

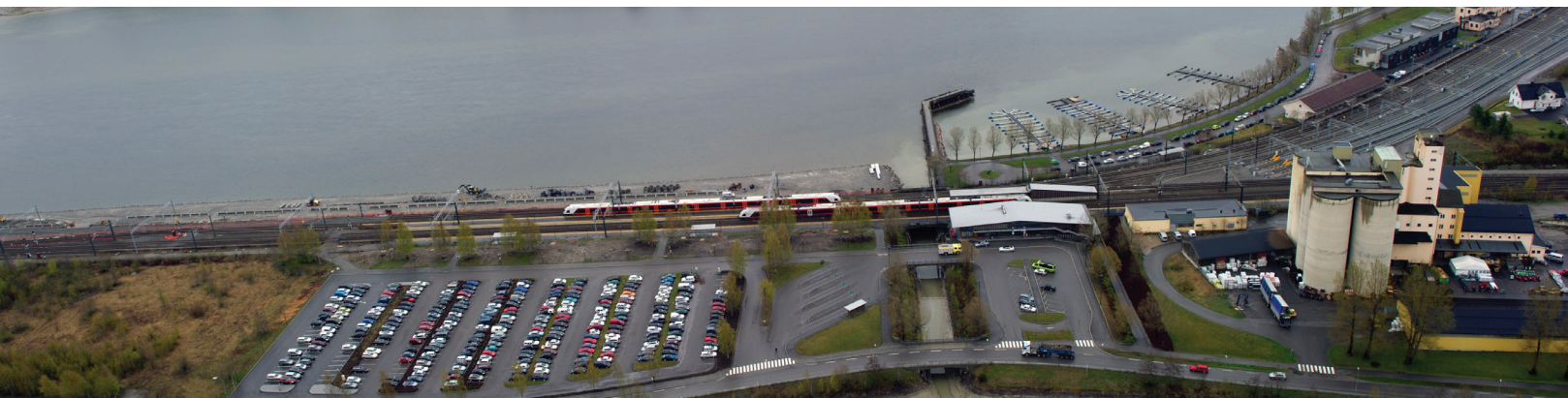


Jernbaneverket

# Eidsvoll - Langset

Fastsatt planprogram

DETALJREGULERINGSPLAN FOR DOVREBANEN EIDSVOLL-LANGSET I EIDSVOLL KOMMUNE  
16.06.2015






## Detaljreguleringsplan for

### Dovrebanen Eidsvoll stasjon – Langset

### *Fastsatt planprogram*

01B	Etter høring/off ettersyn og vedtak	22.06.2015	AF	JMS	ABRA
00B	Høringsforslag	18.03.2015	JMS	SMS	ABRA
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
<b>Tittel:</b> <b>Gardemobanen og Dovrebanen (Venjar ) – Eidsvoll og (Eidsvoll) – Sørli</b>  <b>Planprogram for reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Km 67.900 – 76.500</b>		Antall sider			
		<b>36</b>			
		Produsent	<b>Aas-Jakobsen</b>		
		Prod.tegn.nr.			
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt: 960301 Parsell: 00	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:		
		<b>UEH-00-A-55011</b>	<b>01B</b>		
 <b>Jernbaneverket</b>		Drifts dokument-/tegningsnummer:	Revisjon drift:		
		<b>NA</b>	<b>NA</b>		



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll st – Langset Planprogram</b>	Side: 1 av 36 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

## FORORD

Jernbaneverket følger opp Nasjonal transportplan 2014 – 2023 med omfattende planlegging av jernbaneutbygging i InterCity-triangelet på Østlandet. Videre utbygging av dobbeltspor på Gardermobanen og Dovrebanen i Eidsvoll kommune er viktige elementer i denne satsingen.

Som del av varsel om planoppstart for reguleringsplanen for Dovrebanen fra Eidsvoll stasjon til Langset er det utarbeidet forslag til planprogram, i henhold til forskrift om konsekvensutredninger, § 12.

Programmet redegjør for bakgrunnen for planleggingen, viktige forutsetninger, utredningsoppgaver og planprosess. Videre gir Jernbaneverket sin vurdering av alternativ korridor og anbefaling om at den ikke følges opp videre.

Planleggingen skjer i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7, 3. ledd. Det vil si at Jernbaneverket, i samarbeid med kommunen, forestår planarbeid og planprosess fram til og med høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Planprogrammet er utarbeidet av Jernbaneverket, men det skal vedtas av Eidsvoll kommune. Planoppstart ble kunngjort i uke 12, samtidig som forslag til planprogram ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn. Høringsfristen var 2. mai 2015. Planprogrammet har vært tilgjengelig på Jernbaneverkets hjemmeside, [www.jbv.no](http://www.jbv.no), på Eidsvoll rådhus og kommunens hjemmeside, [www.eidsvoll.kommune.no](http://www.eidsvoll.kommune.no). Det ble også avholdt åpent møte i høringsperioden.

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til Jernbaneverket på telefon 400 27 501 og på [Venjar.Soerli@jbv.no](mailto:Venjar.Soerli@jbv.no).

\*

Uttalelser til forslag til planprogram er referert og kommentert i vedlegg 3. Uttalelsene gir viktig momenter til planarbeidet. Uttalelsene i sin helhet er tilgjengelige som uttrykt vedlegg.

Etter høring og offentlig ettersyn er det gjort følgende endringer i planprogrammet:

- *I kapittel 4.5:* Vurdering av endringer i vannhusholdningen i grunnen som følge av djupe skjæringer er presisert som utredningsoppgave.
- *I vedlegg 1:* Opplysning om eiendommer ved Dytterud er presisert.
- *Vedlegg 2* er supplert med rapport URH-84-A-0006\_00A Registrering av erosjon på Vormas østre bredd. 29.05.2013.

Planprogrammet ble fastsatt av Eidsvoll kommunestyre 16.06.2015.

Juni 2015

Anne Braaten  
Prosjektjef Venjar - Langset  
Jernbaneverket

**Dovrebanen  
Eidsvoll – Hamar**

**Reguleringsplan  
Eidsvoll stasjon – Langset  
Planprogram**

Side: 2 av 37  
Dok.nr: UEH-00-A-55011  
Rev.: 01B  
Dato: 22.06.2015

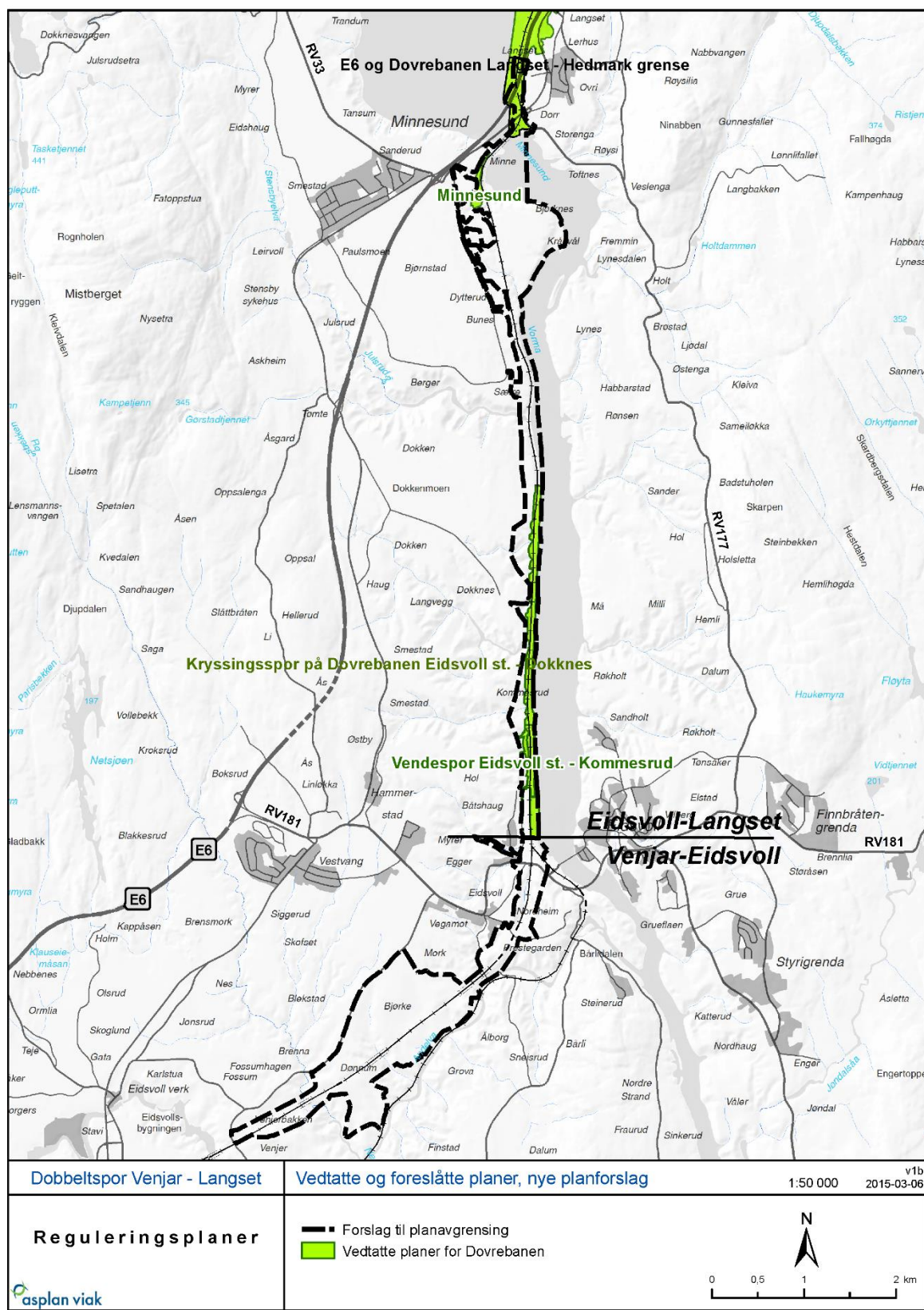
<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 3 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	--

