

Hommelvik-Værnes:

Planer og visjoner

Gevingåsen tunnel:

Visjonen realiseres

På samme måte som E6 fikk fjernet sin flaskehals med smal og bratt veg over Gevingåsen i 1995, ved at Hell-tunnelen ble bygget, er det nå klart for Gevingåsen jernbanetunnel som avløsning for en svingete strekning som i dag ofte er utsatt for ras. Løsningen for både veg og jernbane er blitt tunnel gjennom åsen.

Jernbanetunnelen vil representere første del av en modernisering og utvikling av jernbanen nordover langs Trondheimsfjorden. De viktigste praktiske bidragene i den daglige togavviklingen på strekningen, er en kapasitetsøkning på cirka 14 prosent mellom Hommelvik og Hell, cirka to minutter redusert kjøretid på samme strekning og lik kjøretid mellom alle kryssings-sporene Trondheim – Stjørdal.

Effekten av dette blir en virkelig kjøretidsbesparelse på cirka fem minutter mellom Trondheim og Stjørdal.

Tunnelen vil også bety avvikling av en vedlikeholdskrevende banestrekning mellom Hommelvik og Muruvik. Sporet fra Hell til Muruvik beholdes imidlertid som sidespor til havn og industriområde.

Steinmassene fra tunnelen skal brukes til oppfylling av nye flypoppstillingsplasser og utfylling for utvidelse av sikkerhetssonene rundt hovedrullebanen. Det vurderes å knytte sammen dagens vegtunnel og jernbanetunnelen med sikrede tverrslag for å kunne tjene som rømningstunnel for hverandre. Dette vil heve sikkerheten i dagens vegtunnel og redusere kostnadene til tverrslag i jernbanetunnelen.

Jernbanetunnelen prosjekteres etter de nyeste forslagene til sikkerhetsbestemmelser fra EU for slike tunneler.

Tunnelen blir cirka 4,4 km lang. Den bygges som enkeltsporet tunnel, men det reguleres og settes av plass i konstruksjonene ved påhuggene, for senere å kunne sprengte ett tunneløp til.

Prosjektorganisasjonen bygges opp i disse dager, samtidig med at det utlyses en prosjekteringskonkurranse for detaljprosjekteringen og arbeidet med KS2 intensiveres. Det startes også opp arbeidet med grunnerverv og avklaring av naboforhold.

Den foreløpige framdriftsplanen planlegger byggestart vinteren 2009, med ferdig stillelse høsten 2011.

Prosjektet har et overordnet mål om at utbyggingen i etterkant skal framstå som et positivt tiltak som har bidratt til å utvikle området og gjort distriktet mer attraktivt. Samtidig som det i anleggsperioden skal oppleves at Jernbaneverket er en skikkelig utbygger som tar hensyn til miljø og omgivelser på alle måter, og skaper gode løsninger for de som berøres.



Derfor vil vi bygge Gevingåsen tunnel

Det overordnede perspektivet er en langsiktig modernisering og utvikling av jernbanen langs Trondheimsfjorden, for på en attraktiv, miljøvennlig og effektiv måte å betjene samfunnets økte behov for transport.

Det primære ønsket fra næringsliv og samfunn er å utvikle regionen til et felles arbeidsmarked. Du kan bo hvor du vil langs fjorden og ha en akseptabel reisetid til arbeidsplassen - om dette er ytterpunktene Trondheim og Steinkjer, eller steder i mellom. Gevingåsen er en første bit av en slik utvikling av transporttilbudet.

Kapasitetsøkning/hastighetsøkning:

