

JERNBANEVERKET INFORMERER:

Venjar - Eidsvoll - Langset

Mai 2014



Foto: Hilde Lillejord

Innspurt og ny planstart

Arbeidene nord for Eidsvoll stasjon, hvor det bl.a. bygges nye spor for vending av tog, går nå inn i sluttspurten mot åpning i desember.

I løpet av året vil Jernbaneverket dessuten starte opp igjen arbeidet med reguleringsplan for nytt dobbeltspor, hvor strekningene Venjar-Eidsvoll og Kommesrud-Langset skal sees i sammenheng og planlegges under ett.

i Eidsvoll - Hamar:

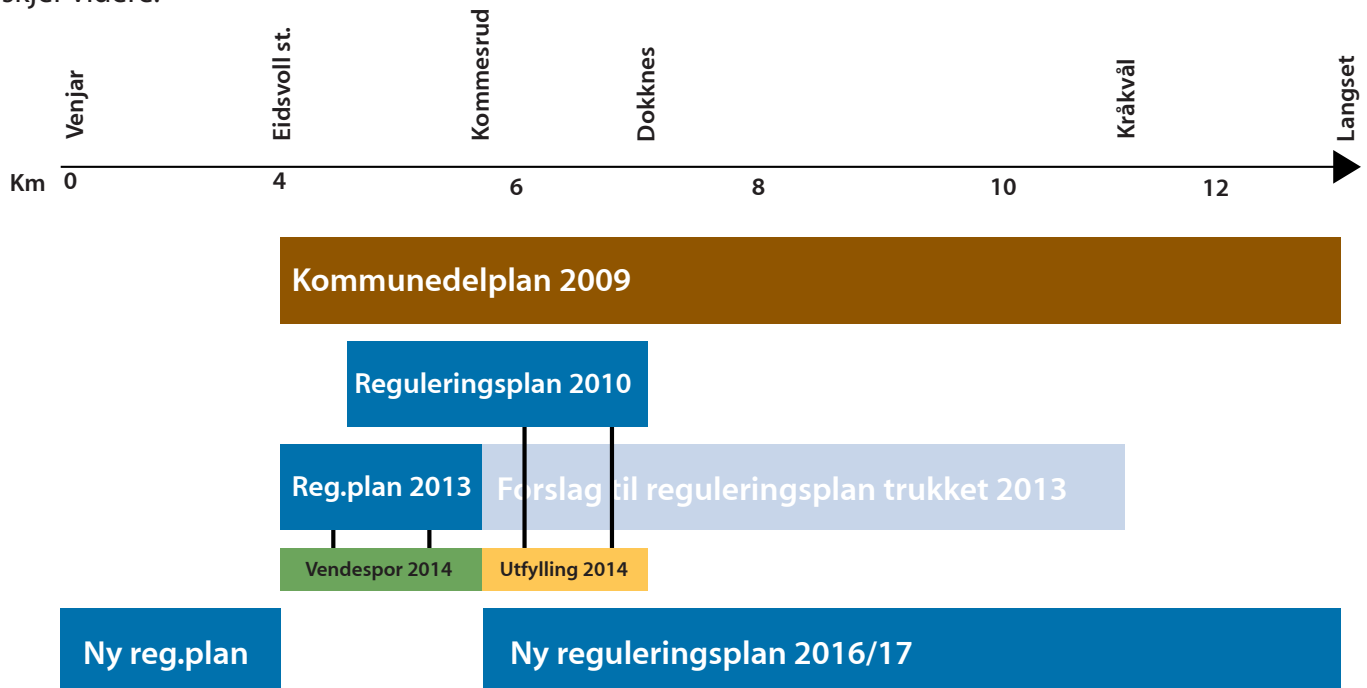
Kapasiteten på strekningen er i dag sprengt, og det er umulig å kjøre flere tog på de deler av døgnet der etterspørselen er størst, uten at togenes punktlighet og hastighet påvirkes.

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

Utbyggingen inngår i InterCity-prosjektet. I henhold til Nasjonal transportplan skal sammenhengende dobbeltspor stå ferdig til Hamar innen 2024.

Fakta om planene og prosessen

I løpet av 2014 ønsker Jernbaneverket å starte opp igjen arbeidet med reguleringsplan for nytt dobbeltspor langs Vorma. Her finner du en oppsummering av planer og prosesser fram til nå, samt hva som skjer videre.



