presentert i møte i Samferdselsdepartementet (SD) 13.11.2009, hvor også JBV deltok. Etter forespørsel i møtet ble NB bedt om å lage et notat som sammenlignet DB og JBVs trasé Eidsvoll – Sørli både med hensyn til funksjonalitet, miljø og kostnader. Notatet ble oversendt fra NB til SD 17.01.2009, og viste at DB sin trasé både var billigere, hadde en langt høyere funksjonalitet og ga en langt bedre situasjon mht. inngrep og miljø enn JBV sin trasé. I møtet med JBV 30.01.2009 ble jernbanetraséen gjennomgått ytterligere.

Grunnet negative uttalelser fra JBV om østlig trasé i media etterspurte NB i møtet 30.01.2009 resultatet av KS1-utredningen fra 2006 og 2007. Det ble da opplyst fra JBV at prosessen var gått i vranglås, og dermed unndratt offentligheten. På spørsmål om å få dokumentene utlevert, siden JBV omtalte dem i offentligheten, fikk NB beskjed om at de måtte henvende seg SD. Det gjorde NB gjennom brev til SD allerede 02.02.2009 og i flere oppfølgende mailer.

Først 06.03.2009, ca. to uker etter at avgjørelsen i MD var tatt, fikk NB utlevert et dokument fra SD som utga seg for å være den etterspurte KS1-rapporten fra den avbrutte KS1-utredningen. Når vi nå i 2012 har fått tilgang på dokumentene fra KS1-tredningen, viser det seg at NB bare fikk et lite utdrag av dokumentene fra KS1-rapporten, mens den viktige Alternativanalysen ikke ble oversendt. Dokumentet de fikk oversendt var datert 6. februar 2009. Datering i seg selv viste at dette skrevet var blitt til på bestilling for dokumentasjon som egentlig daterte seg tilbake til 2007.

Høsten 2010 opplyste nåværende samferdselsminister Meltveit Kleppa at KS1- utredningen ble avsluttet høsten 2009. Altså et halvt år senere enn NB hadde fått opplyst at KS1-rapporten for lengst var gått i ”vranglås”, avbrutt og unndratt offentligheten. Og et halvt år etter at MD hadde avgjort trasévalget, hvor KS1-utredningen skulle vært en viktig del av beslutningsgrunnlaget.

Den 27. desember 2011 fortalte imidlertid kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland i JBV til Dagens Næringsliv at den egentlige beslutningen om hvor jernbanen skulle gå ble tatt allerede i 2003/2004 – forut for kommunale høringsrunder og offentlige planprosesser. Dette åpner for nye spørsmål rundt beslutningsprosessen.

Før denne opplysningen kom på bordet hadde Stortinget hatt saken oppe til behandling. Den 16. desember 2011 ble Sttingsproposisjon nr. 13 for utbyggingen behandlet og vedtatt av Stortinget. Det fremkom en rekke kritiske argumenter til prosessen rundt jernbanedelen, og ikke minst over det faktum at man ikke kjente til kostnadene eller mulige byggetekniske hindringer for de neste to delparsellene i den videre utbyggingen av Dovrebanen. Videre var flere representanter kritiske til den avbrutte KS1-utredningen. Opposisjonen ønsket saken tilbake til fornyet komitébehandling, men fikk ikke flertall for dette.

Mange spørsmål står fortsatt ubesvart.

Nye opplysninger og ny forståelse.

I midten av januar 2012 fikk vi tilgang til flere av dokumentene vedrørende prosessen. Datering og innhold i dokumentene åpner for følgende forståelse av hendelsesforløpet:

En gang i 2003/ 2004 ble det fattet en beslutning om at jernbanetraséen mellom Eidsvoll og Hamar skulle gå langs med Vorma og videre nordover i Mjøsas strandsonen. Beslutningen har sannsynligvis vært basert på planer utarbeidet av JBV allerede på 1990- tallet.

Den 17. og 18. oktober 2006 arrangeres KS1-verksted for JBV's pilotprosjekt Eidsvoll – Hamar på Soria Moria hotell. Et av temaene var tiltakspakker og konsepter. Av presentasjonene ser vi at JBV heller ikke her tar frem det østlige alternativet som var blitt offentliggjort av NB allerede 06.04.2006. Men av referatet fra KS1-verkstedet ser vi at en av arbeidsgruppene blant deltakerne fremmet et konsept der ”*man oppnår høy hastighet og lite stigning. Man frigir strandsonen og lager gang- og sykkelvei på nedlagte skinner. Konseptet*

er identisk med Norsk Banes sitt forhåndsinnsendte forslag.” Her blir altså Norsk Banes traséforslag inkludert i KS1-utredningen.

I januar 2007 forfattet Fellesprosjektet et temahefte kalt ”Skisseprosjekt store broer”. Her er det laget en oversikt over tenkte alternativer med kartoppslag. NB’s forslag til østlig trasé er ikke tegnet inn, heller ingen andre østlige løsninger. Dette er også sammenfallende med tiltaksbeskrivelsen i innledningen i heftet. Alle løsningsalternativene ligger i strandsonen.

I løpet av våren 2007 ferdigstiller JBV sine KVVU og KS1-dokumenter for Eidsvoll – Hamar, og oversender dette til SD. Vi finner særlig ”Alternativanalysen” datert 13.06.2007 interessant. Her er også konseptet for NB med under betegnelsen konsept G. Men det er ikke lenger i sin originale form. I mellomtiden har det blitt endret slik at det nå er Rambølls endrede versjon som presenteres og vurderes ved siden av de andre trasé- og konseptforslagene fra JBV.

Da NB i ettertid fikk tilgang til dokumentene, stiller de seg uforstående til de endringer som er gjort i forhold til NBs opprinnelige trasé. Rambøll/JBV sin utgave gir dårligere terrengtilpasning, flere store skjæringer og fyllinger, vesentlig lengre broer og flere helt unødvendige belastninger for lokalmiljøene. Dette gjør traséen dyrere, samtidig som den har til dels vesentlig sterkere stigninger og dårligere funksjonalitet. Men denne desimerte utgaven av NBs østlige alternativ, skårer den likevel svært høyt i Alternativanalysen.

I Alternativanalysen blir alle konseptene vurdert opp mot kravene i ”Det overordnede kravdokumentet”. Her skrives det også at *Kravene til natur, miljø, samfunn og sikkerhet er overordnet de andre kravene grunnet at disse reflekterer det overordnede samfunnsmålet i Det overordnede strategidokumentet: ”Legge til rette for miljøvennlige og sikre transportløsninger som bidrar til å dekke samfunnets transportbehov i korridoren.”*

Ved oppsummeringen av konseptene på side 46 og 47 i Alternativanalysen viser JBV egne vurderinger at NB’s østlige trase i Rambølls versjon (konsept G i KS1-analysen) scorer likt med JBV’s trasékonsept H i strandsonen. I en skala fra 1 til 7 kommer disse ut med nesten likestilte poeng på hhv. 6,51 og 6,56 mot mellom 1,34 og 3,33 for alle andre vurderte alternativ. Det er altså bare noen desimaler som skiller. Dermed burde begge ligget godt an for å gå videre i den offentlige vurderingsprosessen.

Se vedlegg side 11.

Traséene er alle vurdert i forhold til målene mht. a) natur, miljø, samfunn og sikkerhet, b) kapasitet og trafikkvolum, c) redusert tidsforbruk, d) regional utvikling, e) samfunnsøkonomisk nytte og f) tekniske krav og vedlikehold.

