

JERNBANEVERKET INFORMERER:

Eidsvoll - Kråkvål

Februar 2013

Venter med planen for nordre del

Strekningen langs Vormaa er inndelt i to reguleringsplaner. Den sydlige planen (Eidsvoll stasjon-Kommesrud) sluttbehandles nå av kommunen, mens Jernbaneverket har valgt å vente med den nordlige planen (Kommesrud-Kråkvål).

- Den sydlige planen omfatter bygging av nye vendespor nord for stasjonen. Vendesporene må stå ferdige til desember 2014 av hensyn til den utvidelsen av rutetilbudet som da skal innføres. Derfor er vi avhengige av at denne planen ferdigbehandles raskt, sier prosjektleder Anne Braaten i Jernbaneverket. Planen er nå oversendt Eidsvoll kommune for sluttbehandling.

- Reguleringsplan for den nordre delen ble fremmet samtidig fordi vi blant annet ønsket å utnytte overskuddsmasser fra Fellesprosjektet E6-Dovrebanen til utfylling i traseen, med adkomst fra nord. Fordi planprosessen har tatt lang tid, er dette ikke lenger mulig å innpasse med framdriften på Fellesprosjektet, opplyser Braaten.

Mange hensyn. - Vi har derfor valgt å ikke legge planen fram for sluttbehandling nå, men isteden legge en revidert plan fram for offentlig ettersyn på et seinere tidspunkt, sier hun og framholder at det også er flere andre hensyn som har bidratt til denne avgjørelsen:

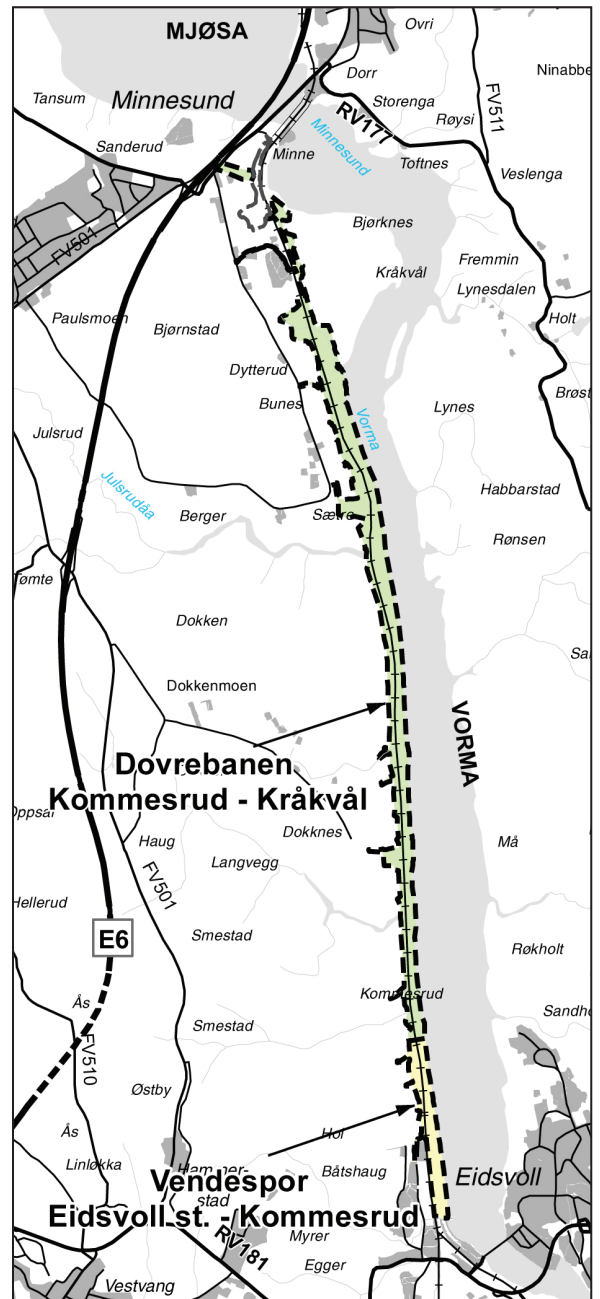
- Gjennom merknadene har vi fått flere innspill om en justering av

