

Eidsvoll-Hamar

# Dobbeltspor på Dovrebanen



## **i** Fakta

Eidsvoll-Hamar er:

- Nytt dobbeltspor
- Høyhastighet
- Ny Tangen stasjon
- Ca 10 milliarder
- Byggestart 2009
- Ferdig ca 2024



Bildet er fra forberedende arbeider på Dorr bru ved Minnesund høsten 2010, der E6 og Dovrebanen krysser hverandre. Foto: Øystein Grue

## Store effekter av Eidsvoll-Hamar

Eidsvoll-Hamar er en av Norges mest trafikkerte enkeltsporede strekninger. Med dobbeltspor hele veien synker reisetiden for persontog mellom Oslo-Hamar ned til en time, antall togavganger kan doubles og det blir færre forsinkelser.

På Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar er det i dag ikke mulig å kjøre flere tog når etterspørselen er størst, uten at det går ut over togenes punktlighet og hastighet. Ved en trinnvis utbygging kan økt kapasitet tas i bruk etter hvert som nye etapper står klare.

Mellom Hamar og Eidsvoll er det ca seks mil. Å bygge ut langs dagens bane er fremtidsrettet og realistisk, og dobbeltspor gir plass for både persontog, godstog og fremtidige høyhastighetstog. Hele strekningen er beregnet til å koste ca 10 milliarder kroner, og dobbeltsporet ventes å nå Hamar innen 2024 – avhengig av politiske prioriteringer.

### Ca tre mil dobbeltspor innen 2019

I følge Nasjonal Transportplan 2010-2019 skal det bygges ca tre mil dobbeltspor mellom Minnesund og Steinsrud. Dette vil gi en reisetidsbesparelse på ca 10 minutter for persontogene. Kapasiteten øker, men ikke nok til å kunne kjøre flere tog på hele strekningen. Det er først når hele strekningen Eidsvoll-Hamar er bygget ut at det blir mulig å doble antall togavganger.

### Eidsvoll-Minnesund

Denne strekningen er ca sju km lang, og vil inkludere en 860 meter lang bro over Minnesund. Traseen følger i stor grad dagens bane, men skrår over land ved Kråkvål før kryssingen av Vorma. Nye Minnesund bro vil bli Norges nest lengste jernbanebro.

Første etappe som bygges på strekningen er tre km fylling for et forlenget kryssingspor mellom Eidsvoll og Dokknes. Dette vil gi bedre kapasitet og mindre ventetid for godstogene.



Illustrasjonen viser hvordan en del av parsellen Minnesund-Kleverud er planlagt. Jernbanens dobbeltspor ligger til høyre, mens E6 ses til venstre. Illustrasjonen er hentet fra 3D-filmen ViaNova har laget for denne parsellen.

## Flere parseller

For utfyllingen i Vorma får Jernbaneverket gratis masse fra Statens vegvesens anlegg på E6 mellom Dal og Minnesund. Regulering og teknisk planlegging på den resterende strekningen settes i gang når parsellen prioriteres politisk. Hele strekningen har en antatt byggetid på ca tre år.

### Minnesund-Kleverud

Denne 17 km lange strekningen planlegges og bygges i samarbeid med Statens vegvesen. Samarbeidet er organisert i Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, og reguleringsplan for strekningen er ventet vedtatt i november 2010.

Samfunnet vil spare ca 400 millioner kroner på å bygge bane og vei samtidig, og befolkningen i området slipper to lange anleggsperioder. Traseen følger dagens bane, men det bygges fire tunneler ved Tunneltoppen, Morskogen, Brøhaug og Morstua. Planlagt byggestart for Fellesprosjektet er 2012. I forkant må Jernbaneverket gjøre forberedende arbeider slik at togtrafikken kan gå så uhindret som mulig mens anleggsarbeidene pågår. De

forberedende arbeidene omfatter blant annet underganger under eksisterende jernbane for anleggstrafikken, omlegging av kabler og bygging av anleggsveier. Nødvendige kjøp av eiendom må gjennomføres og i 2011 skal også prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring. Byggetiden for jernbaneanlegget er beregnet til fire år, og dobbeltsporet kan dermed åpnes i 2015. Kostnadene på jernbanedelen er beregnet til ca tre milliarder kr.