Vi stiller oss uforstående til at JBV i Alternativanalysen har likestilt østlig trasé (G) og strandsonen (H) med hensyn til natur, miljø, samfunn og sikkerhet. På tross av at alle miljømessige innvendingene mot traséen i strandsonen, og det faktum at østlige trasé unngår disse konfliktene. Videre det at de likestilles i redusert tidsforbruk, selv om JBV konstaterer at østlige trasé er minst 5 minutt raskere. Det samme gjelder tekniske krav og vedlikehold, samt kapasitet og trafikkvolum, på tross av at østlig trasé er dimensjonert for høyere fart, tilrettelagt for dobbeltspor og godstrafikk hele veien. Mens man ved strandsonealternativet blir stående igjen med det bratte enkeltsporet mellom Venjar og Eidsvoll med en hastighetsreducerende sving for 130 km/t. Dette enkeltsporet vil være en kapasitetsmessig begrensning for hele IC-strekningen, og gjøre ruteopplegget svært sårbart ved forsinkelser.

Selv om håndtering av de to alternativene går i påfallende favør av JBV sitt strandsonetrasé, konstaterer vi altså at østlig trasé likevel kommer likt ut i Alternativanalysen. Resultatet valgte JBV å holde for seg selv.

Samme dag, den 13. juni 2007 vedtok Stange kommunestyre innsigelser mot flere deler av JBV sitt forslag til trasé i strandsonen. Men JBV ga ikke kommunepolitikerne noen informasjon om konklusjonene om østlig trasé fra Venjar. Det eneste kommunepolitikerne fikk høre var at østlig trasé ikke var aktuell på grunn av for bratte stigninger for godstog. Men dette var og er ikke tilfelle for østlig trasé fra Venjar, tvert imot. Det gjaldt kun de første utgavene av JBV's egen østlig trasé - som krysset Vorma mellom Eidsvoll og Minnesund - og slik sett fikk bratt stigning fra Venjar til Eidsvoll og tilsvarende stigning fra Vorma mot Mjøsåsen igjen. Det var denne problemstillingen NB og DB løste ved å starte deres østlige trasé fra Venjar.

Eidsvoll kommunestyre vedtok så den 25. juni 2007 kommunedelplanen med alternativene A1, B1a, C2c og D2. Kommunestyret mente imidlertid at konsekvensene for alternativene B1, C1 og D1 var underestimert. Kommunestyret skrev videre at de forventet at det ble foretatt en helhetlig vurdering i forhold til trasévalg. De mente at når alternativ A1 med sine negative konsekvenser ble akseptert av kommunen, måtte det føre til at det ble tatt sterkere miljøhensyn på B og C-strekningene. Alle disse alternativene ligger i strandsonen.

Se kart over fremlagte alternativer i Kommunedelplanen side 3 i linken nedenfor, side 12 i dette skrivet eller side 19 i dokumentasjonsmappen.

http://www.e6-dovrebanen.no/_attachment/130024/binary/258103

Alternativanalysen ferdigstilles samme dag som delstrekningene ble behandlet i Stange og rett før saken kom opp i Eidsvoll kommunestyre. Heller ikke Eidsvoll ble gjort kjent med resultatet av vurderingen av østlig trasé. Intet av det vi har kommet over av dokumentasjon nevner dette. Det kan derfor virke som at man ikke ønsket at resultatene av Alternativanalysen skulle bli kjent, når resultatene ble som de ble. Beslutningstagerne fikk dermed ingen kjennskap til vurderingen av østlig alternativ. Saken gikk videre til mekling hos Fylkesmennene.

Den 28. august 2007 avholdes det meklingsmøte hos Fylkesmennene i Oslo og Akershus og Hedmark om traséforslagene som beskrevet tidligere i vår historikk. Men meklingen førte ikke fram. Det framgår av oppsummeringen fra meklingsmøtet datert 12. september 2007 at Fylkesmennene på møtet la fram en felles skisse til løsning med kun strandsonealternativer. Østlig trasé var ikke med i noen form, og blir heller ikke nevnt i møteprotokollen fra møtet datert 12.09.07. JBV og SD hadde informasjon om østlig trasé, som de ikke delte med Fylkesmennene og de andre på meklingsmøtet.

Det er påfallende at det ene av de to traséene som scorer best og nesten likt i Alternativanalysen (G og H), blir fjernet fra videre behandling uten noen nærmere forklaring.

Da vedtaket om kommunedelplanene fattes i MD den 24. februar 2009 er heller ikke NB's alternative forslag til en østlig trasé med i vurderingene. Heller ikke Rambølls bearbejdede versjon. Og ikke DB sin østlige trasé som ble presentert for SD og JBV i møtet 13.11.2008, i

notat til SD av 17.11.2008 og ytterligere gjennomgått i møte med JBV 30.01.2009. I innsigelsesbrevet og svardokumentet fra MD nevnes disse heller ikke. MD må dermed ha fattet sitt vedtak på mangelfullt grunnlag, siden en godt kvalifisert og likestilt trasé må ha blitt fjernet forut for prosessen. Til tross for at ferdig vurdering forelå.

JBV valgte altså å avbryte KS1-utredningen for østlig trasé og dernest sørge for at dokumentene ble unntatt offentlighet. Det er også påfallende at alle andre KS1-utredninger har blitt gjennomført. Bare ikke denne.

I kommunedelplanen for Eidsvoll og Stange – januar 2007 – februar 2009, utarbeidet i februar 2009, kan vi lese at Samferdselsdepartementet på et eller annet tidspunkt bestemte at arbeidet med kommunedelplanen skulle fortsette uavhengig av KS1-utredningen for Dovrebanen. Samtidig vet vi at utredningsarbeidet stoppet opp og ble unndratt offentligheten etter at dokumentene fra JBV forelå i juni 2007. KS1-utredningen skulle jo gi grunnlag for at de rette valgene ble gjort.

Det virker derfor uforståelig at KS1-utredningen ble stoppet mens planprosessen skulle fortsette. Det må være grunn til å spørre om ikke dette undergraver betydningen av KS1-utredningen, og om statsråd Navarsete var inneforstått med dette. Hvorfor noen tok initiativet til dette forklarer JBV i et notat. Se vedlegg nr. 14 i dokumentasjonsmappen side 28 - 32. Argumentasjonen er at dette skulle være et prosjekt der hovedhensikten skulle være læring og metodeutvikling og at det ble veldig tids- og arbeidskrevende. Her sies det antydningvis at avgjørelsen ble tatt av noen innen JBV's ledelse. Det sies imidlertid ikke noe om hvem som ga myndighet til å gjøre dette.

I kommunedelplanen nevnes så vidt at det noen gang har vært snakk om et østlig alternativ: ”Østlig løsning B1 og B2 er valgt bort pga. relativt store inngrep i landbruksområder samt høye kostnader.” B1 og B2 er begge østlig alternativ som krysser Vomra nord for Eidsvoll (og slik får en alt for bratt stigning opp fra Vormå igjen), og har ikke noe å gjøre med NB og DB sin østlige trasé som tar av fra Venjar.

Når det gjelder kostnader, må vi også påpeke at JBV sin trasé langs strandsonen har hatt en dramatisk prisøkning, blant annet som følge av problematiske grunnforhold langs strandsonen. Dette har NB advart mot hele tiden og var en av årsakene til at de og DB frarådet en slik løsning. DB sin trasé er nå beregnet å være ca. 5,4 mrd. rimeligere enn JBV sin for hele strekningen Venjar – Sørli. Den har heller ikke store inngrep i landbruksområder, slik det hevdes.

Konklusjonen er at heller ikke denne henvisningen har noe med verken Norsk Banes eller Deutsche Bahns traséforslag å gjøre. Fra og med Rambølls bearbejdede versjon anno 2007 er Norsk Banes traséforslag manøvrert ut av prosessen. Dessverre dannet dette grunnlaget for Miljøverndepartementets trasevalg den 24.02. 2009.