traseen mellom Julsruddalsevja og Dytterudevja. Vi ønsker å vurdere mulighetene for dette, men da må vi se traseen på den nevnte strekningen i sammenheng med kryssingen av Minnesund og utformingen av den nye brua. Derfor vil vi lage en samlet reguleringsplan for hele strekningen fra Kommesrud til Langset, sier Braaten.

- Sentrale faktorer som kan nevnes i denne sammenhengen, er bl.a. å sørge for at linjeføringen for dobbeltsporet tilfredsstillende alle tekniske krav for en hastighetsstandard på 200 km/t. Dessuten er det viktig at vi ser brufundamenter og fyllinger i sammenheng når påvirkningen av strømforholdene i Vormaa skal vurderes, legger hun til.

NTP vedtas i juni. - I juni i år skal Stortinget vedta Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-23, som vil danne grunnlag for videre prioriteringer og bevilgninger over statsbudsjettet. Når utbygging av strekningen er forankret gjennom denne prosessen, vil vi fremme ny reguleringsplan for offentlig ettersyn.

- Jeg tror det vil være positivt for kvaliteten på planen at vi bruker ekstra tid. Det negative er at noen berørte grunneiere må vente lenger på endelige avklaringer, men Jernbaneverket vil forsøke å minimere disse ulempene så langt det lar seg gjøre innenfor de rammebetingelsene som finnes, framholder prosjektleder Anne Braaten (bildet til venstre).



i Eidsvoll - Hamar:

Kapasiteten er i dag sprengt, og det er umulig å kjøre flere tog på de deler av døgnet der etterspørselen er størst, uten at togenes punktlighet og hastighet påvirkes.

Med utbygd dobbeltspor synker reisetiden for persontog mellom Oslo og Hamar til under én time, antall avganger kan doubles og det blir færre forsinkelser.



Innsigelser til reguleringsplanene

Både NVE og Fylkesmannen i fremmet i fjor innsigelser til begge reguleringsplanene langs Vorma. NVE har senere trukket sin innsigelse, mens Fylkesmannens innsigelse per i dag er opprettholdt.

Denne innsigelsen gjelder med andre ord også reguleringsplanen for Eidsvoll stasjon-Kommesrud, som nå er til sluttbehandling i Eidsvoll kommune. Denne planen kan ikke bli endelig vedtatt så lenge en innsigelse foreligger.

- Grunnlaget for innsigelsen fra Miljøvern avdelingen hos Fylkesmannen er et ønske om utfyllende dokumentasjon av de avbøtende tiltakene som skal redu-

sere skadevirkninger på natur, miljø og omgivelser, opplyser prosjekteringsleder Henning Johnsen i Jernbaneverket.

- Jernbaneverket og Fylkesmannen i Oslo og Akershus har en løpende dialog i saken, og vi vil forsøke å etterkomme de framlagte dokumentasjonskravene slik at innsigelsen eventuelt kan trekkes. I motsatt fall må partene møtes til meklingsier Johnsen.

Innsigelsen fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) var basert på bekymring for overflateutglidninger og områdestabiliteten på østsiden av Vorma, i og med at foreslåtte fyllinger langs vestsiden av elva innebærer en viss innsnevring av elveløpet.

Jernbaneverket har innarbeidet i planbestemmelsene at disse forholdene skal overvåkes i tida etter at anlegget står ferdig, og at det skal treffes tiltak på østre bredd dersom dette viser seg nødvendig. NVE har trukket sin innsigelse på grunnlag av dette.

Fortsetter utfylling etter vedtatt plan

I midten av februar fortsetter Jernbaneverket utfylling i Vorma på strekningen mellom Eidsvoll stasjon og Dokknes, i henhold til den reguleringsplanen som ble vedtatt i 2010.