Kommunedelplan: Trasékorridoren på hele strekningen fra Eidsvoll stasjon til Langset ble fastsatt i en kommunedelplan i 2009, etter en omfattende prosess med vurderinger av bl.a. tekniske og økonomiske konsekvenser og virkninger for miljø og samfunn ved ulike alternativer.

Korridoren er inntil 100 meter bred, og i henhold til Plan- og bygningsloven er man i det videre planarbeidet forpliktet til å holde seg innenfor denne.

Reguleringsplan Eidsvoll st. – Dokknes: Denne planen, som ble vedtatt av Eidsvoll kommune i februar 2010, gjaldt etablering av et kryssingsspor nord for stasjonen. Dette var planlagt innlemmet i framtidig dobbeltspor.

Reguleringsplan Eidsvoll st. – Kommesrud: I ny ruteplan fra desember 2014 skal togpendelen Larvik-Lillehammer deles i to: Larvik-Eidsvoll og Drammen-Lillehammer. Derfor trengs et nytt vendespor ved Eidsvoll stasjon for å kunne snu flere tog.

Denne reguleringsplanen er en oppdatering av planen fra 2010 for å kunne bygge vendespor, samt bl.a. utvide plattformene inne på stasjonen. Planen ble vedtatt i mars 2013, og byggingen av vendesporet pågår nå for fullt (se baksiden).

Trukket forslag til reguleringsplan Kommesrud – Kråkvål: Dette forslaget

til reguleringsplan ble fremmet samtidig med ovennevnte, bl.a. med tanke på å utnytte overskuddsmasser fra Fellesprosjektet E6-Dovrebanen til utfylling.

I januar 2013 besluttet Jernbaneverket imidlertid å trekke forslaget, bl.a. fordi dette ble vanskelig å tilpasse framdriften på Fellesprosjektet, samtidig som man ønsket å unngå at innsigelser til denne planen skulle stanse behandlingen av vendesporplanen.

Videre ønsker Jernbaneverket å se på muligheten for å justere traseen på deler av strekningen, bl.a. med tanke på å redusere omfanget av utfylling i Vorma. Dette krever at denne strekningen ses i sammenheng med kryssingen av Minnesund og utformingen av den nye brua.

Utfylling Kommesrud - Dokknes: Etter at forannevnte forslag ble trukket, gjelder reguleringsplanen fra 2010 fortsatt for strekningen Kommesrud-Dokknes. Her pågår det nå utfylling med masser fra Fellesprosjektet, noe som skjer i henhold til denne planen og selvsagt i forståelse med Eidsvoll kommune. Innenfor rammene av kommunedelplanen setter denne utfyllingen ikke føringer for trasévalget videre nordover.

Dette arbeidet var opprinnelig planlagt våren/sommeren 2013, og ble bl.a. kunngjort i forrige nyhetsbrev (februar 2013). Grunnet en entreprenørkonkurs på

Fellesprosjektet ble imidlertid utfyllingen utsatt.

Ny reguleringsplan Venjar-Eidsvoll og Kommesrud-Langset: I løpet av året vil Jernbaneverket starte arbeidet med reguleringsplan for Kommesrud-Langset, samt strekningen Venjar-Eidsvoll stasjon, hvor det også kun er enkeltspor i dag. Hele strekningen Venjar-Langset skal sees i sammenheng og planlegges under ett. Målet er at reguleringsplanen skal være endelig fastsatt i 2016 eller tidlig i 2017.

Reguleringsplanen vil også inkludere strekningen Kommesrud-Dokknes, hvor det som nevnt pågår utfylling etter tidligere plan. Dette gjøres for at eventuelle avbøtende tiltak, miljøtiltak osv. som blir fastsatt i den nye reguleringsplanen, også skal gjelde denne strekningen.

Prosesen blir gjennomført i samsvar med kravene i Plan- og bygningsloven, og det avholdes bl.a. åpne informasjonsmøter når oppstart av reguleringsprosessen kunngjøres, samt når det ferdige forslaget legges fram for offentlig ettersyn. Alle berørte grunneiere varsles direkte.

De aktuelle strekningene inngår i InterCity-utbyggingen og er i Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-23 prioritert med byggestart tidligst i 2018. Sammenhengende dobbeltspor fra Venjar til Hamar skal i følge NTP stå ferdig i 2024.