Linker til Historikk:

1. Fremlagte alternativer .

Kommunedelplanen Se kart over fremlagte alternativer side 3:

<http://www.e6-dovrebanen.no/attachment/130024/binary/258103>

2. Innsigelsesbrev fra Fylkesmennene til Miljøverndepartementet 03.10.07:

<http://www.langsetvel.com/pdf%20filer/Oversendelsesbrevet%20til%20Miljoverndepartementet.pdf>

Norsk Banes traseforslag nevnes ikke og underbygger dermed at Fylkesmennene ikke har blitt forelagt KS1- vurdering eller presentasjon av Norsk Banes østlige alternativ.

Øvrige dokumenter som Behovsanalysen, Det overordnede strategidokumentet, Det overordnede kravdokumentet og Alternativanalysen ligger ikke ute på nett, men kan oversendes på forespørsel.

Romerikes Blad.

http://www.rb.no/lokale_nyheter/article5891284.ece

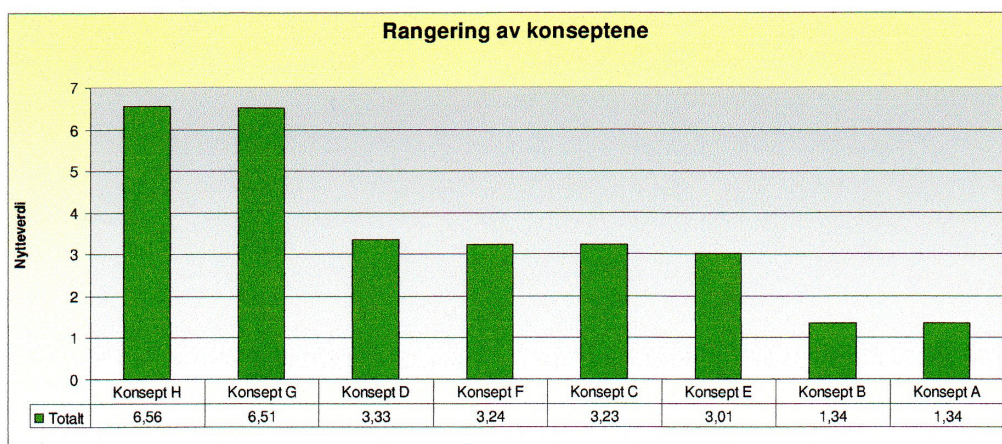
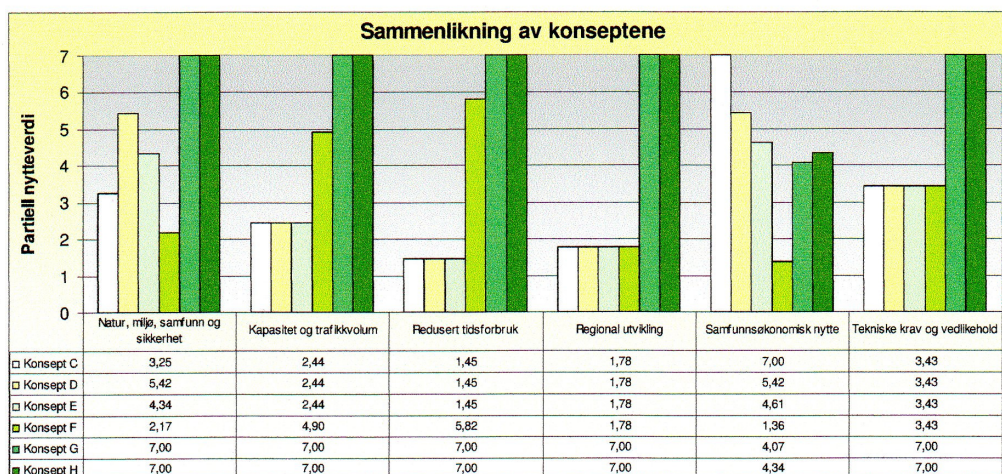
Fra Norsk Banes nettsider:

<http://www.norskbane.no/default.aspx?menu=4&id=173>

http://norskbane.no/download.aspx?object_id=EC59C65A02F84A8F979845B5A212E484.pdf
http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=48F19C891E874FDEA55ABA17252DFE60.pdf

Skannet dokumentside fra KS1s

Alternativanalyse:



Resultater per konsept

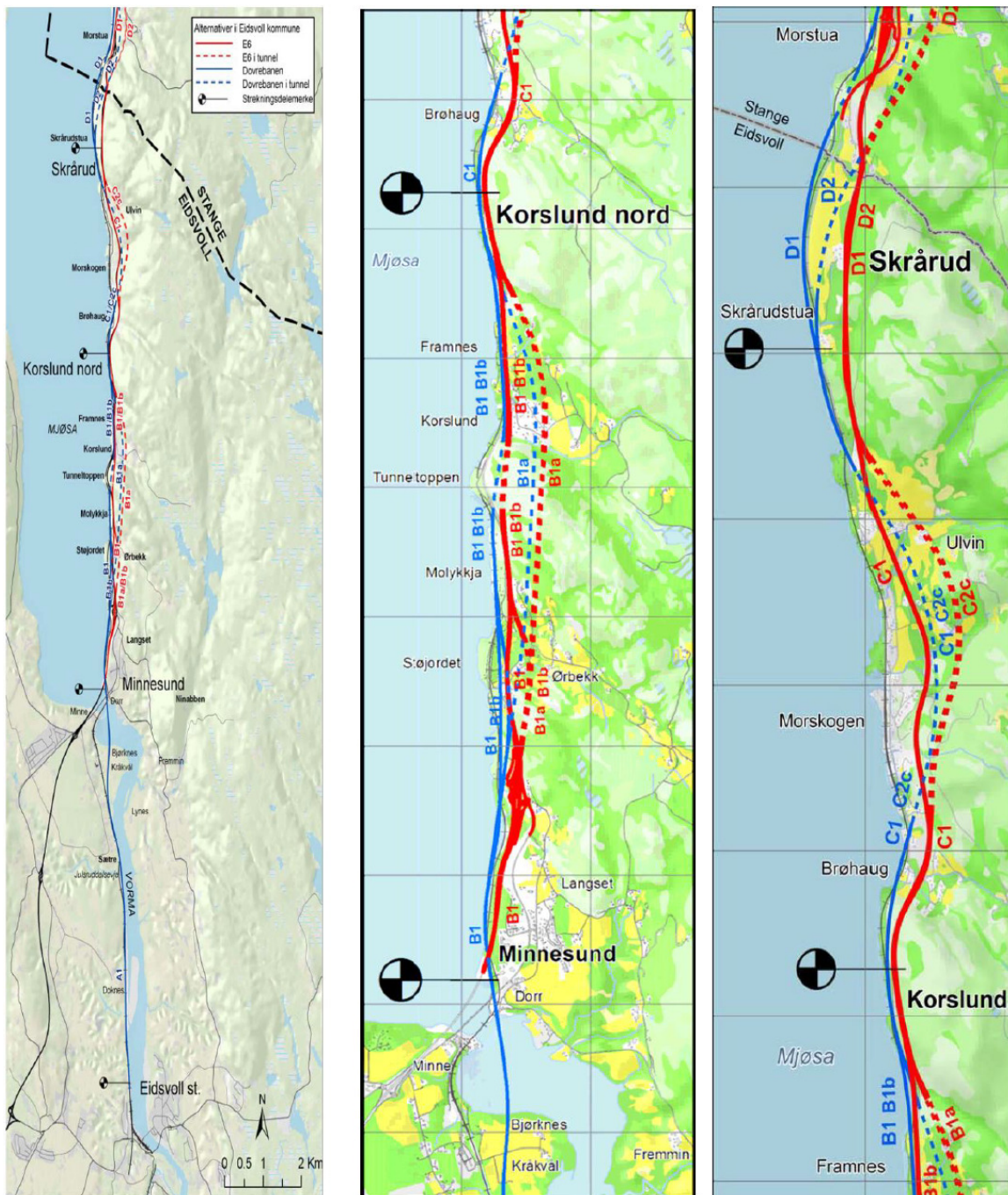
Alternativ	Natur, miljø, samfunn og sikkerhet		Kapasitet og trafikkvolum		Redusert tidsforbruk		Regiona l utvikling	Sam.økonomisk nytte		Tekniske krav og vedlikehold			Verdi	Totalt
	Score	Verdi	Score	Verdi	Score	Verdi	Score	Verdi	Score	Verdi	Score	Verdi		
Konsept A	1,1	1,1	1,2	1,2	1,5	1,5	1,8	1,8	1,4	1,4	1,1	1,1	1,1	1,3
Konsept B	1,1	1,1	1,2	1,2	1,5	1,5	1,8	1,8	1,4	1,4	1,1	1,1	1,1	1,3
Konsept C	3,3	3,3	2,5	2,4	1,5	1,5	1,8	1,8	9,5	7,0	3,4	3,4	3,4	3,2
Konsept D	5,4	5,4	2,5	2,4	1,5	1,5	1,8	1,8	5,4	5,4	3,4	3,4	3,4	3,7
Konsept E	4,3	4,3	2,5	2,4	1,5	1,5	1,8	1,8	4,6	4,6	3,4	3,4	3,4	3,2
Konsept F	2,2	2,2	4,9	4,9	5,8	5,8	1,8	1,8	1,4	1,4	3,4	3,4	3,4	3,1
Konsept G	7,6	7,0	8,6	7,0	10,2	7,0	10,7	7,0	4,1	4,1	8,0	7,0	7,0	6,6
Konsept H	7,1	7,0	8,6	7,0	8,7	7,0	10,7	7,0	4,3	4,3	8,0	7,0	7,0	6,6

