



JERNBANEVERKET INFORMERER:

Kleverud - Sørli

Juni 2012



Jobber med hovedplan

Plasseringen av traseen for det nye dobbeltsporet på strekningen Kleverud-Sørli ble fastsatt gjennom kommunedelplan i 2009. Jernbaneverket arbeider nå med hovedplan for strekningen.

- Dette er en intern, teknisk plan hvor vi bl.a. vurderer aktuelle løsninger opp mot hverandre og belyser fordeler og ulemper. På grunnlag av dette gjør Jernbaneverket et internt vedtak om hvilke tekniske løsninger vi vil anbefale å gå videre med, sier prosjekteringsleder Audun Kvelstad i Jernbaneverket

- Siden dette er en intern prosess, er det ikke høringer eller formelle innspillmuligheter nå. Vi ønsker likevel å opprettholde en dialog med kommunen, berørte grunneiere og andre sentrale samarbeidspartnere også i denne fasen, sier Kvelstad.

- Som eksempel på aktuelle spørsmål som vi jobber med, kan jeg nevne valg av løsning for brua over Tangenvika, dimensjonering av de jernbanetekniske anleggene, alternativer for den nye stasjonen, samt mye annet.

Reguleringsplan. Nøyaktig hvordan arealene skal utnyttes og utformes, blir i

neste omgang fastsatt gjennom en reguleringsplan som vedtas av Stange kommune. Reguleringsplanen gir rettigheter til å utnytte arealene slik planen viser og er grunnlaget for å foreta grunnverv og eventuell ekspropriasjon. En vedtatt reguleringsplan er rettslig bindende for alle tiltak innenfor planområdet.

- Under arbeidet med reguleringsplan vil vi legge opp til bredt samarbeid og dialog. Det holdes flere åpne informasjonsmøter underveis i prosessen, og før det endelige planforslaget behandles av kommunestyret er det en høringsrunde hvor alle berørte kan avgi uttalelser, opplyser Kvelstad.

- Tidspunkt for oppstart av prosessen med reguleringsplan er foreløpig usikkert. Mye vil avhenge av de føringer som Stortinget fastsetter under neste års arbeid med Nasjonal transportplan, sier Kvelstad. (Se egen sak på baksiden.)

i Eidsvoll - Hamar:

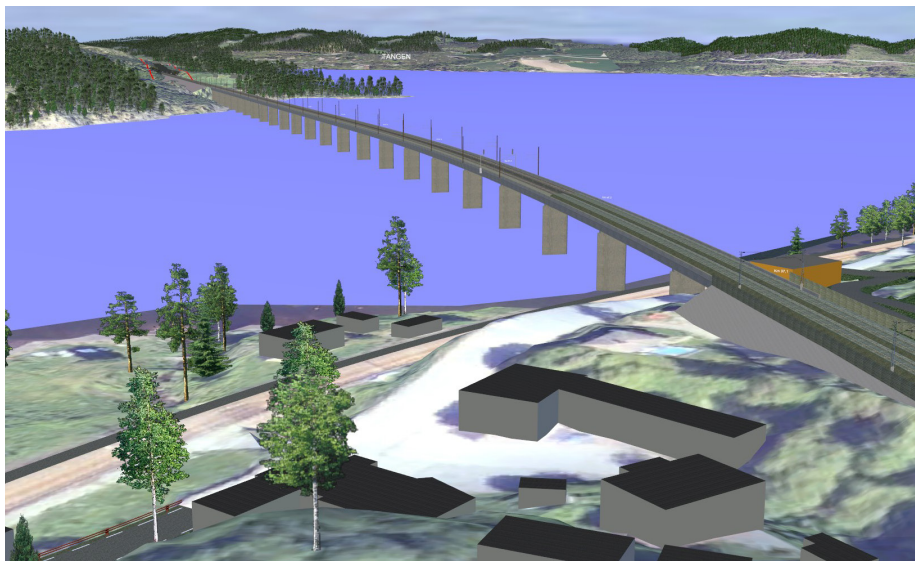
Kapasiteten på strekningen er i dag sprengt, og det er umulig å kjøre flere tog på de deler av døgnet der etterspørselen er størst, uten at togenes punktlighet og hastighet påvirkes.

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

Første byggetrinn er strekningen Langset-Kleverud (17 km), som bygges i felles korridor med ny E6. Arbeidene starter for fullt i disse dager, og dobbeltsporet står ferdig i 2015.