Innhold:

<b>1. BAKGRUNN OG MÅL.....</b>	<b>5</b>
1.1 IC-satsingen.....	5
1.2 Planstatus, planbehov og utredningsbehov.....	6
<b>2. NÆRMERE OMTALE AV TILTAKET.....</b>	<b>8</b>
2.1 Tekniske krav .....	8
2.2 Strekningen Eidsvoll stasjonsområde – Dokknes.....	8
2.3 Strekningen Dokknes – Langset.....	8
2.4 Miljøforutsetninger og miljøoppfølging i prosjektet.....	10
<b>3. PLANOMRÅDET.....</b>	<b>10</b>
3.1 Kort områdebeskrivelse.....	10
3.2 Plansituasjon.....	10
3.2.1 Kommuneplan .....	10
3.2.2 Reguleringsplaner.....	10
3.2.3 Fuglelivsfredningen.....	11
<b>4. UTREDNINGSOPPGAVER.....</b>	<b>11</b>
4.1 Områdestabilitet .....	11
4.2 Hydraulikk og hydrologi .....	12
4.3 Naturmangfold, vassdragsmiljø og landskap .....	12
4.4 Kulturmiljø .....	13
4.5 Landbruk .....	13
4.6 Støy, nærmiljø og friluftsliv .....	14
4.7 Samfunnsikkerhet .....	14
4.8 Anleggsgjennomføring og massedeponering .....	15
<b>5. PLANPROSESS.....</b>	<b>15</b>
5.1 Planbehandling .....	15
5.2 Tidsplan.....	16
5.3 Medvirkning .....	16
5.4 Oppfølging av planen .....	16

Vedlegg:

1. Vurdering av alternativ korridor
2. Kilder og oversikt over foreliggende dokumentasjon
3. Sammendrag av uttalelser til forslag til planprogram, med kommentarer



Figur 1 Foreløpige plangrenser Gardermobanen Venjar – Eidsvoll st og Dovrebanen Eidsvoll st – Langset

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 5 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	--

# 1. BAKGRUNN OG MÅL

## 1.1 IC-satsingen

Gjennom behandlingen av Meld.St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det besluttet en målrettet utbygging av IC (InterCity)-strekningene på jernbanenettet på Østlandet. Begrunnelsen for denne satsningen er at jernbanens fortrinn må utnyttes for at målet fra klimameldingen og Klimaforliket skal nås, samt at konkurransekraften forbedres i form av redusert reisetid i de markedene der dette er spesielt viktig.

Ambisjonen er å gjennomføre utbygging av dobbeltspor på «innerstrekningene» innen 2024 og full utbygging innen 2030. For Dovrebanens del betyr det dobbeltspor til Hamar i første omgang, og deretter Lillehammer.



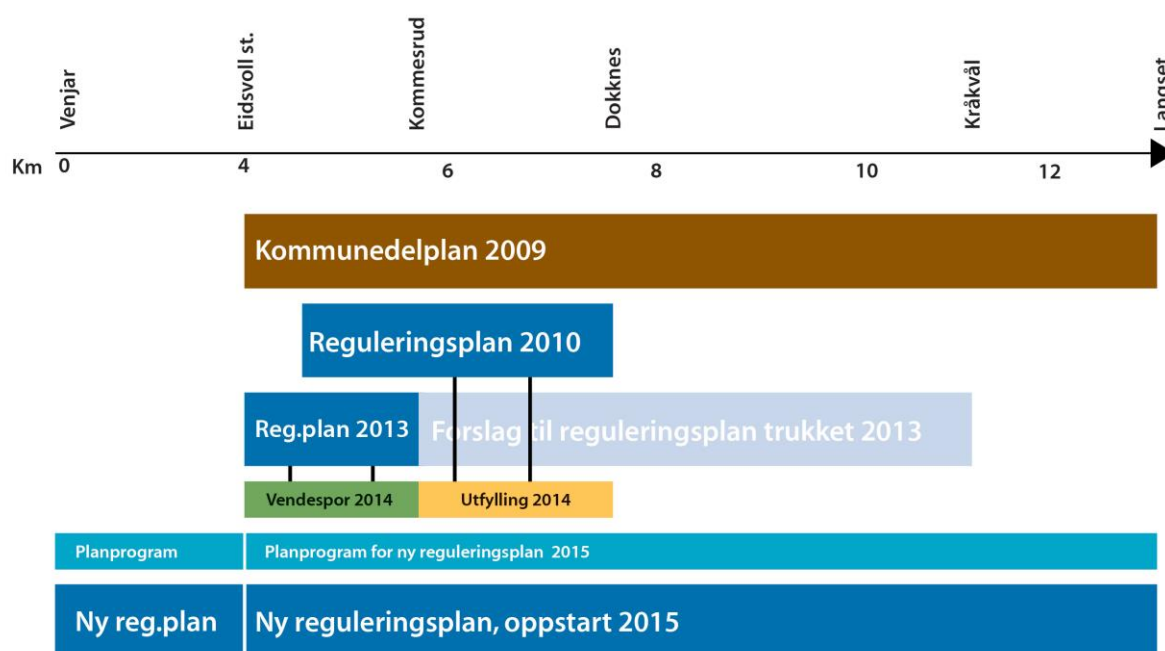
Figur 2 InterCity-strekningene

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 6 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	--

Gardermobanen og Dovrebanen i Eidsvoll er vesentlig i denne satsingen: Det er bygd dobbeltspor sør i kommunen fram til Venjar, og det er dobbeltspor under utbygging fra Langset til Hedmark grense og videre til Kleverud i Stange. Sporarrangementet på Eidsvoll stasjon er oppgradert i 2014 for å legge til rette for forbedret togtilbud på Østlandet. Videre utbygging av Dovrebanen fra et til to spor mellom Eidsvoll og Hamar/Lillehammer er en prioritert oppgave i utviklingen av transportsystemet i Mjøsdistriktet og for å utvikle intercitytriangelet rundt Oslo. Ca 13 km av denne IC-satsingen må løses i Eidsvoll kommune, 6 km på Gardermobanen syd for Eidsvoll stasjon og 7 km nordover på Dovrebanen.

Utbygging av Dovrebanen fra ett til to spor mellom Eidsvoll og Hamar/Lillehammer samt utvidelsen fra ett til to spor mellom Venjar og Eidsvoll er en prioritert oppgave i utviklingen av transportsystemet i Mjøsdistriktet og for å utvikle intercitytriangelet rundt Oslo.

## 1.2 Planstatus, planbehov og utredningsbehov



Figur 3 Planstatus og planprosesser på strekningen Venjar - Langset

For Dovrebanen på strekningen fra Eidsvoll stasjon til Langset og videre nordover til Sørli i Stange kommune er det en godkjent kommunedelplan, som del av planene for Fellesprosjektet E6/Dovrebanen. Jf planvedtak i Eidsvoll kommune 25.06.07 og Miljøverndepartementets godkjenning av 24.02.09. I Eidsvoll er banestrekningen fra Langset til Hedmark grense under utbygging i hht til reguleringsplan vedtatt 09.11.10, med en del mindre endringer i ettertid. Utover dette er kommunedelplanen fulgt opp med reguleringsplaner for Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen Dorr bru, for Dovrebanen på strekningen Eidsvoll stasjon – Dokknes, samt for et riggområde og massedeponi ved Minnesund stasjon, disse områdene er vist med grønt på figur 1; plangrenser.

Reguleringsplanen for Dovrebanen Eidsvoll – Langset er en oppfølging av kommunedelplanen av 2009. Som en del av det videre planarbeidet i forbindelse med IC-satsningen vil det bli utarbeidet en detaljplan (teknisk plan) for den aktuelle strekningen, og det er denne planen som er det tekniske



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 7 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	--

underlaget for reguleringsplanen. Det vil bli lagt vekt på å få innarbeidet nye forutsetninger og hensyn. Ikke minst er arealbehov til anleggsgjennomføringen og midlertidige løsninger viktig å få vurdert og avklart.