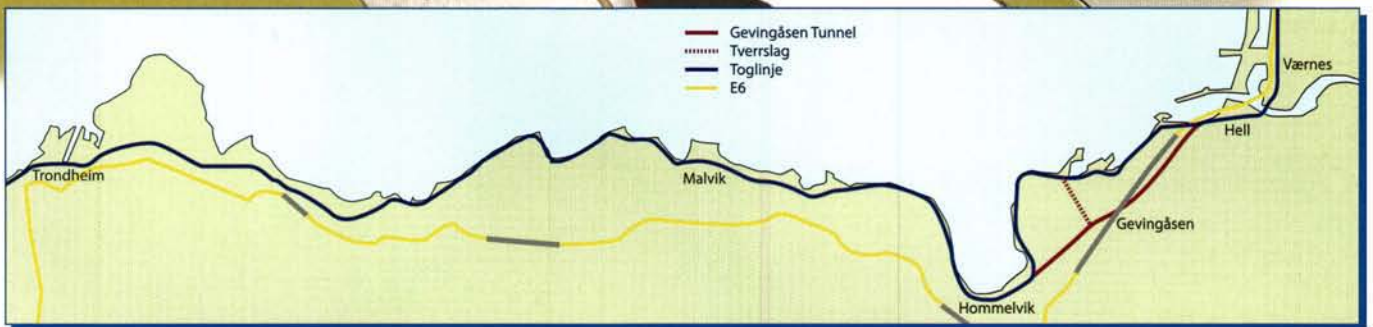
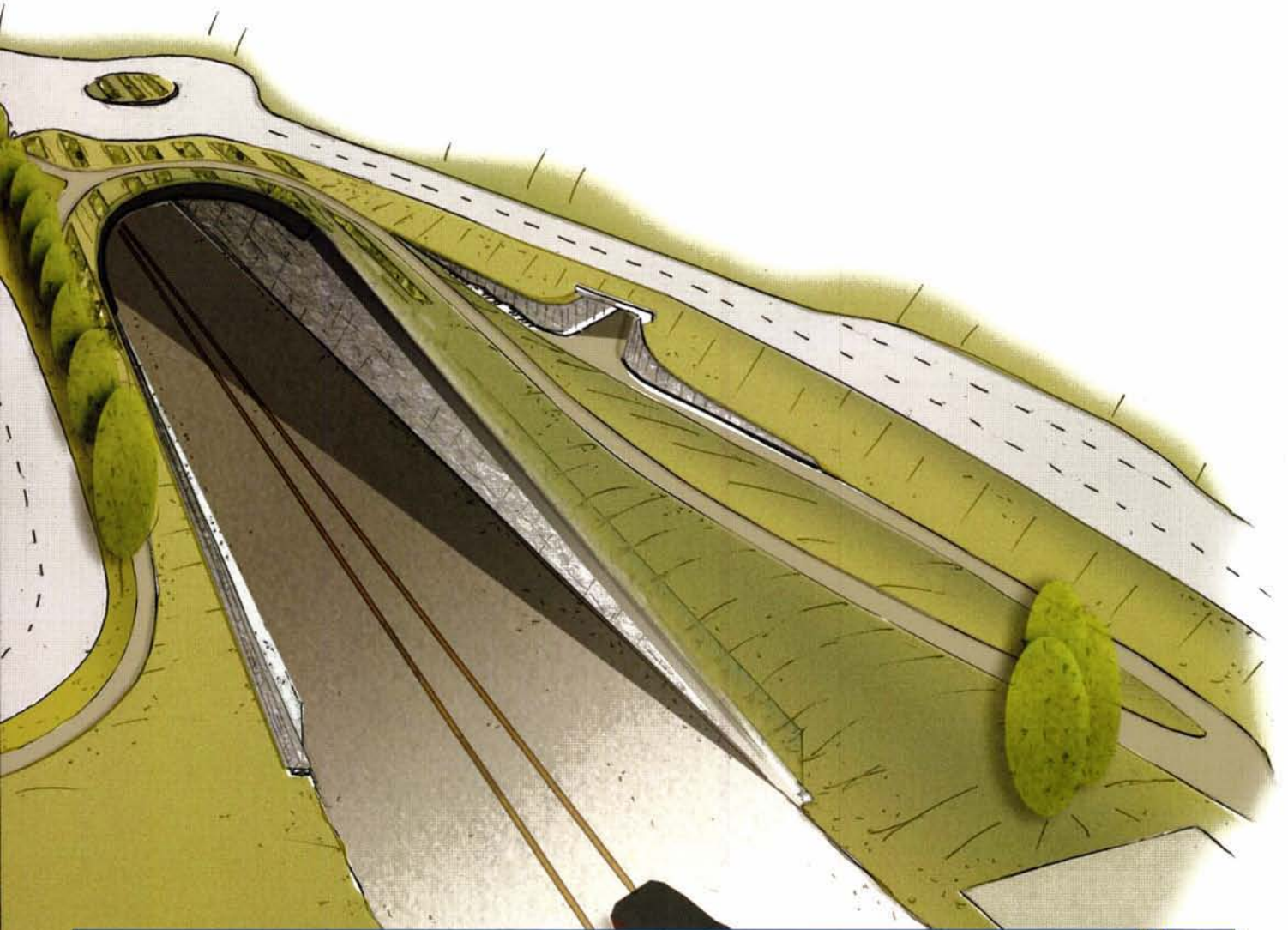
- Endret kjøreveg/tunnelen gir i seg selv en redusert kjøretid mellom Hommelvik og Hell på cirka to minutter, litt over to minutter for persontog og litt under to minutter for godstog.
- Endret kjøremonster: Det oppnås lik kjøretid mellom alle krysningssporene mellom Trondheim og Stjørdal, som i sin tur gir større fleksibilitet i ruteplanleggingen.
- Det blir plass til flere tog på sporet. Kapasiteten økes fra 5,4 tog pr time til 8 tog pr time på strekningen Hommelvik – Hell.
- Disse to forholdene gir en virkelig kjøretidsbesparelse mellom Trondheim og Stjørdal på cirka fem minutter for persontog.
- Eventuelt etablering av en blokkpost i tunne-