Vurderingen av konseptene viser at en modernisering av Dovrebanen (konsept C, D, E, G og H) gir bedre måloppnåelse enn å forutsette at økningen i regionaltrafikken i IC- området dekkes med buss og privatbil på E 6 (A, B og F). En delvis opprusting av strekningen gir en viss nytte, men gir ikke full måloppnåelse (C, D, E og F). Best samfunnsøkonomisk nytte oppnås ved krengetogstiltak (C), men løsningen er lite framtidsrettet og bygger ikke nok opp under samfunns mål og regionale mål.

Oversiktskart over de traséforslag som ble lagt fram for kommunestyrene på Stange og Eidsvoll forut for behandlingen i kommunestyrene i juni 2007.

Traséer vist fra Jernbaneverket i forslag til kommundelplanen for E6/Dovrebanen i Eidsvoll kommune fra januar 2007, s. 3, 6 og 10. Tilsvarende i Stange kommune. Jernbaneverket la aldri frem for kommunal behandling alternativet fra Norsk Bane, som startet ved Venjar.

Tidligere hadde Jernbaneverket også kun lagt frem østlige traséalternativer som startet mellom Eidsvoll og Minnesund, som dermed ble for bratt for godstog, noe Norsk Bane og Deutsche Bahn løste ved å starte planleggingen av det nye dobbeltsporet ved Venjar. Slik blir også problemet med det bratte og svingete enkeltsporet mellom Venjar og Eidsvoll løst, men som blir stående igjen som en flaskehals ved alle Jernbaneverkets alternativer.



Generelle merknader rundt vår historikk.

1. Om saksbehandlingen.

Alternative forslag ble ikke tilstrekkelig vurdert. Vi mener at østlig trasé fikk en mangelfull behandling ved blant annet tilbakehold av NB/DB's alternative traséer forut for beslutningen i MD. Ved blant annet tilbakeholdt grunnlagsmateriale i dokumenter og kart, samt resultatet av JBV's Alternativanalyse. MD manglet dermed viktige opplysninger i beslutningsgrunnlaget for sitt vedtak den 24. februar 2009.

NB/DB's forslag om østlige alternativer ble tilsidesatt i vurderingsprosessen til fordel for JBV's eget forslag om dobbeltsporet jernbane i strandsonen, ved tilbakehold og endringer av grunnleggende opplysninger i kart og dokumenter. Dessuten har det vist seg i ettertid at KS1-utredningen (kvalitetssikring i tidlig fase for alle store utbygningsprosjekteter med en kostnad på nå over 750 millioner kroner, den gang 500 millioner kroner) som NB's østlige alternativ skulle inngå i, aldri ble fullført av JBV. Det har også vist seg at vurderingsprosessen ble avsluttet eller avbrutt av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa 6 dager etter at hun tiltrådte stillingen høsten 2009 - et halvt år etter at beslutningen var fattet i MD.

Imidlertid viser det seg at denne nå offentlige forklaringen ikke stemmer helt. NB fikk nemlig beskjed av ledelsen i JBV den 30. januar 2009 om at KS1-utredningen allerede den gang var avbrutt fordi "noe gikk skeis", og at alle dokumenter så ble unntatt offentlighet. Men med "avbrutt", må man i praksis ha ment "avsluttet". For det finnes ingen videre henvisninger til NBs alternative løsning med en østlig trasé i saksprosessen etter at alternativanalysen ble avsluttet 13. juni 2007. Noen må ha tatt denne beslutningen forut for at Kleppa avsluttet KS1-utredningen offisielt høsten 2009. Antagelig en gang mellom 2007 eller 2008. Hvem dette er, vites ikke. Heller ikke med hvilken begrunnelse eller med hvilken myndighet.

Samtidig sier nå JBV at den egentlige beslutningen om hvilken trasé som skulle velges, ble tatt allerede i 2003. Dette opplyste kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland i JBV i DN den 27. desember 2012. Heller ikke her vet vi hvem som tok denne beslutningen og med hvilken myndighet. Beslutningen var intern og ble ikke formidlet offentlig.

Hvordan dette kan være mulig med tanke på alle høringer og kommunale saksprosesser som har foregått siden den gang? Det foreligger ikke, så vidt vi kan se, noen offentlig beslutning som bekrefter dette. Det fremstår som den uoffisielle beslutningen har virket styrende inn på den videre saksgangen, og ikke latt alternative løsningsforslag få en riktig vurdering. Dermed har saksbehandlingen vært feil hos både Fylkesmennene, kommunene og departementet forut for vedtaket i MD den 24. februar 2009.

2. Manglende oppfølging av overordnet mål om hensyn til natur og miljø

I JBV's Alternativanalyse i KS1-pilotprosjekt av 13. juni 2007 står følgende: " *Kravene til natur, miljø, samfunn og sikkerhet er overordnet de andre kravene grunnet at disse reflekterer det overordnede samfunnsmålet i Det overordnede strategidokumentet: " Legge til rette for miljøvennlige og sikre transportløsninger som bidrar til å dekke samfunnets transportbehov i korridoren."*

Dette er ikke hensyntatt i forhold til de alternativer som lå til vurdering. Den valgte traseén er tvert imot svært ødeleggende for natur og miljø på strekningen Eidsvoll – Sørli. Miljø-

hensynene er heller ikke med i MD's begrunnelse for valg av trasé. Valget var her stort sett økonomisk begrunnet. Trasévalget er i strid med overnevnte forutsetninger og lover og regler for vern av viktige naturområder og fredningsbestemmelser. Det samme gjelder hensyntagen til truede dyre- og fuglearter og deres leveområder, som blir tilsidesatt.

I Alternativanalysen scorer JBV's strandsonealternativ og NB østlige trasé likt når det gjelder måloppnåelse i " Kravene til natur, miljø, samfunn og sikkerhet." Dette fremstår som uforståelig når man vet at NB's østlige trasé frigir derimot hele strandsonen og i stedet åpner hele strekningen langs strandsonene fra Eidsvoll til Tangen. Dessuten oppfyller den også ellers alle krav til best mulig hensyntagen til miljø og sikkerhet.

