

Ny firefelts E6 og nytt dobbeltspor



Statens vegvesen



Jernbaneverket

HILSEN FRA PROSJEKTLEDELSEN

Siden vi startet arbeidene med byggingen av ny firefelts E6 og nytt dobbeltspor for jernbane tidlig i 2012, har byggeaktivitetene økt kraftig. Våren og sommeren 2013 går prosjektet inn i den aller mest hektiske anleggsperioden. På det meste er rundt 1500 personer i arbeid.

Arbeidet med tre vegtunneler og tre jernbanetunneler gjør prosjektet til et veldig stort prosjekt for fjellsprenging og ikke minst masseforflytting. Vi bygger 21 kilometer vei og 17 kilometer jernbane på et utfordrende sted, og dette er et stort nasjonalt samarbeidsprosjekt på samferdselssektoren. Det er også et internasjonalt prosjekt i den forstand at store utenlandske entreprenører er involvert, og det snakkes mange språk.

Dimensjonene på anlegget er enorme og tempoet er høyt. Stramme frister skal holdes uten at det går på bekostning av hensynet til naboene og omgivelsene. Planen er at vi kan ønske velkommen ny E6 høsten 2014 og ny jernbane ett år senere.



Prosjektleder
Taale Stensbye
Statens vegvesen



Ass. prosjektleder
Anne Braaten
Jernbaneverket



FEM I REGIONEN OM FELLESPROSJEKTET



CHRISTL KVAM, REGIONDIREKTØR, NHO INNLANDET

Det viktigste med dette prosjektet er at det viser seg som et godt prosjekt for helhetlig planlegging av transportveier som veg og jernbane, og at to etater ser gevinsten av samarbeid. Så håper jeg det holder tidsfristen for ferdigstilling. Denne forventningen deler jeg med alle bilister, yrkessjåfører og togpassasjerer. Jeg håper i tillegg at vi får en sammenhengende utbygging videre nordover, både på veg og bane, uten opphold slik at vi får benyttet de kompetente arbeidstakerne som er involvert i prosjektet videre i vår region.

Utbyggingen er et viktig element i infrastrukturen vi sårt trenger i Innlandet. Dette styrker konkurransekraften i bedriftene med lavere transportkostnader og med bedre tilgang til arbeidskraft gjennom bedre pendlermuligheter. Det er også viktig for bedrifter utenfor egen region ettersom det berører en av landets viktigste transportkorridorer nord og sør i landet.



SVEIN FRYDENLUND, DAGLIG LEDER HAMARREGIONEN UTVIKLING

Med dette prosjektet er forventningene at vi kommer enda et skritt nærmere å kunne betrakte Hamarregionen, og etter hvert hele Mjøsregionen, som en del av det integrerte bo- og arbeidsmarkedet i hovedstadsregionen.

Det er stor begeistring for at man ser utbygging av E6 og dobbeltsporet jernbane på denne strekningen under ett. Kortere reisetid til Gardermoen og hovedstadsregionen vil videre ha en positiv betydning for Hamarregionen. Det er forventet at reiselivet inkludert kurs- og konferansemarkedet vil ta seg opp i kjølvannet av forbedret infrastruktur for vei og jernbane.

Økt befolkningsvekst vil være en naturlig positiv konsekvens av ny E6 og dobbeltspor jernbane, og det i seg selv vil på sikt resultere til et større mangfold og økt næringsetablering.



NILS AMUND RØHNE, ORDFØRER STANGE KOMMUNE

Mine forventninger knytter seg til at Fellesprosjektet er starten på «ei ny tid» for Innlandet, Hamarregionen og Stange kommune. For kommunen betyr utbyggingen at vi virkelig blir en del av en felles bo- og arbeidsregion som omfatter hovedstaden, og store deler av Innlandet, og når alt er ferdig til Lillehammer. Vi planlegger å legge til rette for en offensiv utvikling rundt knutepunktene i kommunen vår. Og i våre planstrategier er allerede arbeidet med Tangenområdet og Stange Sør i gang.