I sør strekker den relativt nylig vedtatte reguleringsplanen for stasjonsområdet med vendespor seg ca 500 m nordover fra stasjonsområdet (Vendespor Eidsvoll stasjon – Kommesrud, vedtatt februar 2013). Utvikling av sporsystemet på Eidsvoll stasjon var viktig for å legge til rette for forbedret togtilbud på Østlandet. Det kan være behov for å endre sporløsninger mm for å sikre tilpasning til dobbeltspor både på Gardermobanen og Dovrebanen, samt for å sikre tilstrekkelig kapasitet for framføring av godstog. Dette kan medføre behov for å omregulere stasjons- og vendesporområdet, som derfor foreslås tatt med som del av planområdet.

Videre nordover er det en reguleringsplan for en kortere parsell av Dovrebanen, vedtatt februar 2010. Denne strekker seg til Dokknes, ca 3 km nordover langs Vorma. Hele dette området foreslås omregulert, da det er behov for mer areal til miljøtiltak ved fyllingsfronten mot Vorma og til erosjonssikring på innsiden av banen. Planområdet for reguleringsplanen ved Dorr bru, også vedtatt februar 2010, foreslås også omregulert, for å sikre en god sammenheng til bruene, dvs ny og gammel jernbanebru. I 2012 var i tillegg forslag til reguleringsplan for Dovrebanen på strekningen Kommesrud – Kråkvål under behandling; fram til og med høring og offentlig ettersyn. Dels grunnet motstand mot planforslaget og dels ut fra behovet for å bearbeide/optimalisere løsningen videre, ble dette planarbeidet lagt på is. Det vises til kapittel 2.3 for nærmere beskrivelse av den gjennomførte optimaliseringen.

Til sist er det behov for å avklare framtidig bruk av nedlagt jernbanegrund.

Det var utarbeidet konsekvensutredning til kommunedelplanen, som ble vedtatt i 2009. Forutsetningen for arbeidet med reguleringsplanen er den korridoren som er fastsatt i kommunedelplanen. Planarbeidet omfattes derved av unntaket fra utredningsplikt i forskriftens § 2, andre ledd.

Eidsvoll kommune har bedt om en vurdering av en alternativ korridor, skissert av Norsk Bane på vegne av Glomma og Vorma Elvelag. I kommunestyremøte 10.12.2013 ble det vedtatt følgende: *«Kommunestyret vil derfor be om at forslaget fra Glomma og Vorma Elveeierlag utredes om det er et reelt alternativ til Jernbaneverkets tidligere forslag til trasé.»*

Denne vurderingen har Jernbaneverket gjort, se vedlegg 1 og konkludert med at videre planlegging vil bli basert på kommunedelplanens prinsipp og der det vil bli lagt betydelig vekt på å begrense ulempene for vassdraget og vassdragsmiljøet. Dette gjelder både ved linjeføring (trasé), utforming av anlegget og anleggsgjennomføring. Et vesentlig punkt i vurderingene av en eventuell alternativ korridor er muligheten til å utnytte nybygget infrastruktur på Dorr i form av spor, teknisk hus og ikke minst Dorr bru på E6. Vurdering av denne korridoren er oppsummert i vedlegg til dette planprogrammet. Jernbaneverket ønsker å bruke planprogrammet til å få avklart alternativ for videre planlegging, jf konsekvensutredningsforskriften § 12, 2. og 3. ledd. I tillegg omtaler planprogrammet andre forutsetninger samt utredningsbehov. Jernbaneverket står fast ved at reguleringsplanen ikke er utredningspliktig etter forskriften § 2, bokstav f, jf vedlegg I nr 18.

Planarbeidet på strekningen Eidsvoll stasjon – Langset koordineres med reguleringsplan for Gardermobanen Venjar – Eidsvoll stasjon. Denne varsles som egen prosess.

Reguleringsplanen skal være grunnlag for å erverve nødvendig grunn og rettigheter for å bygge dobbeltsporet jernbane med tilhørende installasjoner mm på Dovrebanen fra Eidsvoll stasjon til Langset.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 8 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	--

## 2. NÆRMERE OMTALE AV TILTAKET

### 2.1 Tekniske krav

Følgende forutsetninger vil være dimensjonerende for reguleringsplanen.

I retningsgivende kravdokumenter for IC-utbyggingen er det fastslått at hastighetsstandard skal være 250 km/h der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/h. Det innebærer at Intercity-strekningene kan fungere som deler av et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett i Norge. Videre er det angitt at trasé (horisontal og vertikal geometri), underbygning og konstruksjoner skal dimensjoneres for 250 km/h der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/h. Overbygning (overhøyde og ballastprofil) skal dimensjoneres for maksimal kjørehastighet 200 km/h.

Normalprofilen for dobbeltsporet bane gir en bredde mellom kontaktledningsmastene på ca 14 m og avstand mellom viltgjerdene ca 19 m. Brutto reguleringsbredde til jernbaneformål må i tillegg ta hensyn til behovet for areal til grøfter, fyllinger og skjæringer. Vannhåndtering og tiltak mot erosjon er svært viktig på strekningen, og dette krever areal. Det er behov for tilkomster til sporet, tekniske bygg, beredskapsplasser mm, fortrinnsvis med parallellgående driftsveg.

Baneområdet vil bli inngjerdet, sannsynligvis med viltgjerde.

I samsvar med teknisk regelverk skal stikkrenner og øvrige drens- og overvannsanlegg dimensjoneres for et regntilfelle med returperiode 200 år. For å ta høyde for at både intensitet og frekvens av regnskyll øker i årene fremover på grunn av klimaendringer, benyttes en klimafaktor på 20 %. Stikkrenner legges med utløp i Vorma over normal sommervannstand på 123 m og med erosjonssikring på innsida for vannstand opp til 127,5 m.

Banen skal dimensjoneres for 200-årsflom i Vorma pluss en sikkerhetsmargin på 1 m. Det vil si at banen legges minst på kote 127,5.

Ny bru over Minnevikka skal ivareta seilingsleden for Skibladner.

Ny bane skal bygges slik at antall og varighet på brudd i togtrafikken på Dovrebanen blir begrenset.

Til sist er det en viktig forutsetning å sikre tilstrekkelig areal til anleggsgjennomføring, med et anleggsbelte langs ny bane, midlertidige atkomster, midlertidige deponier mm.

### 2.2 Strekningen Eidsvoll stasjonsområde – Dokknes

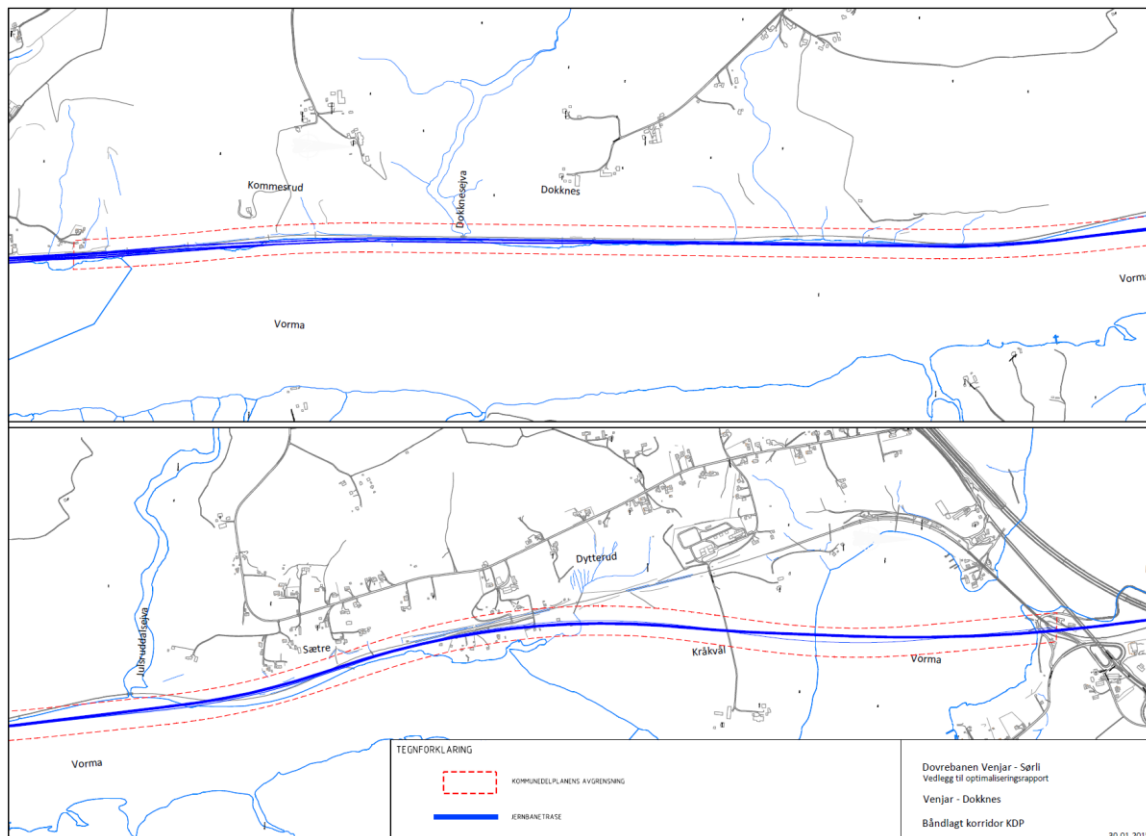
Innføring av Gardermobanen fra sør på Eidsvoll stasjon og et evt nytt godsspor nordover fra stasjonsområdet kan utløse behov for omregulering av Eidsvoll stasjon, jf kap 1.2.