len vil i tillegg gi større fleksibilitet i den daglige togavviklingen, og vil på sikt kunne gi rom for "kvarters-ruter" i rushtidene

- Modernisering: Tunnelen medfører mindre vedlikehold av infrastruktur. Det er mer kostbart å vedlikeholde gammel infrastruktur. Gammelt spor mellom Hommelvik og Muruvik kan fjernes. Muruvik – Hell beholdes som sidespor

Sikkerhet:

- En rasutsatt banestrekning avvikles. Økt sikkerhet for persontogtransport. Eksisterende bane ligger delvis på gråsteinsmur fundamentert på løsmasser med fare for utvasking fra sjøen. Potensialet for "katastrofe", ved avsporing og at toget kjører i sjøen er stort.



- Fjerning av strekning med risiko for viltkryssinger mellom boområder og strandsone
- Bygging av Gevingåsen tunnel krever sikker fluktveg ved eventuelle ulykker/brann. Kravet er maks 1000 m til sikkert område fra noe sted i tunnelen. Ved å bygge rømningsveger til den eksisterende vegtunnelen (tverrslag), oppnås det enkelt gode fluktmuligheter og reelle alternative adkomster for redningsmannskaper. Dette vil samtidig bety en sterkt etterspurt og ønsket heving av sikkerheten i eksisterende vegtunnel, som i dag bare har ett tverrslag ut i dagen. Dette er en sikkerhetsmessig synergi effekt. (1)

Synergieffekt:

- Steinmassene fra tunneldrivingen er sterkt ønsket av andre offentlige etater (Avinor, Statens Vegvesen, Malvik kommune). For de to første betyr steinmassene at man antagelig slipper å "importere" stein fra andre distrikter, da det nå ikke er tilgjengelige masseuttak i nærområdet. Dette gir positiv synergi og miljøbesparelser.

Miljø/barriere:

- Fjerning av sporet mellom Hommelvik og Muruvik betyr fjerning av barriere mot sjøen og mange ulovlige kryssinger (sikkerhet)
- Det er klart at støyen for boligene i lia over sporet på Solbakken blir redusert. Det er få

enheter her som er tiltaksberettigede i dag, men en generell bedring blir det. Totalt på strekningen er det 92 hus som får redusert utendørs støymbelastning.

Sett i et langtidsperspektiv kan det være verdt å nevne en mulig tilstøtende etappe, Hell – Stjørdal, med nytt sporarrangement på Hell og ny bru over Stjørdalselva. Dette gir ytterligere reelle kjøretidsbesparelser og medfører at togene kan holde høyere hastighet på strekningen fra tunnelen og gjennom Hell stasjon.

Trondheim lufthavn Værnes

– porten mot verden for Midt-Norge og vestlige deler



3,4 millioner passasjerer

I 2007 reiste 3,4 millioner passasjerer med fly til og fra Trondheim lufthavn Værnes, derav over en halv million direkte til utlandet. De siste årene har veksten ligget på 7-8 %. Årets tre første måneder viser ytterligere vekst. Vekstprognosene vil kreve rekordstore investeringer i kapasitetstiltak.