Utbyggingen av vei og bane legger til rette for en samfunnsutvikling med et svært, svært stort positivt potensial. Jeg er overbevist om at de samfunnsøkonomiske beregninger til tallkuserne ikke fanger opp den vekst og utvikling vi vil oppleve i kommunen vår, som følge av bl.a. utbyggingen.



PER MADSEN, FORBUNDSLEDER NORSKE LASTEBILEIERFORBUND

Vi forventer at det bygges en fullverdig firefelts veg og dobbeltspor på jernbanen både billigere og mer effektivt enn man ville gjort med todelte prosjekter. Vi mener det er både tekniske og praktiske fordeler ved å bygge ut begge deler samtidig. Vi i forbundet forventer en mer driftssikker og raskere veg. Det har vært mye køståing på dagens E6. Tid er penger for lastebileierne og våre kunder. Enkelte mener at dobbeltsporet på denne strekningen vil føre til mer gods på jernbanen. Vi tviler på at det skjer fordi det er flaskehalsen både i Oslo og nord for utbyggingen. Prosjektledelsen har i hele byggeperioden vært opptatt av god dialog. NLFs innspill har flere ganger ført til trafikale forbedringer. Rundkjøringene i byggeperioden er laget slik at tungbilene enkelt kan kjøre gjennom. Prosjektet er meget bra, men norske myndigheter må nå dempe bruken av bompenger. Prisen på å kjøre E6 nord for Oslo blir alt for høy!



JAN RIDDERVOLD, LEDER MJØSENS PENDLERFORENING

Pendlerforeningen følger utviklingen langs Mjøsa med stor interesse. Utbyggingen av E6-Dovrebanen vil bety at regulariteten blir bedre og at reisetiden blir mindre. Dessuten åpner det for muligheten for hyppigere tog. Pendlerforeningen arbeider for å bedre tilbudet for pendlere som reiser fra stasjonene på Innlandet. Mange av medlemmene jobber til daglig i osloregionen. Et bedre togtilbud vil medføre mindre press på veiene, og med kortere reisetid og bedre framkommelighet blir det mer attraktivt å bo lenger unna Oslo 3.

Vi ønsker en god dialog med Fellesprosjektet og at pendlere blir involvert der det er riktig for medlemmene. Vi forventer at vi blir holdt informert om fremdriften og særlig avvik som vil få konsekvenser for våre medlemmer.

OM FELLESPROSJEKTET E6-DOVREBANEN

Langs Mjøsa fra Minnesund og nordover har Statens vegvesen og Jernbaneverket gått sammen om felles utbygging av ny firefelts motorveg og nytt dobbeltspor på Dovrebanen.

På Fellesprosjektet bygges 17,5 km med jernbane og 21,5 med motorvei. Det betyr at mens byggingen av dobbeltsporet i denne omgang stanser på Kleverud, føres E6 helt fram til Labbdalen i Stange. Dette er den siste etappen med firefelts vei fra Gardermoen til Kolomoen.

Fellesprosjektet har blitt kalt den største masseflyttingen langs Mjøsa siden istiden. Mye av jobben dreier seg om sprenging og masseflytting. Cirka 5,2 millioner kubikkmeter skal flyttes. Dette tilsvarer omtrent 33 ganger volumet av Oslo rådhus.

I den bratte Labbdalen skal det bygges en bru som fører vegen rett inn i den 650 meter lange Espatunnelen. Det er også to andre vegtunneler på prosjektet – den 2,3 km lange Morskogtunnelen og den 650 meter lange Korslundtunnelen. Alle vegtunnelene har to parallelle løp.

Den lengste tunnelen på prosjektet bygges for dobbeltsporet – den 3,9 kilometer lange Ulvintunnelen. I tillegg blir det også tunneler for jernbanen på Molykkja og Morstua – henholdsvis 580 og 160 meter lange. Dimensjonene på anlegget er enorme og tempoet er høyt. I tillegg bygges det 18 kilometer gang- og sykkelveg, ny lokal veg samt andre avbøtende tiltak.