Utbyggingen videre mot Dokknes er langt på vei tilrettelagt med utfylling i henhold til gjeldende reguleringsplan. Det legges til grunn at denne delen av dobbeltsporet, supplert med godsspor på del av strekningen, fullføres som påbegynt, men med miljøtilpasninger på elvesida og erosjonstiltak på innsida. Parallelt med dobbeltsporet etableres driftsveg/turveg, dels innvendig på nedlagt bane og dels utvendig mot Vorma.

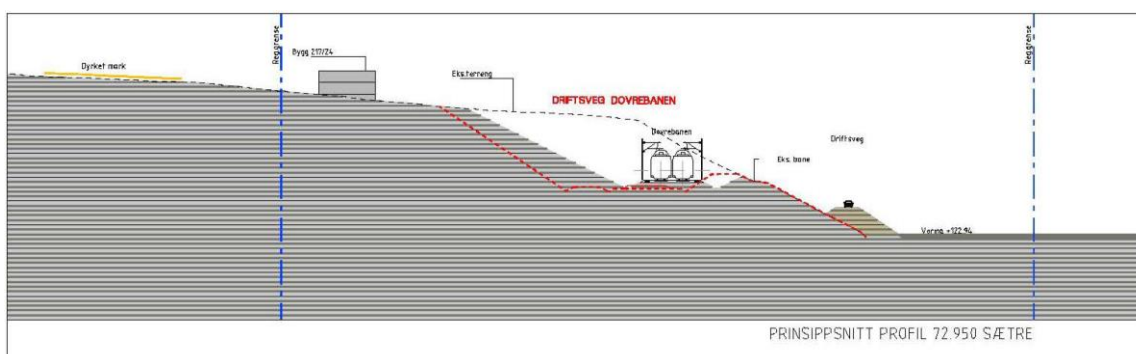
### 2.3 Strekningen Dokknes – Langset

Korridoren fra kommunedelplanen legges til grunn, jf figur 3. Viktige problemstillinger, som også er framkommet gjennom tidligere reguleringsplanprosess, tilsier behov for å søke etter ytterligere tilpasninger til Vorma og evjene på strekningen Julsruddalsevja – Dytterudevja. Det gjelder særlig der

planlagt utfylling ligger nær djupålen i Vorma. Illustrasjonen, figur 5, viser muligheten for å unngå utfylling over en strekning ved Sætre, dersom driftsveg for banen og Vormtråkk legges på innsida av ny bane (rød stipling) og ikke på utsida (markert med grønt). Her er det imidlertid flere hensyn å ivareta.



Figur 4 Korridor fra kommunedelplanen (rød stipling) og foreløpig optimalisert trasé (blå strek)



Figur 5 Terrangsnitt ved Sætre

Ny bru over Minnevika er som tidligere fortsatt tilpasset seilingsleden for Skibladner. Tilpasninger til nybygd bane ved Langset, kombinert med samtidig drift på Dovrebanen, er primært en teknisk og ikke reguleringsmessig utfordring.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 10 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## 2.4 Miljøforutsetninger og miljøoppfølging i prosjektet

Traseen går gjennom et område med fuglelivsfredning og berører et viktig vassdrag, selv om dette er kraftig regulert. Følgende vil bli lagt til grunn og fulgt opp i reguleringsplanen:

- Behovet for og utforming av viltunderganger
- Andre underganger for å sikre tilgang til Vorma
- Utforming av fyllingsfront, med strømbrytere (buner) for å tilrettelegge for pusleplanter
- Utforming av kryssinger av evjene og raviner, med sikte på å bedre vanngjennomstrømmingen
- Støyhensyn
- Tiltak i anleggsperioden for å forebygge utslipp til Vorma

For videre planlegging og utbygging vil det ble utarbeidet en miljøstrategi og en miljøoppfølgingsplan i hht Jernbaneverkets styringssystem. Miljøoppfølgingsplanen følger reguleringsplanforslaget under høring og offentlig ettersyn.

## 3. PLANOMRÅDET

### 3.1 Kort områdebeskrivelse

Planområdet er avgrenset med sikte på å kunne gjennomføre utbygging og drift av dobbeltspor på Dovrebanen fra og med Eidsvoll stasjon fram til nyanlagt dobbeltspor ved Langset. Planområdet omfatter derved Vormas vestsida fra stasjonsområdet til Dytterud, nødvendig areal over Kråkvål og Bjørknes, brutraseen over Minnevika og veg- og banesystemet på nordsida av Minnesund. Også eksisterende jernbane inngår i planområdet. Spennvidden er derved ganske stor; fra sentrumsnære områder og områder med tung infrastruktur til natur- og landbruksområder.

Grensene for planvarsling er sannsynligvis større enn det som vil bli resultatet. For eksempel er Sætrevegen tatt med, i tilfelle vege vil bli en lenke i framtidige Vormtråkk. Hele Kråkvål – Bjørknes-halvøya er også tatt med, dersom områder her er aktuelle for midlertidig massedeponering. Endelig avgrensning av planområdet vil bli fastsatt når behovet for tilgang til arealer, permanent og midlertidig, er avklart.

### 3.2 Plansituasjon

#### 3.2.1 Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel for perioden 2007 – 2018 ble vedtatt 25.06.2007. Området langs Vorma mellom Eidsvoll stasjon og Minnesund er avsatt til LNF-formål, uten adgang til spredt utbygging.

Kommunedelplanen for Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen, vedtatt 24.02.2009, har fastsatt korridor for dobbeltsporet Dovrebane fra Eidsvoll stasjon til Langset, og videre til Hedmark grense.

#### 3.2.2 Reguleringsplaner

Stasjonsområdet, fra Holsevja til Kommesrud, omfattes av reguleringsplan for vendesporprosjektet. Denne planen erstatter søndre del av reguleringsplanen Eidsvoll stasjon – Dokknes. Begge disse planene vil bli avløst av ny reguleringsplan for tilpasning til nye forutsetninger, som omtalt i kap 2.

Reguleringsplanen for Dorr bru (Minnesund nord, vedtatt 2009) foreslås tilsvarende erstattet av ny plan, først og fremst for å avklare tilpasning til ilandføring av ny jernbanebru og etterbruk av nedlagt jernbane.



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 11 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

Søndre del av stasjonsområdet, dvs området sør for Holsevja, vil bli tatt med i reguleringsplanen for Gardermobanen Venjar – Eidsvoll stasjon.

### 3.2.3 Fuglelivsfredningen

Fuglelivet i Vorma, med strandkanter og evjer, mellom Minnesund og Svanfoss ble i 1935 fredet «*mot ødeleggelse eller skade av ethvert slags*». Dette er en artsfredning som gir beskyttelse mot jakt, reirødeleggelse mm, men gir ingen beskyttelse av leveområdene. Dette er altså ingen områdefredning som f eks et naturreservat. Det formelle forholdet til artsfredningen må anses å være avklart i og med vedtaket om kommunedelplan for Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen.

## 4. UTREDNINGSOPPGAVER

I tilknytning til tidligere planarbeid og utbygging på strekningen er det utført mye kartlegging og overvåking langs Vorma. Foreliggende dokumentasjon som er relevant for planarbeidet, og behovet for ytterligere dokumentasjon og vurderinger omtales nedenfor.

### 4.1 Områdestabilitet

#### Formål

Videre utredning skal ivareta prosjektets behov for å prosjektere trygge løsninger. Jf også NVEs krav til dokumentasjon av skredfare.

#### Problemstillinger

Planområdet består av marine avsetninger i sør og elveavsetninger i nord. Eksisterende jernbaneskjæring har vært utsatt for overflateskred. Områder øst for Vorma har relativt høy risiko for et mer omfattende skred. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Dovrebanen i 2012, krevde NVE overvåking av Vormas østbredd, med sikte på å avdekke eventuelle effekter av endra strømningsforhold som følge av utfyllingsarbeidene på vestbredden.

Nåværende stasjonsområde ble etablert på midten av 1990-tallet på en omfattende fylling. Det er ikke kjent setningsskader her. Traseen for vendespor og dobbeltspor nordover mot Dokknes er også anlagt uten registrerte geotekniske problemer. Det er likevel behov for nærmere dokumentasjon av grunnforholdene. Dette gjelder særlig områdene rundt Julsruddalsevja, Dytterudevja og Minnevika. Supplerende undersøkelser er i ferd med å bli gjennomført. Resultater og tiltak vil bli dokumentert i planforslaget.