For strekningene Eidsvoll-Langset og Kleverud-Sørli er trasékorridorene vedtatt og arbeid med hovedplan pågår. Nord for Sørli har planarbeidet ennå ikke startet.

Vurderer ulike løsninger



Illustrasjonen viser ei kassebru i betong med spenn på 50 meter - ett av flere alternativer for Tangenvika.

Med en lengde på ca. 1220 meter blir den nye brua over Tangenvika Norges klart lengste jernbanebru. Det er mange hensyn å ta når brua skal dimensjoneres.

- Konstruksjonen må tåle de store kreftene som oppstår dersom to godstog samtidig bremses for fullt ute på brua, som derfor må være stiv og robust. Under arbeidet med hovedplan vurderer vi alle byggemetoder som kan være aktuelle, sier prosjekteringsleder Audun Kvelstad.

- Samtidig er Tangenvika svært dyp, og det er enda lenger ned til fjell – rundt 90 meter på det meste. Dette må vi også ta hensyn til, sammen med vanngjennomstrømning, seilingshøyde og mange andre forhold knyttet til miljø, estetikk og omgivelser, understreker han.

Ny stasjon. - Også når det gjelder den nye stasjonen på Tangen, ser vi på en håndfull ulike alternativer i forhold til plassering av atkomstveier, parkeringsplasser, leskur og andre fasiliteter. Sentrale hensyn i denne sammenhengen er bl.a. terrengtilpasning, jordvern, kulturminner og sjeldne planter som er registrert i området ved Brenntjern, sier Kvelstad.

På stasjonen blir det fire spor, to med plattform. De to ekstra sporene strekker seg over en kilometer slik at det blir mulig for persontog å passere godstog. Plattformene blir 250 meter lange.

Rammebetingelser for utbyggingen

Nasjonal transportplan (NTP) vedtas av Stortinget og fastsetter de overordnede prioriteringene for denne sektoren over en periode på ti år. Planen revideres hvert fjerde år. Midler til planlegging og bygging avhenger av etterfølgende årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

I henhold til gjeldende NTP (perioden 2010-19) skal detaljplanarbeid for parsellen Kleverud-Sørli gjennomføres med sikte på byggestart i perioden 2014-19.

Revidert NTP for 2014-23 skal behandles i Stortinget våren 2013. I transport-

etatens forslag er det skissert flere ulike alternativer til rammer og bevilgningsnivåer. Noen av alternativene innebærer at oppstarten av Kleverud-Sørli blir i 2018 eller senere.

Jernbaneverket har nylig også lagt fram en konseptvalgutredning for utbygging av InterCity-triangelen, hvor strekningen Eidsvoll-Hamar inngår. Stortinget skal behandle denne utredningen samtidig med Nasjonal transportplan og fatte et overordnet prinsippvedtak om konsept og rekkefølge for utbyggingen.

Funn i traseen

I 2011 ble det utført kulturminne-registreringer langs traseen. Det ble gjort mange funn i utmark, primært spor etter jernproduksjon. Kullgroper og kullmiler vitner om at jernvinne var en viktig næring i vikingtid og middelalderen. Det er også funnet mange kokegroper og rydningsrøyser.

Ved Brenntjennet ble det gjort funn av trepåler og stokker som kan være rester etter et fangstanlegg for fisk. Dateringene viser at treverket stammer fra yngre bronsealder. Den gangen, for nærmere 3000 år siden, lå det et vann her som var ca. 700 meter langt og opptil 250 m bredt.

Man fant også en flintskraiper og et avslag av kvartsitt. Funnet ved Brenntjennet er svært interessant og gir ny kunnskap om stedet. I 1964 ble det funnet en stokkebåt like i nærheten, men denne har man foreløpig ikke klart å datere.

En annen interessant gjenstand, funnet for en del år siden, ble vist frem til arkeologene i forbindelse med undersøkelsene. Dette er en 23,5 cm lang steinfallos – en svært sjelden gjenstand. Dateringen av slike løsfunn er vanskelig, men det er indikasjoner på at den kan være fra overgangen mellom neolitikum og bronsealder. I så fall er den ca. 4000 år gammel.

Rapporten fra kulturminneregistreringene er lagt ut på Hedmark fylkeskommunes hjemmeside www.hedmark.org.



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.

☎ **Prosjekteringsleder**
Audun Kvelstad
Tlf: 996 41 800
E-post: kveaud@jbv.no

☎ **Kommunikasjonsrådgiver og nabokontakt**
Hilde Marie Braaten
Tlf: 977 00 383
E-post: brahil@jbv.no