Fellesprosjektet fjerner en flaskehals og en ulykkesutsatt strekning på E6, og det er første etappe av nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar, som vil gi kortere reisetid, bedre punktlighet og flere tog.

Fellesprosjektet gir med andre ord en rekke positive ringvirkninger for næringsliv og utvikling i denne regionen – og det er mange gode grunner til å glede seg til at prosjektet blir ferdig.



HISTORIEN OM FELLESPROSJEKTET E6-DOVREBANEN

FELLESPROSJEKTET E6-DOVREBANEN BLE FØDT I 2005

Statens vegvesen var på det tidspunktet godt i gang med å planlegge en utvidelse av E6 til fire felt med midtdeler for strekningen Gardermoen–Biri, mens Jernbaneverket akkurat hadde startet opp en utredning om etappevis utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar. Det tok ikke lang tid før flere innså at en helhetlig utvikling av transportkorridoren langs Mjøsa kunne gi store gevinster.

Det var tidligere samferdselsminister Torild Skogsholm (V) som fastslo at Statens vegvesen og Jernbaneverket skulle samarbeide om planleggingen av veg og bane.

Dette var startskuddet for et tett samarbeid med store gevinster for miljø og beboere. Etter hvert ble det også klart at det var penger å spare på en samtidig bygging. Samarbeidet ble formalisert i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen.

LANG PROSESS

Fra 2005 til 2009 pågikk en lang prosess for å få utarbeidet og godkjent kommuneplanen for den 40 km lange strekningen Eidsvoll–Sørli for jernbanen, og strekningen Minnesund–Labbdalen for E6. Lokalt var det ønske om mest mulig tunnel på strekningen, mens etatenes samfunnsøkonomiske beregninger pekte i retning av veg og bane i dagen. Stridens kjerne ble ønsket om en trafikkfri strandsone satt opp mot ansvarlig, offentlig pengebruk.

Etter en langvarig innsigelsesprosess ble traseen vedtatt av Miljøverndepartementet i februar 2009. Resultatet ble et kompromiss: Det ble en ekstra tunnel for E6 på Morskogen og en ekstra tunnel for jernbane ved Espå. Brevet fra departementet slo også fast samtidig utbygging av veg og bane.