Vurdering av traséinnspill fra GVE

Et traséalternativ for nytt dobbeltspor ved Vorma og Minnesund, fremmet av Glomma og Vorma Elvelag (GVE), er nærmere vurdert av Jernbaneverket. Videre utredning av forslaget anbefales ikke.

Innspillet ble fremmet av GVE i samarbeid med firmaet Norsk Bane AS i fjor høst. Kommunestyret i Eidsvoll anmodet før jul om at dette alternativet ble nærmere vurdert. På bakgrunn av dette bestilte Jernbaneverket en teknisk vurdering, som er gjort av rådgiverfirmaet Via Nova.

Anbefales ikke. - Basert på en vurdering av de fordeler og ulemper som belyses i rapporten, anbefaler vi at forslaget fra GVE ikke utredes videre, sier prosjektleder Anne Braaten i Jernbaneverket.

- Selv om rapporten ikke gjør detaljerte vurderinger av alle sammenhenger, som f.eks. anleggsgjennomføring, støy, miljø, arealbehov og grunnforhold, mener vi at det bildet som tegnes er såpass tydelig at denne konklusjonen kan treffes nå, legger hun til.

- Alternativet fra GVE har bl.a. et mål om å begrense omfanget av utfylling i Vorma. Vi mener at dette i et visst monn kan oppnås også ved å optimalisere traseen innenfor eksisterende kommunedelplan, slik GVE og Norsk Bane foreslo i et annet innspill i 2012. Dette forslaget vurderer vi videre når reguleringsplanarbeidet starter opp igjen, sier Braaten.

Viktige momenter. Jernbaneverkets tekniske regelverk er lagt til grunn for den vurderingen som er gjort av forslaget fra GVE, og under følger en oppsummering av noen sentrale punkter fra rapporten.

i Hva er en reguleringsplan?

En reguleringsplan er en plan for utforming og bruk av grunn, bebyggelse og det ytre miljø innenfor et nærmere avgrenset område.

En vedtatt plan er rettslig bindende for alle tiltak innenfor planområdet. Reguleringsplanen gir rettigheter til å utnytte arealene slik planen viser og adgang til å foreta en eventuell ekspropriasjon.

I reguleringsplanen fastsettes bl.a.:

- Byggegrenser og hvilke arealer som berøres.
- Hva ulike arealdeler kan brukes til.
- Utforming av ferdig anlegg.
- Grenseverdier for vibrasjoner og støy i anleggsperioden og fra ferdig anlegg.



Forslaget fra GVE og Norsk Bane innebærer bl.a. en ny bru over Minnesund som skal krysse under eksisterende fylkesvegbru midt på bildet. (Foto: Hilde Lillejord)

- Forslaget fra GVE ligger på deler av strekningen godt utenfor trasékorridoren i vedtatt kommunedelplan og kan utløse behov for ny kommunedelplanprosess.
- Forslaget innebærer at ca. 1 km. dobbeltspor som er ferdig bygd på Langset-siden, må rives og bygges på nytt. Det samme gjelder den nye brua som fører E6 over jernbanen på Dorr. Da må E6 trolig stenges for rivning og bygging av ny bru, og E6-trafikken må i en lang periode ledes gjennom Langset sentrum.
- Forslaget forutsetter at dimensjonerende hastighet reduseres fra 200 til 180 km/t. Dette strider mot den hastighetsstandard som er fastsatt for utbyggingen av InterCity-nettet, bl.a. gjennom vedtak i Stortinget.
- Ved Minnesund er det foreslått at traseen skal krysse Vorma på skrå mellom eksisterende jernbanebru og under E6 på Langset-siden. Da må ny jernbanebru etableres under eksisterende fylkesvegbru, og seilingshøyden blir redusert slik at det ikke lenger vil være mulig for Skibladner å seile ned til Eidsvoll. I tillegg er det sannsynlig at nybygging eller ombygging av fylkesvegbrua også blir nødvendig.
- Forslaget gjør at eiendommer ved Bunes og i Vorma blir mindre påvirket, mens bebyggelse ved Sætreveien og Minnesund får økte ulemper. Det alter-

native forslaget innebærer også behov for innløsning av eiendommer som følge av anleggsgjennomføring og permanent arealbehov for dobbeltsporet.