Mjøstraséen åpner etter JBV's beregninger 8,5 km strandsone på den om lag 25 km lange strekningen mellom Minnesund og Espa. Dette innebærer imidlertid at det raseres minst 16,5 km strandsone på strekningen samtidig som steinmassene og fyllingene kommer til å bli lagt opptil 60 – 80 meter ut i selve Mjøsa enkelte steder. NB/DBs trasé frigir hele den 25 km lange strekningen.

Mjøstraséen vil bortsett fra på noen utvalgte strekninger stå som en evig barriere mot Mjøsa. I tillegg går Mjøstraséen gjennom fuglefredningsområdet i Vorma samt et vernet skogsområde på Tangenhalvøya. Den medfører også to store bruprosjekter. Prosjektet viser en manglende hensyn til fredede områder og rødlistede arter. At disse to alternativene vektet likt av JBV, er uforståelig og bør etterprøves.

3. Slusing og påvirkning av prosessen.

Tiltakshaver - Fellesprosjektet E6-Dovrebanen - har gjennom saksprosessen styrt beslutningsprosessen gjennom en dobbeltrolle. De har laget planene, styrt dem mot vedtak, deltatt i saksprosessen, vært sin egen og kommunenes eksterne rådgiver og fagmyndighet og vært høringsinstans i ankesaksbehandling mot eget traseforslag.. De har dermed kunnet anbefale at innsigelser mot egne planer ikke skulle bli tatt til følge. Hvilket de stort sett ikke har blitt.

4. Feilopplysninger og tvil om utredningene som ligger til grunn for vedtaket

Feilinformasjon fra JBV har preget prosessen. JBV har hevdet både på sine hjemmesider og i media at 250 km/t på strekningen langs Vorma og Mjøsa har vært fullt mulig, hvilket de vet ikke er riktig. Disse opplysningene er brukt som referanse i det offentlige rom.

I nyhetsbrev/ informasjonsbrosjyre fra Fellesprosjektet ved Jernbaneverket oktober 2009 står det: "Nordover er det mulig å legge til rette for 250 km/t mellom Eidsvoll og Minnesund og fra Kleverud og videre til Hamar. I det midterste partiet mellom Minnesund og Kleverud vil 200km/t være maksfart. "

Thor W. Bjørlo, kommunikasjonssjef i Norsk Bane, skriver i sin kronikk "Bygg for fremtiden" 15.01.09 i Hamar Arbeiderblad: "I Hamar Arbeiderblad hevder nå Jernbaneverket at de kan kjøre 250 km/t mellom Eidsvoll og Hamar, bortsett fra mellom Minnesund og Strandlykkja. Det er ikke mulig. Ved Eidsvoll Stasjon er det en skarp sving med fartsgrense 130 km/t. På ca. 8 km til Minnesund rekker togene knapt opp i 250 km/t før de må bremse ned igjen til 200 km/t. 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."

Disse opplysningene sto på Jernbaneverkets nettsider helt fram til Stortingsbehandlingen den 16. desember. Nå - etter 16. desember 2011 og i februar 2012, finner vi ingen opplysninger om forventede hastigheter på nettsiden der Fellesprosjektet presenterer utbygningsplanene annet enn på linkene til eldre nyhetsbrev, <http://www.jernbaneverket.no/eidsvoll-hamar>

Det har også stadig vært hevdet at østlig trasé blir for bratt for godstog. JBV har også gitt inntrykk av at NB/DB ikke har lagt inn stasjoner på Stange og Tangen i sitt forslag, og dermed sådd tvil om hvordan traséen vil være i stand til å ivareta de lokale behov. I Alternativanalysen gis det også lik score på reisetid, selv om det faktisk er slik at NBs trasé sparer hele 5 minutter på strekningen Venjar – Sørli sammenlignet med JBV's. Med DBs forslag går det 6 – 8 minutter raskere. Å likestille de to alternativene blir feil.

Det har blitt hevdet at østlig trasé blir en mer kostbar utbygging. Dette er feil og bekrefte av JBV's egne nylig frigitte dokumenter. JBV har utelatt at Eidsvoll - Venjar ikke er med i JBV's planer for strekningen, og slik gitt et feilaktig inntrykk av kostnadene sammenlignet med østlig trase, som starter fra Venjar. Feiloplysninger kan ha påvirket prosessen.

Enkelte kommentarer fra Kleppa er det også grunn til å stille spørsmålstegn ved. I Romerikes Blad under tittelen ” Framtidens veg og jernbane” den 22. desember 2012, rykket hun ut i forsvar for vedtaket om bevilgninger til dobbeltsporet jernbane i Mjøsas strandsone. Artikkelen inneholder flere misvisende opplysninger. Blant annet at stasjonene på Tangen og Stange ikke opprettholdes ved alternative løsninger. Dette er feil. NB fremhever dette som både ønskelig og fullt mulig.

Se vedlegg fra Norsk Bane angående Reisetider fra Oslo til Trondhjem via Gudbrandsdalen fra 2006. Her fremkommer stasjonsmønsteret tydelig slik det var tenkt.



Nittedal	0:10	Oppdal	1:55	Lillestrøm	0:10
Harestua	0:15	Berikak	2:05	Garderm	0:20
Gran	0:20	Gauldal	2:15	Eidsvoll	0:25
Raufoss	0:30	Melhus	2:20	Tangen	0:30
Gjøvik	0:35	Hemdal	2:25	Stange	0:35
Lillehammer	0:50	Trondheim	2:30	Hamar	0:40
Hafsløyen	0:55			Brumunddal	0:45
Ringsbu	1:05	Bjørli	1:50	Moelv	0:50
Vinstra	1:15	Åndalsnes	2:00	Lillehammer	1:00
Otta	1:20	Vestnes	2:10		
Dombås	1:35	Skjerve	2:20		
Heknan	1:45	Ålesund	2:30		

De samme stasjonene var også med i forslaget fra Deutsche Bahn som også må ha blitt ”silt bort” av Jernbaneverket/ Rambøll forut for avgjørelsen i Miljøverndepartementet i februar 2009.

I desember 2011 uttalte Kleppa at det ville bli nødvendig av kapasitetsmessige grunner etter hvert å bygge en østlig trasé i tillegg til Mjøstraséen . Hvordan kan hun da hevde at Mjøstraséen er fremtidsrettet? Hun sa også at hun ikke vil utsette befolkningen i området for en ny reguleringsprosess. Men det er jo nettopp det hun gjør ved å gå inn for denne utbygningen. Kommer det en ny tilleggsbane som skal avhjelpe kapasitetsmessige problemer med den første, kommer det attpåtil to utbygningsperioder.

5. Manglende kvalitetssikring og usikker kostnadsberegning.

Mangelfull kvalitetssikring ved avbrudd av KS1-utredningen medførte valg av en trasé i ras- og flomutsatt område. Prosjektet mangler både kvalitetssikring og endelig kostnadsberegning. Grunnundersøkelser pågår fortsatt langs den aktuelle strekningen langs Mjøsa, og er i følge våre opplysninger ennå ikke påbegynt langs Vorma.

6. Taktisk avbrudd av KS1-utredningen?

I DN fredag den 23. desember 2011 står følgende: "Riksrevisjonen stiller seg undrende til samferdselsminister Kleppas vedtak om å stanse en ekstern kvalitetssikring av den omstridte jernbaneutbygningen langs Mjøsa. Slike utbygningsprosjekter skal kvalitetssikres før de legges fram for Stortinget, fastslår avdelingsdirektør i Riksrevisjonen, Gunnar Melgaard." Det fremgår videre i artikkelen at selv en minister ikke ut fra eget forgodtbefinnende kan avslutte en KS1-prosess. Kan da dette avbruddet betraktes som et gyldig og endelig vedtak?

Og hva er tidligere samferdselsminister Navarsetes rolle i saken, siden KS1-utredningen reelt sett må ha blitt avbrutt i løpet av hennes statsrådsperiode? Visste hun om dette?