GEVINSTER VED SAMTIDIG BYGGING

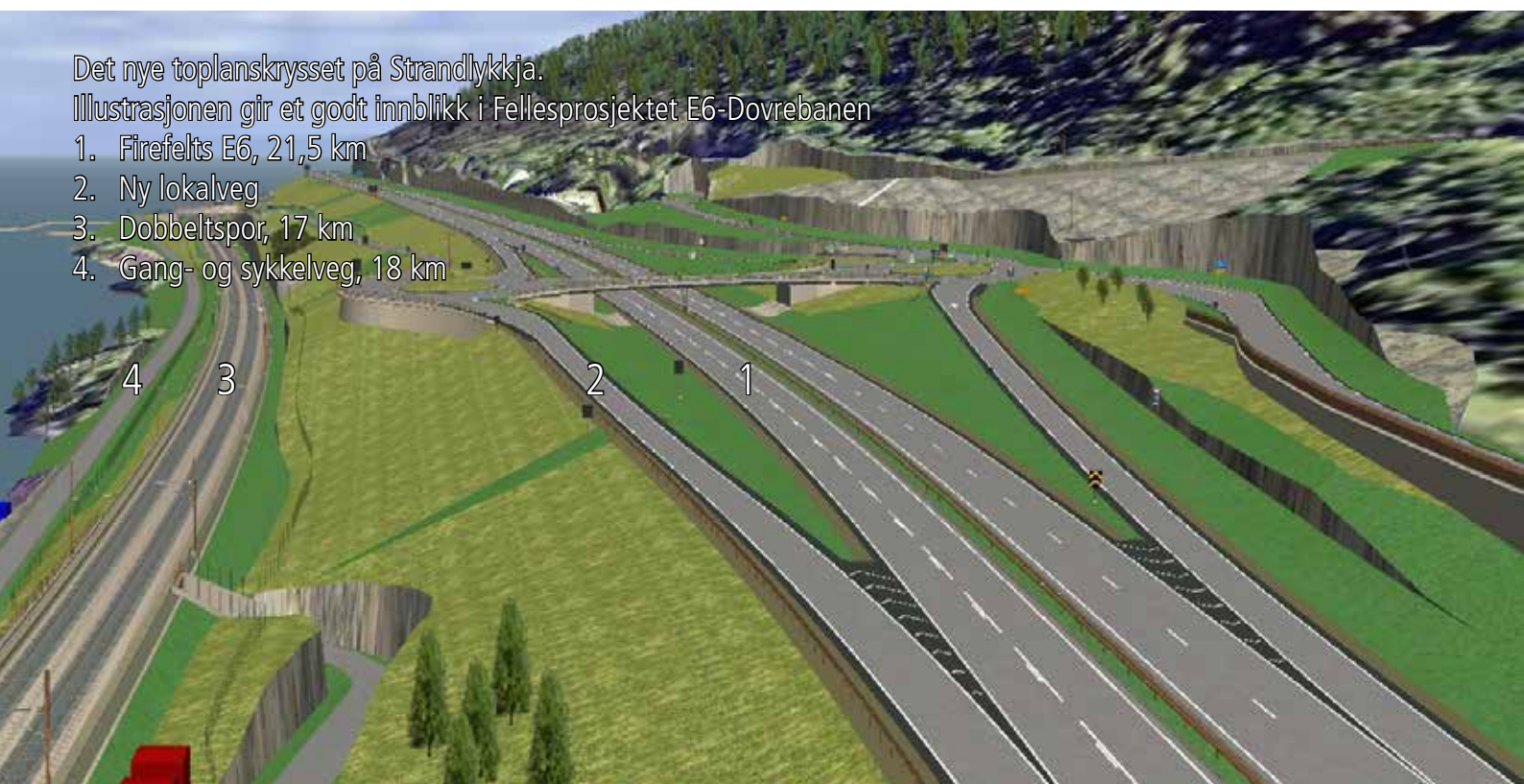
Det anslås at besparelsen ved samtidig utbygging av veg og bane langs Mjøsa er minst 400 millioner kroner. Den viktigste faktoren er at overskuddsmasser fra E6 kan brukes til fyllinger for dobbeltsporet. Korte transportavstander gir også miljømessige gevinster.

Felles prosjektorganisasjon, store entrepriser og lengre sammenhengende utbyggingsstrekninger bidrar også til lavere kostnader. Fysiske avhengigheter, som f.eks. at ny E6 skal bygges i gammel jernbanetrasé, løses enkelt, og det blir helhetlige løsninger for veg og bane på hele strekningen.

Det nye toplanskrysset på Strandlykkja.

Illustrasjonen gir et godt innblikk i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen

1. Firefelts E6, 21,5 km
2. Ny lokalveg
3. Dobbeltspor, 17 km
4. Gang- og sykkelveg, 18 km





ULVINTUNNELEN: Jernbanetunnelen ved Ulvin er første i sitt slag i Norge med membran for vann- og frostsikring.