Samme år ble det bygd en anleggsvei og fylt ut masser som ble levert fra E6-utbyggingen mellom Dal og Minnesund (sees midt på bildet til høyre). Nå fortsetter utfyllingen med stein fra Fellesprosjektet E6-Dovrebanen.

Det er tidligere utfylt ca. 50-60.000 kubikkmeter. I første omgang planlegges det å frakte inn ca. 90.000 kubikkmeter til fram til midten av mai.

Arealene som omfattes av den eksisterende reguleringsplanen, ligger i sin helhet innenfor planområdet for ny reguleringsplan Eidsvoll stasjon-Kommesrud,

samt søndre del av Kommesrud-Kråkvål.

- Massene som fraktes inn nå, vil ikke komme i konflikt med de nye reguleringsplanene. Forslaget til nye reguleringsplaner innebærer enkelte strengere krav, bl.a. når det gjelder miljøhensyn, men disse vil vi selvsagt sørge for å ivareta, understreker prosjektleder Anne Braaten i Jernbaneverket.

Reguleringsplanen fra 2010 legger til rette for bygging av et kryssingsspor på strekningen nord for Eidsvoll stasjon, slik at kryssingssporet senere kan integreres i et framtidig dobbeltspor.



Fakta om planene og prosessen

Reguleringsplan for strekningen Eidsvoll-Dokknes (ca. tre km), som ble vedtatt i 2010, gir Jernbaneverket mulighet til å begynne på fyllingen for framtidig dobbeltspor på denne strekningen.

I juni 2012 la Jernbaneverket fram forslag til to nye reguleringsplaner som lå ute til offentlig ettersyn med merknadsfrist 28. august 2012:

1) Eidsvoll stasjon-Kommesrud (ca. to km), som bl.a. omfatter bygging av nye vendespor nord for stasjonen. De nye vendesporene er en viktig forutsetning for et utvidet rutetilbud som skal innføres i desember 2014.

Planen innebærer en oppdatering av reguleringsplanen fra 2010, med bl.a. noe større areal for anleggsgjennomføringen. I tillegg kommer utvidelse av plattformene inne på selve stasjonen.

Planen for Eidsvoll stasjon-Kommesrud er oversendt Eidsvoll kommune for sluttbehandling. Planen ble behandlet i Utvalg for næring, plan og miljø samt i Formannskapet i slutten av januar, og den ventes å komme opp i kommunestyret 12. februar.

2) Kommesrud-Kråkvål (ca. fem km). Planområdet er en oppdatering av nordre del av vedtatt plan for Eidsvoll-Dokknes, samt ny plan for strekningen videre til

Kråkvål like syd for Minnesund.

Jernbaneverket har besluttet å ikke fremme denne planen for sluttbehandling nå. En revidert plan som omfatter strekningen helt fram til Langset på østsiden av Minnesund, vil bli lagt fram senere. Det vil da bli en ny runde med offentlig ettersyn for denne planen.

Innsigelser. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og Fylkesmannen i Oslo og Akershus (FMOA) fremmet i fjor høst innsigelser til begge planene. NVE har senere trukket sin innsigelse, mens innsigelsen fra FMOA per i dag er opprettholdt. Reguleringsplanen for Eidsvoll stasjon-Kommesrud blir ikke gyldig med mindre også denne innsigelsen trekkes, eller saken løses gjennom meglingsier.

i Hvis du ønsker å få tilsendt nyhetsbrev og annen informasjon om prosjektet via e-post, send navn og e-postadresse til brahil@jbv.no.

☎ Nabokontakt Eidsvoll stasjon - Kommesrud
Oddrun Vågbo
Tlf: 916 56 151
E-post: vaod@jbv.no

☎ Nabokontakt Kommesrud - Kråkvål
Hilde Marie Braaten
Tlf: 977 00 383
E-post: brahil@jbv.no