Statsråd Kleppa henviser til at det nå er gjennomgått en KS2-utredning, og nedtoner slik muligens viktigheten av den utelatte KS1-utredningen. Men det er nettopp i KS1-utredningen man skal kvalitetssikre ulike trasévalg, slik av valget og konseptet blir riktig. Problemet er at JBV har unndratt østlig trasé i en offentlig vurdering, og dermed hindret sammenligning for å finne ut hvilket var best både jernbaneteknisk, miljømessig og økonomisk. En KS2-utredning av strandsonealternativet alene avhjelper ikke dette.

Ved KS2-utredningen av strandsonealternativet har også JBV kun fremmet en delparsell på 17 km fra Langset til Kleverud, mens resterende strekninger Venjar til Eidsvoll, Eidsvoll til Langset, Kleverud til Tangen og Tangen til Sørli og videre til Hamar foreløpig ikke har gjennomgått verken KS1 eller KS2. Noen helhetsvurdering er altså ikke gjennomført – eller påtenkt før i etterkant. Her har man valgt å sette i gang bygging av en kortere parsell midt i en helhetlig strekning uten at de andre delstrekningene er kvalitetssikret verken økonomisk eller byggeteknisk.

I Stortingsproposisjon 13 er det en setning som viser at kvalitetssikrer (Dovre Group og Transportøkonomisk institutt) har påpekt at det kan oppstå utfordringer ved styringen av Fellesprosjektet, og at Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med å forbedre styringen av prosjektet for å begrense prosjektets usikkerhet.

<http://www.regjeringen.no/pages/35825084/PDFS/PRP201120120013000DDDPDFS.pdf>

Dette kommer også fram ved merknader fra Transport- og kommunikasjonskomiteen. Et flertall mener også at det kan stilles spørsmålsteget ved utredningene som har blitt gjennomført hittil.

7. - Feilinformasjon til Stortinget om manglende gevinster ved østlig trasé?

Se statsråd Kleppas svar på spørsmål fra Stortinget, jfr. utdrag av notat til Stortinget fra Norsk Bane, s.4:

Spørsmål fra Transport og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandling av Stortingsproposisjon 13 S (2011 - 2012):

B. Spørsmål 9, om Norsk Banes og Deutsche Bahns alternativ for en østlig trasé i god avstand fra Mjøsa har blitt vurdert i tilstrekkelig grad i planprosessen.

Samferdselsdepartementet innleder svaret med å skrive at det er vurdert ulike traséløsninger, men at ingen av konseptene er identiske med Norsk Bane. Resten av svaret kan imidlertid være langt mer egnet til å forvirre enn å opplyse. Sitat: "Jernbaneverket har foretatt en grov kostnads-vurdering og anslått en merkostnad på i størrelsesorden 3 - 4 mrd. kroner ved å velge det østre alternativet mellom Eidsvoll og Hamar, sammenliknet med trasé langs Mjøsa. **Det ble ikke påvist store nok gevinster som kunne oppveie denne betydelige merkostnaden, og Jernbaneverket valgte å legge trasé langs Mjøsa til grunn for videre planlegging.** Denne løsningen ga også mulighet for å få til en samordnet utbygging av E6 og jernbane, med reduserte kostnader og mer effektivt anleggsarbeid."

Vår kommentar: Vi stiller oss meget undrende til hvordan Jernbaneverket har kunnet planlegge, og kalkulere, en østlig trasé - på mye enklere byggegrunn enn i strandsonen - til å koste 3 - 4 mrd. kroner mer enn trasé i strandsonen! Vi avviser enhver sammenligning mellom denne og Norsk Banes traséforslag av 2006 eller Deutsche Bahns detaljerte traséforslag av 2008, jfr. 1 og 2 ovenfor og vedlagte notat. Siden det var Norsk Banes og Deutsche Bahns traséer spørsmålet gjaldt, må derfor svaret enten oppfattes som et ikke-svar på spørsmålet eller som direkte misvisende.

http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=EC59C65A02F84A8F979845B5A212E484.pdf

Vår kommentar:

1. Påstanden om en merkostnad på 3 – 4mrd ved å velge østlig trase er feil i følge beregninger gjort av Norsk Bane / Deutsche Bahn.
2. Sitat fra Kleppa: "Det ble ikke påvist store nok gevinster som kunne oppveie denne betydelige merkostnaden..."

Dette er i strid med JBV's egen vurdering av de forskjellige konseptene i alternativanalysen av 13. juni 2007 der alternativ G og H nærmest likestilles, på tross av merkostnadene ved at JBV har "omarbeidet" NB sin trasé til mer bruer og skjæringer, med derav økte kostnader.

Påstanden om ikke store nok gevinster er derfor ikke riktig. Det er derfor grunn til å stille spørsmål om Stortinget her ble feilinformert.

KS1-dokumentene, med blant annet Alternativanalysen, fikk vi ikke tilgang til før etter Stortingets behandling av saken, men Samferdselsdepartementet har hatt denne informasjonen siden vårhalvåret 2007. Hvorfor har ikke disse blitt lagt fram for involverte parter?

Sett i lys av Alternativanalysen i KS1-dokumentene virker det også uforståelig at JBV har bestridd kvalitetene i NBs traséforslag. JBV har utad også gitt inntrykk av at det ikke var mer enn 1 – 2 minutter å spare på høyere fart. Nå ser vi at JBV selv vurderte østlig trasé, av dem dimensjonert for 200 – 250 km/t, til å være 5 min raskere enn deres strandsonen-

trasé. NB og DB har oppgitt 6 – 8 min i redusert reisetid, dimensjonert for 270 – 300 km/t, noe som nå bekreftes av KS1.

Det er også kritikkverdig at da NB i 2009 ba om å få oversendt KS1-dokumentene, fikk de et annet og svært begrenset dokument, og ikke de som inngikk i de KS1-dokumentene vi nå har fått overlevert. Har noen prøvd hele veien prøvd å skjule de faktiske forhold?

8. Feil om grunnforholdene:

Kleppa har blant annet i avisartikler i Dagens Næringsliv og Romerikes Blad gitt feilaktig inntrykk av at grunnundersøkelser og forberedende dokumentasjon er gode nok.

- KS2 sier noe annet og henviser til godheten av grunnundersøkelser og grunnforhold.
- Kleppa sier at leire er et velkjent ord for de som jobber med prosjektet.
- Men fakta er at ordet ”leire” kun nevnes en gang til sammen på 794 sider i til sammen 13 rapporter.
- Det er også et faktum at grunnundersøkelser pågår fortsatt på strekningen Langset - Kleverud. Bare på Skrårudstranda er det varslet 109 nye borehull.

9. Kleppa om innvendinger mot prosjektet:

- ”Påstander er undersøkt.”
- ”Innvendinger er vurdert.”

Men hva så? Resultatene fra Alternativanalysen ble unndratt offentlighet og tilbakeholdt! Videre har det stort sett vært praksis at JBV anbefaler kommunene at de skal se bort fra innvendinger som kommer i forbindelse med traséer med mer. ”Anbefales ikke tatt til følge” er vanlig påskrift fra tiltakshaver. Både kommunepolitikere og vanlig folk forteller at det er vanskelig å bli hørt. Og altså i tillegg ingen kvalitetssikring!

Hvordan er dette mulig sett i lys den informasjon som er å lese ut fra det som står skrevet i Alternativanalysen?

10. Et juridisk og et demokratisk problem?

Denne store samferdselsutbyggingen av E6 og Dovrebanen har vært en lang planprosess fra oppstarten i 1999. Det har vært en rekke høringsrunder, hvor offentlige instanser, organisasjoner og private berørte parter har kommet med innspill for om mulig å påvirke til de beste totalløsningene. Ikke minst med tanke på hvor berørt miljøet og landskapet på denne sårbare strekningen langs Vormo og Mjøsa vil bli av denne utbyggingen, har disse innspillene vært viktige bidrag. Men ser man på realitetene i den mangeårige planprosessen, har ingen av innspillene som har gått mot Fellesprosjektets egne løsninger blitt tatt til følge.