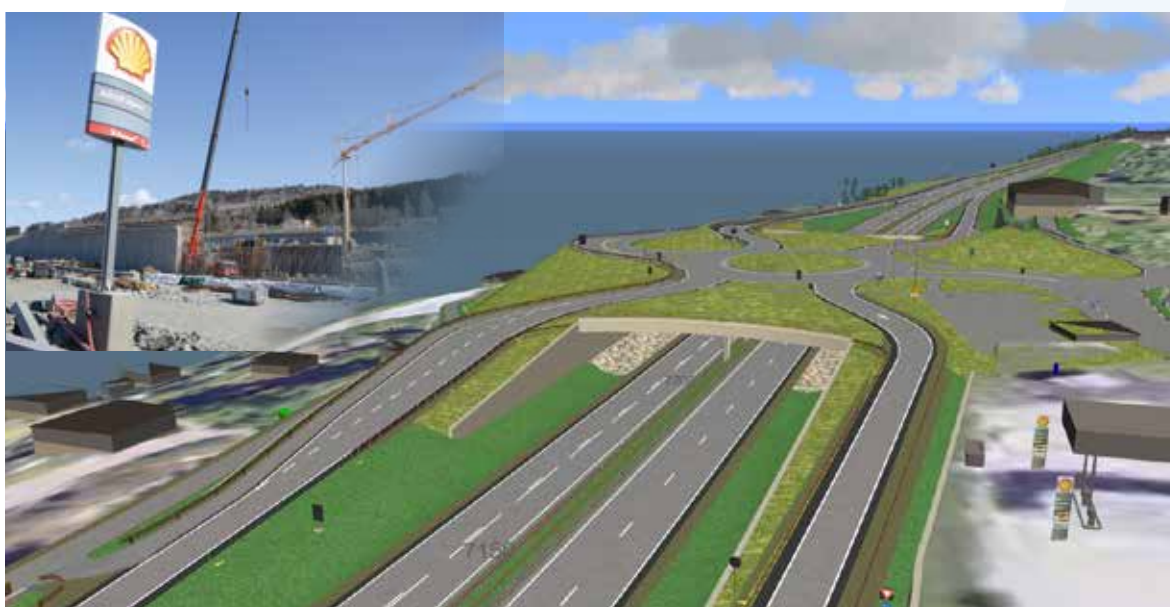
KORSLUNDTUNNELEN: Ved Korslund nord i Eidsvoll kommune skal det bygges to vegtunneler og en jernbanetunnel. Hver tunnel blir på cirka 600 meter. Det skal gjennomføres rundt 500 sprengninger før de tre tunnelene er ferdig sprengt ut.



MJØSTRÅKK: Langs den nedlagte jernbanelinjen langs Mjøsa bygges det 18 kilometer gang- og sykkelveg.



NY LOKALVEG: Samtidig med at vi bygger veg og bane arbeider vi med ny lokalveg på hele strekningen langs Mjøsa. Lokalvegen ferdigstilles i 2016 og blir ca. 17,9 kilometer.



TOPLANSKRYSS VED ESPÅ: Et toplanskryss bygges på Espå og et toplanskryss på Strandlykkja. Begge kryssene skal ha akselerasjonsfelt og felt hvor de som skal svinge av E6 kan senke hastigheten. Også på Langset bygges det kryss.

FELLESPROSJEKTET I TRE DELER

Strekningen Langset til Espa er delt inn i tre parseller hvor tre hovedentreprenører har ansvar for sin del av prosjektet.

LANGSET – BRØHAUG (FP1)

På denne strekningen skal det bygges 6,3 kilometer firefelts E6 med midtdeler og 5,2 kilometer dobbeltsporet jernbane. Strekningen vil få en 630 meter lang vegtunnel på Korslund med to løp. På Molykkja litt lengre nord bygges det en 580 meter lang jernbanetunnel. På FP1 jobbes det også med søndre portaler av Ulvintunnelen, som fortsetter til neste parsell (FP2). I tillegg skal det bygges 8,5 kilometer lokalveg og 8,2 kilometer gang- og sykkelveg (Mjøstråkk). Det blir også bygget en overgangsbru over E6 og en trebru over Dovrebanen.