- I forslaget er traseen ført svært nær Statnetts nettstasjon, og det er usikkert om dette er mulig å bygge uten at nettstasjonen blir påvirket.
- Forslaget gir et stort overskudd av løsmasser. Det kreves derfor arealer til deponering av disse massene innenfor fornuftig transportavstand.
- I forslaget er deler av ny trasé lagt tett inntil eksisterende spor. Dette er krevende med tanke på sikkerhet i anleggsperioden og krav til minst mulig stenging av banen.

Du kan lese hele rapporten og se GVEs forslag her: <http://bit.ly/1lwO8jp>



Prosjektleder Anne Braaten i Jernbaneverket.

Foto: Knut Opeide

Innsjutt med vendesporet

I midten av juni er det et viktig faseskifte for arbeidene med nytt vendespor på Eidsvoll stasjon. Da flyttes togtrafikken på Dovrebanen over på det nye sporet som er bygd på fyllinga ut mot Vorma nord for stasjonen.

Omleggingen av trafikkmønsteret på Eidsvoll stasjon skjer mens togtrafikken er innstilt i en periode fra og med fredag 13. juni til og med tirsdag 17. juni. Togene går igjen som normalt fra onsdag morgen den 18. juni.

Deretter kan arbeidene med å bygge selve vendesporet starte for fullt med uhindret tilgang på innsiden. I tillegg omfatter prosjektet endringer i det øvrige sporarrangementet på stasjonen og tilpasninger til framtidig dobbeltspor på Dovrebanen. Plattformene ved stasjonen bygges også om for bl.a. å tilfredsstille kravene til universell utforming.

Samtidig er vi godt i gang med å sette opp den én kilometer lange støyskjermeren, som også skal forhindre adkomst til sporet fra "Vormtråkk". Dette er en turveg langs Vorma nordover fra Eidsvoll stasjon, og den første delen blir ferdig i løpet av 2015. I byggefasen fungerer Vormtråkk som anleggsveg for prosjektet.

Byggingen av de nye vendesporene ferdigstilles i løpet av høsten, og de skal være i drift til ruteomleggingen i desember 2014. Da skal regiontogene som i dag går mellom Skien og Lillehammer splittes i to pendler; en mellom Skien og Eidsvoll og en mellom Lillehammer og Drammen.



Foto: Hilde Lillejord

I midten av juni flyttes togene over på det nye sporet til venstre. Bildet er tatt i slutten av mars.

Med andre ord økes antall avganger mellom Oslo og Eidsvoll med ett tog pr. time.

Dette betyr at behovet for vendekapasitet på Eidsvoll stasjon øker betraktelig. Vendeanlegget bygges på nordsiden av stasjonen, mellom de framtidige dobbeltsporene, og forlenges slik at det blir plass til å snu doble sett av NSBs nye FLIRT-tog.

Riving av oppkjøpte eiendommer

Mellom mai og september i år vil Jernbaneverket rive ni eiendommer som er kjøpt på strekningen Eidsvoll – Minnesund.

De ni eiendommene, åtte fritidsboliger og ett bolighus, var foreslått innløst i reguleringsplanen for Kommesrud-Kråkvål. Da arbeidet med denne planen stoppet opp, valgte Jernbaneverket likevel å tilby kjøp og salg til de berørte grunneierne som ønsket det.

Jernbaneverket har inngått kontrakt med firmaet Norsk Saneringservice AS som skal gjennomføre arbeidene.

Samtlige eiendommer som er kjøpt og skal rives, ligger med adkomst fra Setreveien. To av eiendommene ligger sør i Setrevegen, seks ved Bunes og Dytterud, og den siste ved Kråkvål (Minneverket).

Eiendommene ligger i bebygde områder, og naboer vil registrere at det foregår rivearbeid. Alt rivevirke transporteres ut via Setrevegen.



Teller fugler

Overvåking og kartlegging av fuglelivet inngår i miljøoppfølgingen knyttet til anleggsarbeidene som pågår langs Vorma. Det ble foretatt en referanseundersøkelse før byggestart, med løpende tellinger underveis i anleggsperioden. Her er Roger Nesje fra Norsk Ornitologisk Forening Akershus i full gang med tellingene tidligere i vår. (Foto: Tone Israelsen)

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.

c **Nabokontakt Eidsvoll vendespor**
Hilde Lillejord
Tlf: 916 50 229
E-post: lihi@jbv.no

c **Nabokontakt øvrige strekninger**
Hilde Marie Braaten
Tlf: 977 00 383
E-post: brahil@jbv.no