Utbedring av stikkrenner og tilstrekkelig dimensjonering av nye stikkrenner er vesentlig for å ivareta grunnstabilitet på innsida av banen og selve banekonstruksjonen. Reguleringsplanen må legge til rette for nødvendige tiltak her.

#### Videre arbeid

Det pågår arbeid med å supplere tidligere grunnundersøkelser. Resultatene vil bli dokumentert i planforslaget og i egne fagrapporter.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 12 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## 4.2 Hydraulikk og hydrologi

### Formål

Videre utredning skal dokumentere eventuell påvirkning på Vorma av planlagte tiltak, og gi grunnlag for tilpasninger med sikte på å begrense ulemper.

### Problemstillinger

Utbyggingen berører Vormas elveløp direkte, og dette kan få hydrauliske konsekvenser. Tidligere utredninger (konsekvensutredningen til kommunedelplanen og ytterligere dokumentasjon i hovedplanen) tilsier at utfylling i søndre del, der tiltaket ikke er nær djupålen, verken påvirker strømforhold eller avrenningskapasitet. I området mellom Julsruddalsevja og Dytterud har traseen tidligere krevd utfylling nær og dels ut i djupålen. Det er da påpekt risiko for endringer i strømforholdene, noe som igjen kan få konsekvenser for erosjon på østbredden av Vorma. NVE har derfor krevd overvåking av dette området. Til sist medfører ny bru over Minnevika en risiko for redusert avrenningskapasitet fra Mjøsa.

### Videre arbeid

Tidligere beregninger av hydrauliske konsekvenser oppdateres med utgangspunkt i valgte løsninger. Resultatene dokumenteres i fagrapport og oppsummeres i planforslaget.

## 4.3 Naturmangfold, vassdragsmiljø og landskap

### Formål

Videre utredning skal ivareta dokumentasjonskravene i naturmangfoldloven og vannforskriften, og gi grunnlag for nødvendige tilpasninger av tiltaket med sikte på å begrense negative konsekvenser for miljø og landskap.

### Problemstillinger

Som redegjort for i kap 3.2.3 går en stor del av strekningen gjennom et område med fuglelivsfredning. Det er videre kartlagt flere naturtyper og viltområder med stor verdi.

Overvåking utført i 2013 og 2014 i forbindelse med etablering av vendespor på Eidsvoll stasjon og utfylling nordover mot Dokknes, tilsier at konsekvensene for fuglelivet og vannkvaliteten i Vorma er begrenset. For pusleplantesamfunnene bekrefter overvåkingen tidligere vurderinger om at disse vil reetablere seg, så sant det fins egnete voksesteder; det vil si gruntvannsområder med rolig strøm.

Det er endel kryssende hjortevilt på dagens jernbane, men ingen markerte, faste trekk. Med dobbeltspor, økt trafikk og høyere hastighet vil barriereeffekten og faren for viltpåkjørsler øke. Det er forutsatt viltgjerde langs Vorma, og da blir det særlig viktig å tilrettelegge for viltunderganger på prioriterte steder.

Utfylling mot Vorma er og blir et relativt stort landskapsinngrep, som først og fremst oppleves fra båtbrukere og fra østsida av Vorma. Med den varierende vannstanden i Vorma er det begrenset hva en kan gjøre for å dempe den visuelle virkningen av steinfyllingen. Jordsmonn og beplantning vil f eks være utsatt for erosjon. Terrengforming med tilrettelegging for vegetasjon vil medføre ekstra inngrep i elvestrengen, noe som ikke er ønskelig. Skjæringsområdene på innsida av banen vil over tid bli vegetasjonsdekt, men av sikkerhetshensyn for banen ikke tresatt.

### Videre arbeid

Foreliggende dokumentasjon av naturtyper vil bli oppdatert og supplert i hht planforslaget. Plassering og utforming av kryssingspunkter for hjortevilt vil være en viktig planoppgave.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 13 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

Tiltaket vil bli visualisert med bilder fra 3D-modell. Det vil bli lagt særlig vekt på å illustrere ny jernbanebru over Minnevikka og eksponerte banestrekninger langs Vorma.

## 4.4 Kulturmiljø

### Formål

Videre utredning skal ivareta dokumentasjonskravet i kulturminnelovens § 9 og ellers avdekke eventuelle konflikter med nyere tids kulturminner.

### Problemstillinger

Det er gjennomført arkeologiske undersøkelser langs traseen nord til Sætre, uten at det er gjort funn. Det er gjennomført arkeologiske undersøkelser i tilknytning til hovedplanen. Behovet for ytterligere undersøkelser tas opp med Akershus fylkeskommune.

For arkeologiske funn antas området Bjørknes – Kråkvål å være mest interessant. Av nyere tids kulturminner er brumiljøet på Minnesund særlig interessant. Historiske, arkeologiske og nyere tids kilder viser at Minnesund er et regionalt og nasjonalt verdifullt kulturmiljø. Funn av steinalderlokaliteter, graver fra bronsealder og jernalder bærer preg om lang historisk kontinuitet. Minnesund har alltid vært, er og vil være et ferdselsknutepunkt. Oldtidsveg, Trondhjemske Kongeveg og gårdene Minne og Dorr viser et landskap med stor tidsdybde og er et verneverdig kulturmiljø. Mjössamlingene er preget av en variert maritim virksomhet i historisk tid. Gjestgiveri, skysstasjon, fergested, jernbane og jernbanebru fra 1880-årene og dagens to vegbruer forsterker rollen som kommunikasjonsknutepunkt. De to vegbruene er fredet<sup>1</sup>. Den gamle jernbanebrua er registrert som verneverdig.

### Videre arbeid

Foreliggende dokumentasjon av automatisk fredete og nyere tids kulturminner vil bli oppdatert og supplert i hht planforslaget.

Ny jernbanebru vil bli om lag 860 m lang og blir et nytt dominerende element i brumiljøet ved Minnesund. Det forutsettes en god arkitektonisk utforming tilpasset det vernete brumiljøet ved Minnesund og det spesielle landskapsrommet der brua krysser Vorma.

## 4.5 Landbruk

### Formål

Videre utredning skal dokumentere omfanget av forbruk av dyrka mark og anwise tiltak for å begrense ulemperne. Spesielt vil mulighetene for å utnytte løsmasser til dyrkingsformål være viktig å avklare.

### Problemstillinger

Det er traseen over Kråkvål og Bjørknes som medfører et relativt stort inngrep i dyrka mark. Den djupe skjæringa kan også påvirke drenering og vannhusholdningen i grunnen. Skjæring ved Sætre kan også medføre et inngrep. Videre vil det være behov for riggområder og områder for midlertidige deponier, som kan berøre dyrka mark.

Noen av gårdsbrukene i området Kommesrud – Dokknes har rettigheter til Vorma, og Jernbaneverket har forpliktelser til å sikre denne tilgangen. Disse rettighetene vil bli ivaretatt i planforslaget.

---

<sup>1</sup> FOR-2008-04-17-364 Forskrift om fredning av broer i Statens vegvesens eie.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 14 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

### Videre arbeid

I planforslaget vil det bli redegjort for midlertidig og permanent beslag av dyrka mark, og mulighetene for tiltak for å redusere tapet av dyrka mark. Risiko for endringer i dyrkingsforholdene (drenering, kapillærtransport mm) vil bli vurdert.

## 4.6 Støy, nærmiljø og friluftsliv

### Formål

Utredningen skal dekke opp behovet for dokumentasjon etter T-1442, herunder påvise behovet for støyskjermingstiltak langs banen og behovet for å vurdere lokale tiltak for øvrig.

### Problemstillinger

Det er to problemstillinger ved støy; beregningsgrunnlaget og faktiske eller sannsynlige støyulemper.

Trafikkgrunnlag som er brukt i tidligere arbeid på Dovrebanen må anses å være utdatert da det nye BM 74/75 (FLIRT) regiontoget til NSB ikke er med i underlaget. For støyberegninger på jernbane i de senere år er det også antatt at støysignaturen til BM 74/75 er lik støysignaturen til togtypene BM 71/72/73. Det er i tillegg en usikkerhet i beregningsunderlaget for hastigheter 200-250 km/t. Det er uklart hvor stort avvik dette vil gi mellom beregnet og reelt støynivå fra BM 74/75 togsett og innvirkningen på beregnet  $L_{den}$  støynivå. For videre arbeid vil Jernbaneverket fremskaffe:

- Nytt, oppdatert trafikkgrunnlag med korrekt togsammensetning og hastigheter for disse.
- Støydata for BM 74/75 togsett som også er gyldig for dimensjonerende hastighet på Gardermobanen.

Når det gjelder støyulemper, er det fra tidligere beregninger kjent at banestøyen brer seg over Vorma og medfører støy ved boliger og fritidsboliger. Allerede etablerte støyskjermer ved Eidsvoll stasjon og langs vendesporet ivaretar skjermingsbehovet for Sundet. Videre nordover kan bebyggelsen ved Sætre være eksponert. Hovedplanen viser derfor støyvoller på vestsida av ny bane på en strekning her. Løsmassehåndtering langs strekningen kan derfor være viktig med sikte på god støyskjerming i dette området.