BRØHAUG – STRANDLYKKJA (FP2)

Her bygges det 5,6 kilometer firefelts E6 med midtdeler og 6,8 kilometer dobbeltsporet jernbane. På strekningen bygges vegtunnelen Morskogstunnelen på 2,4 kilometer, Ulvintunnelen for jernbane på 3,9 km og Morstuatunnelen på 200 meter. I tillegg skal det bygges lokalveg til Brøhauggrenda. Eksisterende E6 vil bli tilbakeført til terreng på Morskogen når dagens E6 er lagt i tunnel. Gang- og sykkelvegen på denne strekningen blir seks kilometer lang.

STRANDLYKKJA – KLEVERUD/LABBDALLEN (FP3)

På prosjektets nordligste parsell bygges det ti kilometer firefelts E6 inkludert Espatunnelen med to løp, hver på 650 meter, og 4,8 kilometer dobbeltsporet jernbane. Det bygges toplanskryss i Strandlykkjakrysset og Hestneskrysset med ramper, av- og påkjøringsfelt, 11,4 kilometer lokalveg, en bomstasjon, molo på Strandlykkja og 4,4 kilometer gang- og sykkelveg.



MANGE HENDER, FELLES MÅL

Mens Fellesprosjektet pågår for fullt i 2013, er minst 1500 personer i arbeid på anlegget. Mellom 15 og 20 nasjoner er representert blant menneskene hos byggherre, entreprenører og underleverandører.

STORE ENTREPRISER:

Firma	Utførende arbeid	Kontraktssum (eks. mva.)
Alpine Bau GmbH (Østerrike)	Grunnarbeider Langset – Brøhaug (FP1)	1302 mill. kr.
JV Veidekke Hochtief (Norge/Tyskland)	Grunnarbeider Brøhaug – Strandlykkja (FP2)	1574 mill. kr.
Hæhre Entreprenør AS (Norge)	Grunnarbeider Strandlykkja – Kleverud/Labbdalen (FP3)	1803 mill. kr.
Infranord AB	Spor- og kontaktledningsanlegg	164 mill. kr.
Eltel Networks AS	Tele- og elektroniske installasjoner, Dovrebanen	146 mill. kr.
Aventi Technology	Styring-, regulering- og overvåkningsanlegg, E6	41,7 mill. kr.
OneCo Samferdsel AS	Elektroniske installasjoner, E6	40,6 mill. kr.

Før entreprisene startet møttes byggelederne i Fellesprosjektet og ledelsen hos entreprenøren i en samhandlingsprosess hvor forventninger og rammer for samarbeidet ble klargjort.

Statens vegvesen og Jernbaneverket legger stor vekt på at norske regler og krav til bl.a. arbeidstid og minstelønn skal følges av alle på anlegget, og det gjøres jevnlig kontroller.

ViaNova, Norconsult, Cowi og Asplan Viak har vært rådgivere for planleggingen og prosjekteringen av anlegget. Jernbaneverket har prosjektert de jernbanetekniske anleggene.



SIKKERHET, GRUNNERVERV OG INFORMASJON

SIKKERHET, HELSE OG ARBEIDSMILJØ

På fellesprosjektet jobber det egne SHA-rådgivere (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) som skal ivareta sikkerheten på anlegget. Entreprenørene har også egne SHA-medarbeidere. Alle som skal jobbe med prosjektet må gjennom førstehjelpskurs (hjertestarter) og kurs i sikkert arbeid langs vei og jernbane. Byggherre tilbyr også kurs i skade- og brannforebygging. Det arrangeres også kurs i fallsikring og arbeid i høyden, stillassikring og løfteutstyr.

GRUNNERVERV

Grunnerverv er en viktig del av utbyggingsprosessen. For å kunne bygge veg og jernbane mest effektivt er rundt 80 eiendommer mellom Langset og Espa innløst, med rundt 150 berørte parter. Fellesprosjektets egne grunnerververe startet grunnerverv i 2009.