Lufthavna er porten mot verden for trøndere flest og mange hjemtlandinger med sine 13 direkte utlandsruter og mange chartermål. Og bedre skal den bli! Et omfattende byggeprogram på mer enn én milliard kroner de nærmeste årene, vil gi betydelig større kapasitet i bagasjeanlegg, ankomst, inspeksjon, sikkerhetskontroll og kommersielle arealer i terminalbyggene. Men også antall flyoppstillingsplasser og kapasiteten i parkeringshus vil bli økt. Skjerpede sikkerhetskrav medfører at det må gjøres betydelige utfyllinger i banesy-

stemene. Også veisystemet vil bli forbedret.

Avinor, Trondheim lufthavn Værnes, har et betydelig samfunnsansvar som vertskap for leveranser av lufthavntjenester. Flyplassvirksomheten har med sine ca 1000 ansatte etter hvert fått betydelige ringvirkninger. Arbeidet med Masterplanen engasjerte mange i lufthavnmiljøet og Trøndelagsregionen forøvrig, både hos myndigheter og næringsliv.

Det er viktig å ha et godt, internasjonalt flyrutetilbud. Trondheim er landets teknologihovedstad med nær 50 000 mennesker engasjert i studier, forskning og teknolog utvikling. Oljeindustrien etablerer stadig nye forsknings- og driftsorganisasjoner i Trøndelag. Nye bedrifter etableres løpende med det internasjonale marked for øye. Det satses store ressurser på innflagging av bedrifter og kompetanse fra utlandet. Som internasjonal konferanseby har Trondheim betydelige ambisjoner.



- Slik kan lufthavna trolig se ut rundt 2020. Terminalbygget er utvidet over jernbanen i vest og strekker seg med en enkel pir sørover.
- Parkeringshusene nær terminalen er nå fullt utbygd med 5 etasjer over bakken. Hotellet synes mellom piren og P-husene.
- P-huset på Sandfærhus er siste tilskudd i denne perioden, om behovet for bilparkeringsplasser skulle tilsi dette.

Lufthavna skal kunne håndtere både stor vekst og stagnasjon i trafikken. Løsningen er å sikre tilstrekkelig kapasitet og utvidelsesmuligheter i kjernefunksjoner som bagasjehåndtering, ankomstarealer, innsjekk og sikkerhetskontroll. Da kan man øke antall flyoppstillingsplasser og avgangsarealer i terminalbyggene i pakt med trafikkutviklingen.

Avinor vil i den forestående, etappevise

utbyggingen av terminaler og anlegg ivareta nettopp dette. I tillegg vil vi ytterligere utvide kommersielle tilbud som servering, butikker og annen service, noe alle kundeundersøkelser bekrefter behov for.

Vi ønsker å oppnå en kollektivandel på 60% innen 2015

Området rundt jernbaneholdeplassen er allerede under utbygging. Hotellet og P-husene med tre etasjer over bakken, vil stå ferdig sommeren 2009. De siste to etasjene vil følge noen år senere.

Trondheim lufthavn Værnes har allerede en høy andel av reisende som benytter kollektivtransport til og fra lufthavna (53 %). Flyplasshotellet, som vil stå ferdig i august 2009 beliggende sentralt mellom jernbaneholdeplassen og flyterminalen, vil gjøre

det ennå mer bekvemt å reise med tog til og fra flyplassen.

Avinor har siden jernbaneholdeplassen ble etablert på lufthavna i 1994, søkt å legge forholdene til rette for en best mulig utvik-

ling av denne. Jernbaneverkets bygging av en tunnel gjennom Gevingåsen vil være et viktig tiltak for å få ned reisetida fra Trondheim. Det vil kunne øke tilbringerandelen med tog for reisende til og fra lufthavna.

Avinor trenger

350 000 m³ steinmasser

Avinor har vært en pådriver for bygging av Gevingåstunnelen, der fjellmassene vil kunne benyttes til omfattende oppfyllinger for både utvidelse av sikkerhetsområdene i banesystemet og nye, påkrevde flyoppstillingsplasser vest for jernbanen.

Avinor er rede til å ta i mot ca 350.000 m³ utsprenkte steinmasser fra vinteren 2009. Dette er et foregangsprosjekt mellom to samferdselsetater med stor nytteverdi både for Jernbaneverket og Avinor.