Selve anleggsområdene er ikke tettbygde, men anleggstrafikken vil likevel medføre støyulemper med massehåndtering, peling/spunting og transport.

### Videre arbeid

Beregningsresultatene vil være utgangspunkt for å vurdere støytiltak langs banen, og disse tiltakene vil bli forankret i reguleringsplanen. Støyhensyn/støytiltak i anleggsfasen vil bli beskrevet miljøoppfølgingsplanen

## 4.7 Samfunnssikkerhet

### Formål

Dokumentasjon av samfunnssikkerhet skal dekke opp kravet i pbl § 4-3 og ellers gi grunnlag for å utforme robuste løsninger.

### Problemstillinger

Samfunnssikkerhet i dette prosjektet, som i de fleste andre, har to dimensjoner. Den ene er de risikofaktorene en må ta hensyn til ved planleggingen, og den andre er de risikofaktorer ny jernbane påfører omgivelsene.



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 15 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

Jernbaneverket er pålagt å arbeide systematisk med alle faktorer som kan påvirke pålitelighet, tilgjengelighet og vedlikehold av jernbanenettet, primært med utgangspunkt i hensynet til togdrift, med frakt av passasjerer og gods, men også ut fra hensynet til å ta vare på investeringen. Denne tilnærmingen, RAMS, er dels overlappende med risiko- og sårbarhetsvurderinger i arealplanleggingen, ROS. Det gjelder f eks vurdering av naturrisiko og infrastrukturens sårbarhet. Geotekniske forhold er en særlige risikofaktorer innenfor planområdet. Men det er også ulikheter, ved at RAMS er rettet innad, mens ROS i større grad er rettet utad, mot tredjepart, samfunnsfunksjoner generelt mm.

#### **Videre arbeid**

I den videre planleggingen vil analyser av HMS og SHA (arbeidsmiljørelaterte forhold og sikkerhet i byggeperioden), RAMS (jernbanerelaterte forhold) og samfunnsikkerhetshensyn for øvrig (ROS-analyse for planforslaget) bli samkjørt. Berørte myndigheter vil bli involvert i analysearbeidet.

## **4.8 Anleggsgjennomføring og massedeponering**

#### **Formål**

Målsettingen er om mulig unngå miljøproblemer og begrense ulempene som ikke lar seg forhindre, samt ivareta sikkerheten i anleggsperioden.

#### **Problemstillinger**

Aktuelle problemstillinger er knyttet til følgende temaer:

- Massedeponi
- Riggområder
- Anleggsbelter
- Faseplaner/etappeløsninger
- Transport av masser – bruk av offentlig vei

Det bør unngås å benytte raviner til midlertidige og permanente massedeponier.

#### **Videre arbeid**

Behovet for deponier, riggområder og transport avklares tidlig i planleggingsfasen og det vurderes hvordan viktige hensyn kan innarbeides i planforslaget bl.a med bruk av driftsvilkår i reguleringsbestemmelsene. Oppfølgende tiltak i anleggsfasen vil bli beskrevet i miljøoppfølgingsplan.

## **5. PLANPROSESS**

### **5.1 Planbehandling**

Jernbaneverket ønsker å benytte muligheten etaten har til selv å utarbeide og fremme planforslag, innenfor rammene av pbl § 3-7, tredje ledd. Spørsmålet er tatt opp med kommunen i oppstartmøte, og kommunen har godtatt denne framgangsmåten. Forutsetningen er at planarbeidet skjer i samråd med kommunen.

Planlegging etter pbl § 3-7 innebærer at Jernbaneverket utarbeider plandokumenter og forestår høringsprosessen, mens kommunen er ansvarlig for alle vedtak etter loven. Dette betyr konkret at Jernbaneverket utarbeider forslag til planprogram (dette dokumentet), sender det på høring og legger det ut til offentlig ettersyn, mottar merknader og sammenstiller dem, foretar eventuelle endringer i forslaget til planprogram før det oversendes til kommunen for fastsetting (vedtak). Jernbaneverket utarbeider deretter planforslag og legger dette ut til offentlig ettersyn og sender det på høring, samt mottar og sammenstiller uttalelser. Planforslaget, med eventuelle bearbejninger, oversendes deretter kommunen for sluttbehandling, dvs vedtak i kommunestyret.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 16 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

Jernbaneverket etablerer rutiner hvor kommunen holdes løpende orientert om planarbeidet og blir involvert i alle diskusjoner om viktige valg om løsninger mm underveis. Kommunen avgjør selv behovet for politiske avklaringer i løpet av prosessen. Tilsvarende vil Jernbaneverket legge til rette for løpende dialog med berørte regionale myndigheter, med sikte på å få avdekket og løst eventuelle kritiske elementer.

Planforslaget skal etter forutsetningene være omforent med kommunen før høring og offentlig ettersyn. I motsatt fall foreligger det en situasjon hvor planforslaget neppe vil bli vedtatt. En er da nær en situasjon hvor staten overtar som planmyndighet og sluttbehandler planen etter pbl § 6-4. Jernbaneverket vil tilstrebe at dette ikke blir utfallet.

## 5.2 Tidsplan

Med høring av forslag til planprogram i mars – april 2015 kan programmet bli vedtatt i kommunen i juni 2015. Parallelt med dette og ut juni vil det pågå supplerende undersøkelser, bl a som angitt i kap 4. Samtidig bearbeides det tekniske grunnlaget for reguleringsplanen.

Planforslag, med plankart, planbestemmelser, planbeskrivelse samt dokumentasjon som angitt i kap 4, utarbeides i juni 2015 – januar 2016, fram mot forventet høring og offentlig ettersyn vinteren 2016. Det tas sikte på planvedtak 2. kvartal 2016.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Reguleringsplan</b>									
<b>Detaljplan</b>									
<b>Byggeplan og grunnerverv</b>									
<b>Bygging</b>									

Byggestart er iht NTP (Nasjonal Transportplan) forutsatt i 2018. Jernbaneverket vurderer muligheten for tidligere oppstart.

## 5.3 Medvirkning

Jernbaneverket ønsker mest mulig offentlighet og åpenhet om planleggingen. Åpne møter og regelmessig informasjon til berørte parter, allmennheten og organisasjoner er viktige tiltak. I tillegg kreves det særlig oppmerksomhet overfor grunneiere som kan bli direkte berørt med grunnerverv.

Jernbaneverket tar sikte på å gjennomføre åpne møter i forbindelse med høring av forslaget til planprogram, når utkast til planforslag foreligger og under høring og offentlig ettersyn av planforslaget. Ved alle disse møtene vil prosjektet være representert med grunnervervskompetanse, slik at alle spørsmål om dette kan bli fulgt opp. Jernbaneverket vil utarbeide nyhetsbrev som distribueres til alle husstader i området.

## 5.4 Oppfølging av planen

Vedtatt reguleringsplan er grunnlag for erverv av grunn og rettigheter, ekstern kvalitetssikring og kontrahering av entreprenør. Av dette er det spesielt grunnerverv som har allmenn interesse. Jernbaneverket ønsker i utgangspunktet frivillig avtale med dem som må avstå grunn og rettigheter. Dersom det ikke oppnås frivillige avtaler, har Jernbaneverket anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter til jernbaneanlegg. Berørte grunneiere og rettighetshavere skal informeres om erstatningsregler, rett til dekning av juridisk bistand og gjennomføringen av grunnervervet i offentlige møter om reguleringsplan.

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 17 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## Vedlegg 1:

# Vurdering av alternativ korridor

### Beskrivelse av korridoren

Norsk Bane AS har på vegne av Glomma og Vorma Elvelag skissert en baneløsning som på strekningen Dokknes – Julsruddalsevja – Langset går lenger vest enn løsningene i kommunedelplanen og hovedplanen. Intensjonen er generelt mindre inngrep i Vorma, både ved Sætre og ved kryssing av Minnesundet. Prinsippet er tegnet ut (konstruert), basert på en planskisse fra Norsk Bane. Det er så gjort geometriske kontroller av alternativet, men de fulle konsekvensene av dette alternativet er bare delvis kartlagt.

Hovedtrekk i alternativ korridor er:

1. På strekningen Dokknes – Julsruddalsevja skjæres ny bane inn i terreng, på innsida av dagens bane. På søndre del av denne strekningen er det allerede etablert utvendig fylling for ny bane.
2. Julsruddalsevja krysses på innsida av dagens bane.
3. Forbi Sætre legges banen i skjæring, før fylling dels ut i Vorma, på en strekning der ny bane er lagt oppå dagens bane.
4. Fra Dytterud er banen lagt i slak kurve bak (vest for) Statnetts trafoanlegg, dels i en kulvert, og videre på fylling ut i Minnevikka øst for Minnesund stasjon. Dagens bane krysses to steder på denne strekningen.
5. Ny bru over Minnevikka krysser under fylkesvegbrua litt øst for midten av sundet, krysser under E6, før traseen knyttes til ny bane nord for Langset.