### Kleverud-Steinsrud

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen regulerer fire km av denne totalt 13 kilometer parsellen i 2010. I følge Nasjonal Transportplan 2010-2019 skal denne strekningen

bygges i siste halvdel av perioden, med antatt byggestart i 2014-2015. Mellom Kleverud og Steinsrud skal det bygges en helt ny trasé uavhengig av dagens bane. Etter Kleverud går dobbeltsporet inn i en 3,1 km lang tunnel gjennom Espa, før den kommer ut av fjellet for å krysse Mjøsa over til Tangen. Denne broen blir 1080 meter lang, og dermed Norges desidert lengste jernbanebro. På Tangen skal det bygges en ny holdeplass vest for dagens stasjon, og traseen møter dagens bane like ved Steinsrud. Sammenlignet med dagens situasjon, vil den nye traseen korte ned strekningen med ca to km. Byggetiden for anlegget antas å være ca tre til fire år.



Fellesprosjektet  
**E6-DOVREBANEN**  
 Eidsvoll - Stange

E6-Dovrebanen er et samarbeid mellom SVV og JBV. Over ser du logoen til samarbeidsprosjektet.



Alle tog vil i fremtiden kunne kjøre raskere mellom Eidsvoll og Hamar, her fra strekningen langs Mjøsa.

## Høyhastighet

### Steinsrud - Sørli

Mellom Steinsrud og Sørli er det ca tre km. Det nye dobbeltsporet skal gå i dagen og hovedsakelig langs dagens bane, men kurver rettes ut slik at togene kan kjøre i høyere hastighet. Strekningen er klar for regulering.

### Sørli-Hamar

Foreløpig er ikke planlegging igangsatt for den siste delen mellom Sørli og Hamar. Her skal det blant annet vurderes hvordan en fremtidig bane kan knyttes mot en eventuell høyhastighetsbane mot Trondheim. For at sporet skal nå Hamar innen 2024, bør planlegging starte opp i siste halvdel av perioden for Nasjonal Transportplan 2010-2019.

### Høyhastighet til Trondheim

I forlengelsen av Gardermobanen fra Eidsvoll stasjon kan dobbeltsporet på Dovrebanen inngå som en del av en fremtidig høyhastighetsbane til Trondheim. Mulige traseer og avgrensning fra dagens spor skal utredes videre, men det har tidligere vært vurdert at en ny bane kan grene av fra Dovrebanen i området ved Sørli.

Maksfart på Gardermobanen er i dag 210 km/t, med en hastighetsbegrensning gjennom Eidsvoll stasjon på 130 km/t. 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 200 km/t være maksfart.

Årsaken til dette er at det mellom Mjøsa, bebyggelsen og E6 er svært trangt. Dette gjør at det er vanskelig å rette ut jernbanelinjen tilstrekkelig slik at togene kan holde høyere fart. Å kjøre i 200 km/t på denne strekningen gir et tidstap på ca et minutt sammenlignet med en hastighet på 250 km/t.

**i** [www.jernbaneverket.no/eidsvoll-hamar](http://www.jernbaneverket.no/eidsvoll-hamar)  
Jernbaneverket Utbygging  
PB 217 Sentrum  
0103 Oslo

**☎** **Informasjon**  
Frøydis Barstad  
Info.rådgiver/nabokontakt  
Tlf: 40 44 18 00  
Epost: barfro@jbv.no

**Dobbeltspor på Dovrebanen**  
Foto/illustrasjoner:  
Jernbaneverket og ViaNova  
2. utgave  
Oktober 2010