Vi skal utvikle en grønn lufthavn!

Avinor har ambisjoner om å oppnå miljønøytral lufthavndrift i en bærekraftig utvikling av norsk luftfart. Nye tiltak for å redusere klimagassene skal iverksettes. Et viktig element er å kunne øke kollektivandelen i tilbringertjenesten til lufthavnene, der Værnes allerede ligger godt an.

Trondheim lufthavn Værnes skal være en foregangslufthavn for miljømessig gode løsninger. Viktige prosesser er allerede satt i gang, der både energireduksjoner og bruk av alternative energiformer blir utredet. Bygningsmassen blir nå tilrettelagt for tilknytning til energisentral.

Det er gode forventninger til produksjon og levering av fjernvarme/-kjøling ved bruk av sjøvann i en varmepumpeløsning, som vil kunne forsyne både lufthavna og nærliggende virksomheter på Sandfærhus. Utviklingsarbeidet skjer i nært samarbeid med energileverandører, forsknings- og teknologibedrifter. Nye flyoppstillingsplas-



ser vil bli holdt isfrie ved denne teknologien. Mulighetene for bruk av varme fra sjøvann til avising av banesystemet vil også bli vurdert.

Lufthavna skal etter hvert bestå av ressurs-effektive og miljøriktige bygg og anlegg,

der areal, energi, materialer og tekniske løsninger utnyttes effektivt gjennom hele livsløpet. De enkelte bygg og anlegg skal ha minst mulig utslipp av klimagasser og stoffer som kan være helse- og miljøskadelige.

Nye Værnes holdeplass - i etapper

Jernbaneverket vurderer alternative etappeløsninger i hovedplanen for utvikling av nye Værnes holdeplass.

Når Avinor iverksetter sine moderniseringer og utvidelser på Værnes, vil det automatisk stille nye krav til jernbanens holdeplass på Trondheim Lufthavn/Værnes. Jernbaneverket arbeider nå med en hovedplan – som skal være fleksibel med hensyn til den rullerende utviklingen som Avinor er i ferd med å sette i verk.

Vurderinger

I forbindelse med at Avinor bygger det nye flyplass-hotellet, som blir ferdigstilt i 2009, må Jernbaneverket tilrettelegge ny

adkomst tilpasset hotellet. Avinors hotell kommer på østsiden og tett inntil Værnes holdeplass.

Neste etappe; utbygging ved holdeplassen, kan bli at dagens rulletrapper flyttes lenger sør og at det dermed åpnes for direkte tilknytning til Avinors nye terminal. Denne er tenkt plassert nærmest "oppå" Nordlandsbanen, nord av holdeplassen.

Hovedplan

Imidlertid har Avinor enda flere planer som de håper å realisere i overskuelig framtid;

De tenker seg enda en terminalutvidelse, denne gang på østsiden av jernbanen, og tett inntil holdeplassen. (Det er her steinmassene fra Gevingåsen tunnel blant annet skal brukes i grunnen).

Disse planene krever at Jernbaneverket er fleksibel i utforming av sin nye hovedplan. Arbeidet er allerede startet, og hovedplanen forventes å være ferdig i løpet av 2008.



TILPASSING: Utfordringen i den nye hovedplan for utvikling av Værnes holdeplass, blir å tilpasse holdeplassen til både den moderne tid, men aller mest til nyutviklingen av Trondheim Lufthavn/Værnes.

Flyplasshotellet

Strategisk beliggende mellom jernbaneholdeplassen og flyterminalen reiser det nye hotellet seg med sine 180 rom og et betydelig konferansesenter. Hotellet skal åpnes i august 2009, eies av VEAS, et datterselskap av Avinor og vil bli drevet av Radisson SAS. Hent er totalentreprenør, og prislappen er på vel 200 millioner kroner.

Hotellets plassering på søyler vil gi åpenhet og gode orienteringsmuligheter på bakkeplan og god utsikt mot fjorden og mot Hegra fra rommene. Byggeområdet er trangt, men det vil igjen gi sine fordeler med korte avstander til fly og tog etter byggeperioden.



Sentralbord: 815 30 550
www.avinor.no



Jernbaneverket

Sentralbord: 05280
www.jbv.no

JERNBANEVERKET
BIBLIOTEKET



103452