Strekningene 1 – 3 er stedvis innenfor korridoren for kommunedelplanen. De største avvikene oppstår som følge av omfattende løsmasseskjæringer med tilhørende behov for erosjonssikring. Strekning 4 og 5 avviker helt fra kommunedelplanen.

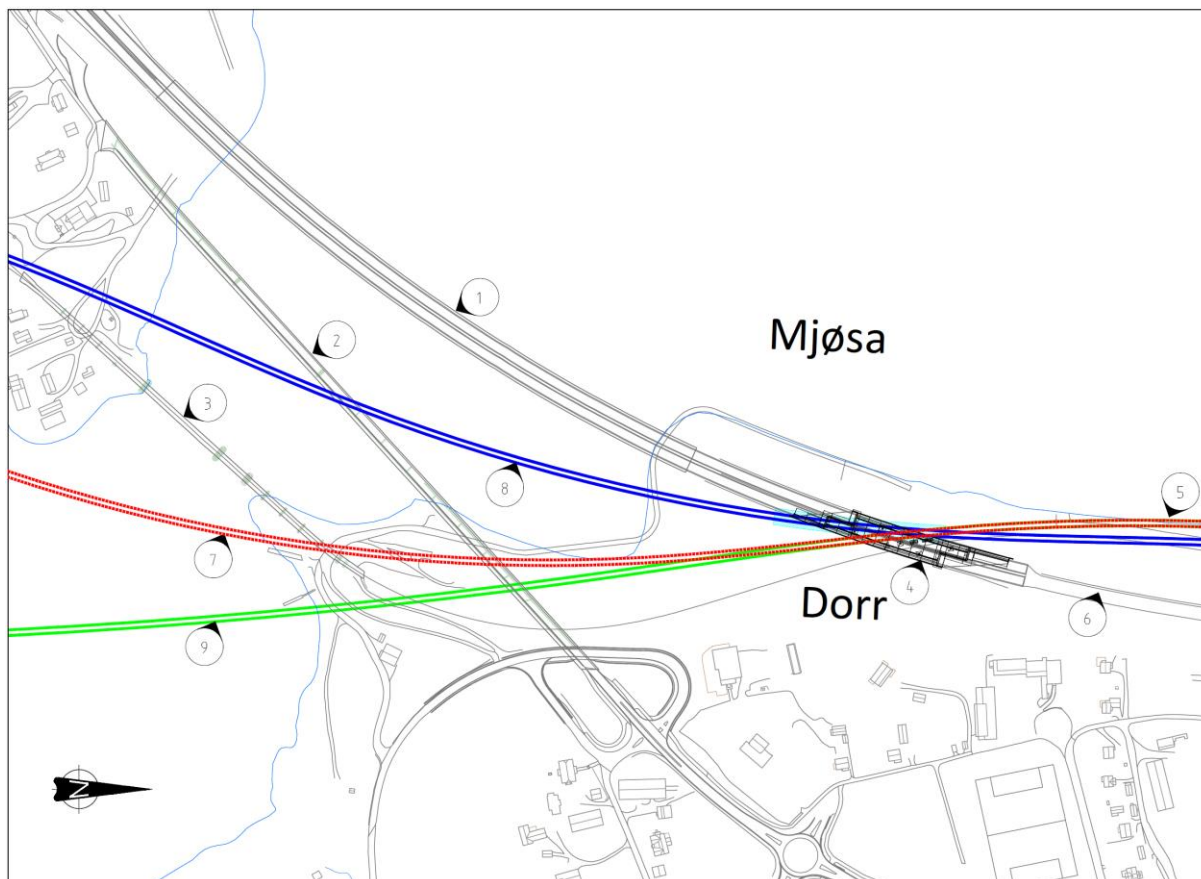
### Vurdering av korridoren

#### Prinsipper

Prinsippet i det alternative forslaget er dels kjent og dels helt nytt. Det kjente gjelder søndre del og løsningen med å skjære inn i løsmassene innenfor dagens bane, framfor fylling på utsida. Gjennomgående innvendig utvidelse ble vurdert og forkastet i kommunedelplanen, først og fremst pga stort overskudd av løsmasser og generell usikkerhet om massestabilitet ved et så stort inngrep. Uansett måtte det påregnes betydelige tiltak for erosjonssikring. De siste års økte oppmerksomhet om løsmassestabilitet og risiko knyttet til løsmasser, bekrefter og forsterker disse innvendingene. Kun dersom særlige hensyn til Vorma eller anleggsgjennomføring tilsier det, kan tyngre løsmasseskjæringer være aktuelt.

Når det gjelder nordre halvdel av strekningen, introduseres en helt ny løsning. Det har tidligere vært vurdert flere østlige alternative traseer, med kryssing over Vorma sør for Kråkvål, diagonalt mot Lynes. Av flere grunner, spesielt grunnforholdene på østsida, ble dette forkastet og er uansett historie på grunn av bygging av nye Dorr bru (bru for E6 over jernbanen) og videre trasé nordover, som også er bygget. Det har tidligere ikke vært vurdert vestlige traseer, hovedsakelig på grunn av fire konfliktpunkter som nå blir bekreftet: Kryssing av eksisterende spor inne på Minnesund stasjon, usikker og i alle fall teknisk krevende anleggsgjennomføring forbi Statnetts anlegg, komplisert bruløsning tett opptil og under eksisterende bruer, og inngrep i og nærføring til helårsbebyggelse.

Alternativ korridor forholder seg altså ikke til kommunedelplanen og de konfliktavveininger som ble gjort i den forbindelse. Det vil si at verken jordvern eller hensynet til Vorma er nye momenter som ikke er vurdert før. Forslaget forholder seg heller ikke til de to oppfølgende reguleringsplanene, som begge langt på veg er gjennomført: Det gjelder utfylling for baneunderbygning på strekningen Kommesrud – Dokknes, og tilrettelegging for ny bane og nybygd bane på nordsida av Minnesund (fellesprosjektet). De investeringene som er lagt ned, i samsvar med vedtatte kommunedelplan og reguleringsplaner, kan ikke settes til side. De prinsipielle forutsetningene som kommunedelplanen var basert på, ligger fast.



*Figur 6 Kritiske elementer ved Minnesund*

Figuren viser:

- 1 – E6-bru
- 2 – FV-bru
- 3 – Jernbanebru
- 4 – Dorr bru
- 5 – Eksisterende jernbanefylling og nyanlagt bane, Langset
- 6 – Eksisterende E6, ligger med stigning mot nord
- 7 – Vestligste trasé for å kunne beholde Dorr bru
- 8 – Alternativ korridor
- 9 – Trasé i kommunedelplanens korridor



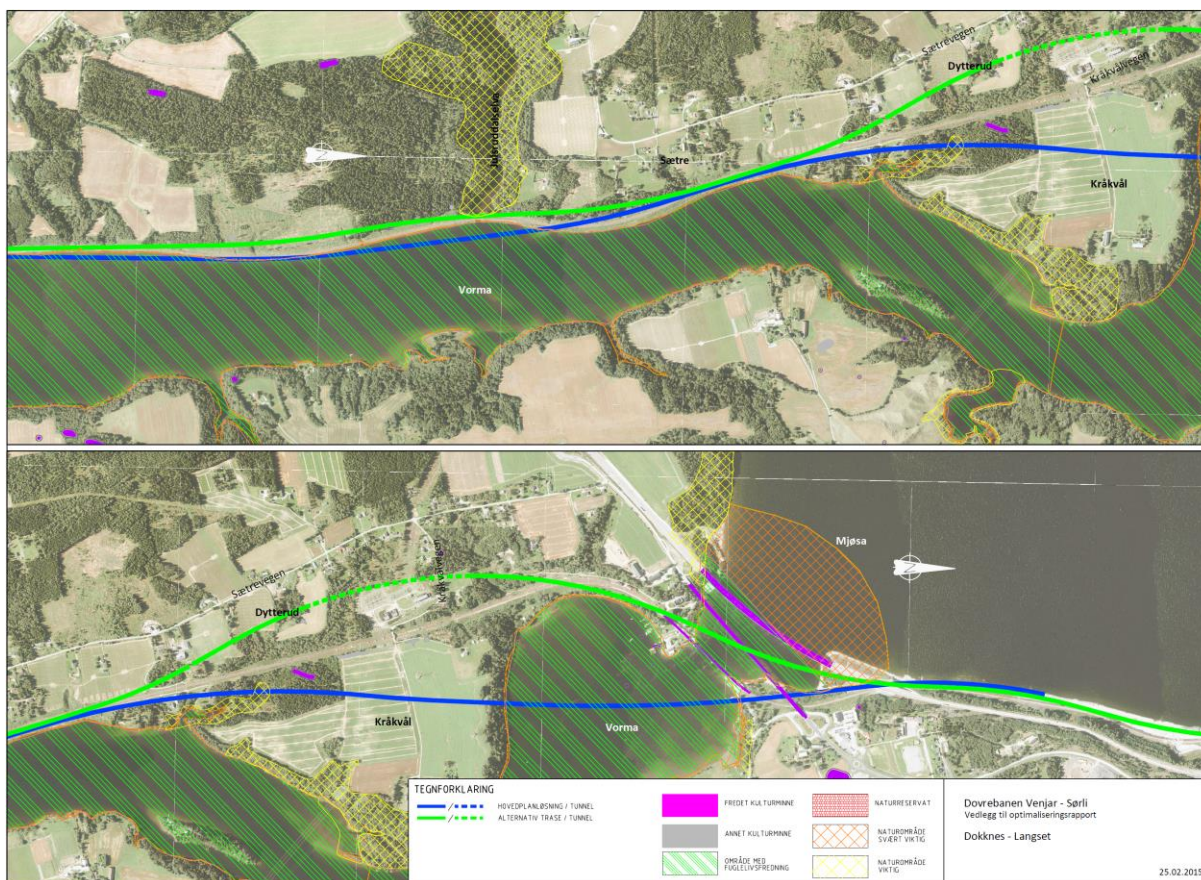
### Anleggsgjennomføring og gjennomførbarhet