Dette er ikke bare et demokratisk problem, at høringsinstansene ikke hensyntas. Det er også et lovmessig problem, hvor de retningslinjer som er nedfelt i Plan- og bygningsloven i liten grad er fulgt på en rettmessig måte av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Denne utbyggingen langs et av våre viktigste vassdrag er en kontroversiell utbygging. Den strider mot intensjonene i vårt lovverk, og den strider også mot de politiske føringene som er nedfelt i Stortingsmelding 26. At Jernbaneverket og Statens vegvesen – som faginstanser – tillater seg å ta førende beslutninger i en tidlig planfase, undergraver de politiske instanser som er satt til nettopp å foreta de helhetlige beslutninger som slike store samfunnsinvesteringer krever.

Vi finner det lite sannsynlig at Miljøverndepartementet, med deres profilerte miljøstatsråd og statssekretær, ville ha vedtatt en ødeleggende jernbanetrasé i strandsonen langs Vormå og Mjøsa, dersom de hadde blitt gjort kjent med at et østlig alternativ hadde vært rimeligere og raskere å bygge, vært mer fremtidsrettet jernbaneteknisk og ikke minst spart både miljø og landskap. Dette kom også til uttrykk i et intervju i Dagens Næringsliv like før stortingsbehandlingen i desember, hvor SV's samferdselspolitiske talsmann, Hallgeir Langeland i Transport- og kommunikasjonskomitéen, fortalte at Jernbaneverket hadde forledet beslutningstagerne i departementet.

Nyttige linker:

Se link :

http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=EC59C65A02F84A8F979845B5A212E484.pdf

Andre linker:

http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/andre/brev/utvalgte_brev/2009/eidsvoll-og-stange-kommuner--innsigelser.html?id=547174

Kjent og ukjent ved Stortingsbehandlingen 16. desember 2011.

Dette var kjent:

Store inngrep i naturen.
Ras - og flomproblematikken.
Kjent med store overskridelser.
Prisdifferensen på 5,4 mrd i favør av østlig trasé.
Manglende kvalitetssikring.
Alt legitimert av statsråden.

Vår merknad:

Regjeringspartiene i Transport- og kommunikasjonskomitéen fant ingen anledning til avsette tid til å motta direkte informasjon om østlig trasé. Dette var beklagelig.

Dette var ukjent:

Saksprosessen:
27. desember 2011. Oppslag i DN.
Traséen var allerede bestemt internt 2003/2004.
Så tidlig som rundt 2003 hadde JBV avgjort trasevalget for nytt dobbeltspor langs Mjøsa.
Selskapet NB mener deres alternative trasévalg ble bevisst manipulert for å fremstå som dårligere i evalueringsprosessen.

Romerikes Blad 18. januar 2012:

Østre trasé minst like god.

Dovrebanen over Mjøsåsen fikk samme poengsum som det valgte strandsonalternativet i JBV's kvalitetssikring ved Alternativanalysen i 2007.

Dette fikk beslutningstagerne aldri vite.

Romerikes Blad 21.januar 2012:

Stortinget fikk aldri muligheten til å fatte det beste vedtaket.

Resultatene av den hemmeligholdte KS1 nådde ikke fram til politikerne på Stortinget.

Dessuten:

Samtidig med at kommunene satt og strevde med de fremlagte strandsonealternativene fra JBV som de hadde sterke motforestillinger mot, satt JBV og vurderte NB's østlige trasé opp mot de andre alternativene. Dette var ukjent for kommunepolitikerne.

Da resultatet forelå, og det fremgikk klart og tydelig at østlig trasé var minst like god som JBV's strandsonealternativ, valgte Fellesprosjektet fortsatt å tie om dette. Kommunene, Fylkesmennene og MD må dermed ha behandlet saken videre i den tro at det bare var traséer i strandsonen de måtte forholde seg til.

Våre merknader:

Dette underbygger vår oppfatning om at beslutningen i MD ble tatt på mangelfullt grunnlag. Dette igjen bør danne grunnlag for å stille spørsmål om måten JBV manøvrerte seg fram gjennom forvaltningen. Prosessen bærer preg av å ha vært manipulert og at alternativer har blitt holdt utenfor i beslutningsprosessen.

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen

Kvalitetssikring av styrkingsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjektoalternativ (KS2).

Våre merknader.

Nedenfor er det hentet utdrag fra KS2-rapporten, som kan ha betydning for vår argumentasjon ovenfor Fellesprosjektet E6-Dovrebanen (Fellesprosjektet). Våre anmerkninger i *kursiv*.

1. ”KS1 gjennomføres i overgangen mellom forstudie og forprosjekt, og skal bidra til at konseptvalget undergis reell politisk styring ved å kontrollere den faglige kvaliteten på de underliggende dokumenter i beslutningsunderlaget” ”Det er ikke gjennomført KS1 av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, og denne rapporten behandler resultatene fra KS2.”

Her fremkommer det nok en gang at KS1 ikke er gjennomført, og at den politiske styring av beslutningsgrunnlaget dermed må ha vært mangelfullt, eller sågar fraværende på kommunalt politisk nivå. Dette bekrefter også at den faglige kvalitet på underliggende dokumentasjon ikke har fått den vurdering den burde ha fått for å kunne gi beslutningstakerne et best mulig grunnlag.

2. ”Overordnet styring av Fellesprosjektet vurderes å være for svak. Vi har studert styringsprestasjoner så langt i forberedelsene av Felleprosjektet, og kan ikke se at prosjektet er godt nok forberedt til å håndtere de uforutsette hendelsene som erfaringsmessig kommer i gjennomføringsfasen. På kort sikt bør det jobbes for å finne en lite byråkratisk fremgangsmåte for å løse uenighetsaker. Generelt mener vi det er behov for at Samferdselsdepartementet oppretter en beredskap for å kunne avhjelpe prosjektet med overordnet styring.”

Hva kan dette få å si for gjennomføringen av prosjektet, og hva kan det ha hatt å si så langt? Er dette en av grunnene til at prosjektet har sprukket på kostnader? Hadde det allikevel vært mer formålstjenelig at SVV har prosjektert og bygget E6, mens JBV hadde prosjektert og bygget ny Dovrebane – uavhengig av hverandre? Hadde i så fall JBV valgt strandsonealternativet langs Vormå og Mjøsa? Neppe.

3. ”Anbefalt kostnadsramme for prosjektet er 10 100 millioner kroner (2011). Den anbefalte kostnadsrammen har 85 % sannsynlighet for å være tilstrekkelig.”

”Usikkerhetsspennet er beregnet til om lag +/- 18 %, angitt ved størrelsen på ett standardavvik. Dette er vesentlig høyere enn hva etatene selv har beregnet. Forskjellen i resultater skyldes først og fremst feil metodebruk i etatenes analyser.”

Deutsche Bahn fremholdt tidlig i prosessen at kostnadene for JBV's strandsoneprosjekt var underestimert og feil. De var sikre på at kostnadene ville øke. Nå ser vi av KS2-

rapporten at det er benyttet feil metodebruk i usikkerhetsspennet. Husk at i vedtaket fra Miljøverndepartementet (kommundelplanen) den 24.2.09 står det at kostnader var avgjørende i valg av trasé. Riktig nok var ikke østlig trasé en del av vurderingen til departementet.