INFORMASJON OG NABOKONTAKT

For å ivareta informasjonsbehovet fra naboer, reisende langs Mjøsa og andre har Fellesprosjektet egne kommunikasjonsrådgivere som er tilgjengelige for publikum og omverdenen. Tjenesten innebærer blant annet åpent kontor for besøkende, månedlige møter med naboer, pressebrifinger, nyhetsbrev og brosjyrer, sprengningsvarsel på SMS for naboer i utbyggingsområdet. I tillegg bidrar Vegtrafikksentralen 175 med trafikantinformasjon.



Mitt arbeid som SHA-rådgiver

Haider M. Kazmi, SHA-rådgiver
Ansatt hos: Jernbaneverket

Som sikkerhet-, helse- og arbeidsmiljørådgiver bistår Haider byggeleder på FP1 med at arbeidet ute på anlegg foregår i henhold til bestemmelser i kontrakt, lover og forskrifter. For å iverksette arbeidet ute i feltet og for å kunne avdekke mulige avvik, er det absolutt det viktigste at han tilbringer mesteparten av arbeidsdagen på anlegget.

Fellesprosjekt er en velorganisert organisasjon med kompetanse fra to store etater slått sammen, men likevel er utfordringen stor.

- Avviksrapportering, rapportering av uønskede hendelser og oppfølging av tiltak mot entreprenør er hovedoppgaven min, disse blir rapportert og diskutert på ledernivå i prosjektet, forteller Haider M. Kazmi i Jernbaneverket.

FIRE I FELLESPROSJEKTET E6-DOVREBANEN

Gernot Gassner

BOSTED:

Graz, Østerrike

ANSVAR: Prosjektleder

ANSATT HOS:

Alpine Bau GmbH

Gernot Gassner er prosjektleder for Alpine Bau GmbH på strekningen Langset–Korslund.

Han har ansvaret for 30 medarbeidere som jobber administrativt og 100 menn og kvinner som jobber ute på prosjektet.



Mikael Gidlund

BOSTED:

Örnsköldsvik, Sverige

ANSVAR: Formann på FP2

ANSATT HOS:

JV Veidekke Hochtief

Mikael Gidlund har ansvaret for E6-utbyggingen mellom Brøhaug–Strandlykkja.

Hans ansvarsområder er å følge opp at sine ansatte følger sikkerhetsrutinene ute i feltet og logistikken før, under og etter trafikkstans.



Terje Halbakken

BOSTED:

Løvligranda i Løten

ANSVAR: Byggeleder FP3

ANSATT HOS:

Statens vegvesen

Terje Halbakken er byggeleder på strekningen Strandlykkja - Kleverud.

Byggeleder er byggherres ansvarlige på parsellen og har ansvar for framdriften i prosjektet.



Åshild Salte

BOSTED:

Drammen

ANSVAR: Skytebas

ANSATT HOS:

GJ-Entreprenør AS

Åshild Salte er skytebas for GJ-entreprenør AS, en av Veidekkes underleverandører på Fellesprosjektet.

Som skytebas bidrar hun med å sprengte ut store mengder fjellmasser. På anlegget fyres det daglig av mellom 10 og 20 salver i dagsonen.



Kontakt

For ytterligere informasjon kan du ta kontakt med:

Byggeleder FP1:

Kåre Nordsjø

Telefon: 982 04 217

kaare.nordsjo@vegvesen.no

Byggeleder FP2:

Elin Hermanstad Havik

Telefon: 481 18 540

elin.hermanstad.havik@vegvesen.no

Byggeleder FP3:

Terje Halbakken

Telefon: 951 99 030

terje.halbakken@vegvesen.no

Kommunikasjonsrådgiver

Einar Søberg

Telefon: 970 92 789

einar.soberg@vegvesen.no

Kommunikasjonsrådgiver

og nabokontakt

Hilde Marie Braaten

Telefon: 977 00 383

brahil@jbv.no

Kommunikasjonsrådgiver

og nabokontakt

Ivar Arne Berge

Telefon: 903 61 109

beriva@jbv.no