4. ”Fellesprosjektet innebærer en felles planlegging og gjennomføring av to store veg- og jernbaneanlegg. En motivasjon for å realisere disse anleggene i et felles prosjekt er en antagelse om at samtidig utbygging gir besparelser i intervallet 300 – 400 millioner kr. ... En vesentlig andel av besparelsene er knyttet til felles massedeponering (dvs. kortere flytting av masser og gjenbruk av overskuddsmasser), og samkjøring av entreprisene. I Argumentasjonsnotatet for felles utbygging (12.09.08) er disse besparelsene beregnet til henholdsvis 120 – 150 millioner kr og 90 – 150 millioner kr. (2008)”

Med en kostnadsramme på 10 100 millioner utgjør disse besparelsene ca 4 % til sammen, hvorav den maksimale gevinsten med massehåndtering gir ca 1,5 % og felles entrepriser tilsvarende 1,5 %. Denne prosentsatsen blir enda mindre dersom kostnadene for hele strekningen Eidsvoll – Sørli legges til grunn. Sett i relasjon til prosentsatsen på 85 % for at kostnadsrammen på de samme 10 100 millioner kronene vil være tilstrekkelig, synes argumentasjonen for å tvinge gjennom utbyggingen som et fellesprosjekt å bli stadig svakere og at det har vært svakt hele tiden. Spørsmålet er om denne antagelsen om besparelse på 400 millioner kr har snudd til et faktisk fordyrende fellesprosjekt på grunn av sin kompleksitet og størrelse.

5. ”På tross av at det er gjennomført omfattende geologiske undersøkelser er det usikkerhet knyttet til godheten av disse og hvilke grad estimatene tar hensyn til resultatene i undersøkelsen.”

Det var oppstart av grunnundersøkelser i uke 5 langs deler av strandsonen til Mjøsa. På Skrårudstranda (ca 2 km) skal det utføres undersøkelser i ca 109 nye borehull, til tross for at det har vært utført tidligere grunnundersøkelser i samme området flere ganger. Kan disse supplerende undersøkelsene tilskrives ovenstående usikkerhet?

6. ”Gjennomgangen av kuttlisten viser at det er meget beskjedent styringsfleksibilitet med tanke på prosjektomfang. Gjennomgangen av tidsplanen viser at det heller ikke her er forberedt vesentlige styringsmuligheter. I sum gjør dette at prosjektet har få andre muligheter enn å betale seg ut av de uforutsette hendelsene som all erfaring sier at prosjektet vil oppleve.”

Ligger denne usikkerheten innbakt i kostnadsrammene på 10 100 millioner kr?

7. ”Vi frykter at den valgte overordnede organiseringen, med tilhørende styringsrutiner, bare vil virke hvis gjennomføringsfasen forløper som planlagt.”

Men hva hvis ikke den forløper som planlagt? Nok et argument for at det ikke skulle ha vært et fellesprosjekt?

8. ”Trafikken på Dovrebanen, og for så vidt på vegen, gir føringer for hvordan arbeidene kan utføres. Det er generelt høy grad av samtidighet, gjennom at det skal arbeides på hele strekningen på en gang. Den høye intensiteten stiller krav til god prosjektstyring.”

At det vil bli trafikkale forsinkelser under anleggsperioden, både på vei og bane, kan det herske liten uenighet om. Spørsmålet er om hvor omfattende dette blir. En delt løsning derimot, hvor E6 bygges som planlagt, mens Dovrebanen hadde blitt anlagt i en østlig trasé, ville ha begrenset den usikkerheten som ligger her. Husk at det tar 2 ½ år før E6 står ferdig. Hvordan blir trafikkbildet i denne tiden?

9. ”Statens vegvesen har beregnet at en samlet avgift i de seks bomsnittene på 102 kr (2011) for lette biler vil finansiere forventet kostnad av prosjektet på 15 år. Taksten på tunge kjøretøy er dobbelt så høy som for lette kjøretøy.” ”Med en forventet kostnad på 4 340 mill kr (2011) vil prosjektet etter vår vurdering være finansiert med en samlet takst på 111 kr for lette kjøretøy.” ”Med en investeringskostnad på 5 174 mill kr vil den totale lånerammen på 6 900 mill trolig overskrides, og det vil være nødvendig med om lag 130 kr i avgift. Hvis også trafikkveksten uteblir trengs det 18 år, og 130 kr i avgift, for å finansiere hele strekningen.”

”Avgiftsbelastningen på strekningen Oslo-Hamar vil etter at Felleprosjektet er ferdig bli høy i forhold til andre sammenlignbare strekninger på Østlandet. Sammenlignet med dagens takster på Oslo-Larvik vil avgiftene være omtrent dobbelt så høye, og ser vi på Oslo-Halden blir forskjellen enda større. For de 65 km som er omfattet av utbyggingen Gardermoen-Hamar så vil bompengeutgiftene være nær det doble av drivstoffutgiftene for lette biler. I løpet av planleggingsfasen for prosjektet har anslaget for hvilke takster som er nødvendig for å finansiere anlegget blitt nær doblet.”

Hvorfor har det blitt slik? I en informasjonsbrosjyre fra SVV i 1999, fremholdt de at en utvidelse av dagens E6 på strekningen ville beløpe seg til ca 800 millioner kroner. I 2001 påla Vegdirektoratet SVV (utført av Scandiaconsult) å utrede en Åslinje for E6 med en sammenligning av fortsatt utvidelse av dagens E6. Resultatet ble en kostnad på 916 millioner kr for utvidelsen. I 2004 ble det bestemt å opprette Felleprosjektet E6-Dovrebanen, for nettopp å spare penger. 400 millioner var gevinsten med samkjøring av vei- og jernbaneutbygging, ble det sagt. Nå er vi oppe i 8 500 millioner kr i styringsramme og 10 100 i kostnadsramme for dette prosjektet, hvorav utvidelse av E6 til motorvei tar 5 200 millioner av kostnadsrammen. Fra 800 millioner til 5 200 millioner. Dette har ikke prisstigningen alene forårsaket.

Hvorfor har det blitt dobbelt så kostbart som Oslo-Larvik og Oslo-Halden? I hvert fall er det slik når bomavgiftene utregnes for betaling av veiene. E18 består av en rekke veituneller, og skulle dermed ha vært langt dyrere å bygge og bruke.

Kan denne veksten i de nå bevilgende pengene skyldes at det nettopp er en samkjøring mellom vei og jernbane? To ulike kulturer som skal samordne seg i et felles konsept.

Er Fellesprosjektet egentlig så stort at det sprenger alle rammer for planlegging, konsulentbistandsbehov og organisering? Som igjen har drevet kostnadene til utover det akseptable?(Selv om flertallet i Stortinget bevilget nettopp dette beløpet) For det er fellesskapet som igjen skal betale regningene, enten det er over statsbudsjettet eller bompengeneinnbetaling.

En oppsummering av noen av de ennå ubesvarte spørsmål:

- Resultatene av Alternativanalysen forelå i juni 2007.
- Hvorfor ble den ikke fulgt opp?
 - Hvorfor ble den ikke fremlagt for MD i 2009?
 - Hvordan har det seg at NB allerede 30. 01.09 ble opplyst om at noe hadde gått skeis, og at den derfor var avbrutt og unntatt offentlighet hvis den først ble stanset av Kleppa høsten 2009?
 - Hva var det i så fall som hadde gått skeis og som gjorde at prosessen og resultatene måtte unndras offentlighet?
 - Hva var det så som gjorde at JBV la frem kun et av to likestilte prosjekter og hvorfor valgte de sitt eget omstridte strandsonealternativ?
 - Hva var det som gjorde at prosessen ble unndratt offentlighet inntil beslutning var fattet i MD og så avsluttet et halvår etter at beslutningen var fattet?
 - Hvorfor ble ikke full dokumentasjon lagt fram for Norsk Bane da de etterlyste og ba om å få utlevert dokumenter knyttet til strekningen Eidsvoll – Sørli den 30.01.09?

Se ellers vedlagte dokumentasjonsmapper