Alternativ korridor forutsetter at Dorr bru må bygges om (bygges ny), for at dobbeltsporet skal kunne svinges langt nok vest før kryssingen mot Minnesund stasjon. Det er begrensede muligheter for å flytte jernbanekryssingen lengre vest, pga kravet til høyde under vegbrua. Figur 6 viser hvorfor Dorr bru må rives. Figuren viser også hvor langt vest banekorridoren kan svinges uten å berøre Dorr bru. Hvis en likevel velger å rive Dorr bru, er det høyst sannsynlig at også fylkesvegbrua må bygges om for å få ført ny jernbanebru under. Ombygging av vegbrue kan ikke skje samtidig, da én av bruene til enhver tid må holdes åpen. Samlet anleggstid på denne strekningen kan da bli minst 2 år, og med betydelige ulemper for både gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk på vegnettet. Nærføring til eksisterende jernbanebru vil medføre at Dovrebanen må stenges for togtrafikk i lengre perioder.

Kommunedelplanen og regulert løsning ved Minnesund er tilpasset eksisterende veg- og baneanlegg, med færrest mulig kontaktpunkter mellom eksisterende og ny bane og med færrest mulig konflikter med vegnettet.

Begge alternativene har utfordringer med kravet til oppetid på Dovrebanen, pga behovet for å krysse eksisterende spor. Det vil også være behov for midlertidige omlegginger. Særlig krevende her er alternativ korridors kryssing ved Minnesund stasjon.

Kulvert forbi Statnetts anlegg i alternativ korridor krever en omfattende byggegrep. Arbeidene kan få konsekvenser for ledningsanlegg mm. Eventuelle ombygginger av anlegget kan være konsesjonspliktig etter energiloven, dvs kreve saksbehandling av ukjent omfang. Dette vil uansett være en meget krevende strekning å forsere, med flere usikkerhetsmomenter.



Figur 7 Alternative linjer/korridorer Doknes – Langset

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 20 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

### Spesielle konfliktpunkter med miljø og naturressurser

Vurdert ut fra kjente og sannsynlige konflikter med ulike miljøinteresser, er forholdene slik, jf figur 7:

- Kommunedelplanen/hovedplanen medfører noe større beslag av dyrka mark enn alternativ løsning, pga kryssingen av Kråkvål-/Bjørknesområdet. Alternativ korridor medfører inngrep i dyrka mark ved Sætre og trolig noe ved Dokknes, pga skjæringer.
- Begge alternativene medfører en viss belastning på vannmiljøet og fuglelivet i Vorma, spesielt i anleggsperioden. Overvåking under utbygging av banen rundt og nord for Eidsvoll stasjon i 2013 – 14 har påvist kun kortvarige påvirkninger. Inngrep i voksesteder med pusleplanter vil ut fra overvåkingsresultater være mindre viktig, dersom det etableres egnede habitater ved fyllingsfot. Forskjellen i miljøvirkning på kryssing av Minnevika er at kommunedelplanen/hovedplanen berører strandsonen på ti kortere strekninger og vannflaten med brupilarer over en relativt lang strekning, mens alternativ korridor medfører utfylling av del av strandsonen. Det vil alt i alt neppe være vesentlige forskjeller mellom alternativene.
- Alternativ korridor griper omfattende inn i det fredete brumiljøet i Minnesund, både visuelt og sannsynligvis konstruksjonsmessig.
- Begge alternativene berører naturtyper med stor verdi. Det gjelder Julsruddalsevja (alternativ korridor) og i en viss grad Dytterudevja (Kommunedelplanen/hovedplanen). For sistnevnte arbeides det med justeringer som reduserer inngrepet i evja.
- Konfliktpotensialet med automatisk fredete kulturminner er ikke kjent, men det kan antas å være nær likeverdig.
- Mht landskapsvirkning er det to vesentlige forskjeller; skjæring eller fylling langs Vorma, og frittstående eller «samlet» løsning for bru over Minnevika. Med krav til erosjonssikring av skjæringer vil alternativ løsning medføre et betydelig landskapsinngrep, sett fra øst. Landskapsvirkninger av fylling utenfor dagens bane vurderes å bli mindre. Vurdering av landskapsmessige konsekvenser for brumiljøet krever en mer omfattende analyse. Kulturminnemyndighetenes synspunkter må også tillegges vekt her.
- Alternativ korridor medfører behov for innløsning av helårsbebyggelse og trolig omfattende støytiltak for bebyggelsen langs Sætrevegen. Kommunedelplanens løsning forutsetter innløsning av tre bolig- og fritidseiendommer ved Dytterudevja.

### Tekniske krav

Ny bane er forutsatt dimensjonert for hastigheter opp til 250 km/t der dette ikke medfører vesentlige merkostnader sammenliknet med 200 km/t. Kravet er altså primært 250 km/t, sekundært 200 km/t. Kommunedelplanen/hovedplanens løsning tilfredsstiller dette kravet. Alternativ korridor har en kurvatur som begrenses høyeste hastighet til 180 km/t på deler av strekningen. Dette, sammen med litt økt kjørelengde, medfører økt reisetid.

Alternativ korridor er lagt relativt høyt i terrenget forbi Sætre. Denne høydeforskjellen må tas inn over en strekning fra sør for Julsruddalsevja. Dette medfører større terrenginngrep.

Alternativ korridor har en krevende bruløsning, med kombinasjon av 12,5 % fall mot nord og kurve. Verken arkitektur/konstruksjon eller kostnader er vurdert.

Det har hele tida vært en forutsetning at ny jernbanebru ikke skal påvirke seilingsleden, spesielt for Skibladner. Kravet til seilingshøyde er minimum 13 m, helst 15 m. Kommunedelplanen tilfredsstiller dette behovet.

### **Konklusjon**

Et vesentlig punkt i vurderingene rundt en eventuell alternativ korridor er muligheten til å videreføre nybygget infrastruktur på Dorr i form av spor, teknisk hus og ikke minst Dorr bru på E6. Jernbaneverket har sett i detalj på geometrien i dette området og konkluderer med at dette ikke er

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 21 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

mulig. Banens geometri inklusive Dorr bru er tilpasset kommunedelplankorridoren. Skal en krysse over til Minnevikssida, må Dorr bru rives /ombygges med store negative konsekvenser for E6-trafikken og antagelig også for lokalmiljøet på Langset.

Alternativet har ellers kompliserte uavklarte nærføringer/konflikter med viktige konstruksjoner og anlegg:

- Østre landkar for E6-brua
- Fagverk/fundamenter på fylkesveibrua
- Eksisterende jernbanebru
- Statnetts trafoanlegg

Trasé i alternativ korridor vil kreve ny konsekvensutredning og føre til vesentlig økt tidsbruk og trolig forsinke Intercity-utbyggingen. Jernbaneanverket kan ikke se at det foreligger gode grunner til å utrede dette alternativet nærmere.

Jernbaneanverket konkluderer med at videre planlegging vil bli basert på kommunedelplanens og hovedplanens prinsipp, og der det vil bli lagt betydelig vekt på å begrense ulempene for vassdraget og vassdragsmiljøet. Dette gjelder både ved linjeføring (trasé), utforming av anlegget og anleggsgjennomføring.

**Dovrebanen  
Eidsvoll – Hamar**

**Reguleringsplan  
Eidsvoll stasjon – Langset  
Planprogram**

Side: 22 av 37  
Dok.nr: UEH-00-A-55011  
Rev.: 01B  
Dato: 22.06.2015

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 23 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## Vedlegg 2:

### **Kilder og oversikt over foreliggende dokumentasjon**

UEH-10-A-30302 Supplerende registreringer av biologisk mangfold. Notat utarbeidet av Asplan Viak. 08.06.2012

UEH-10-A-30303 Vannmiljø Eidsvoll – Kråkvål. Notat utarbeidet av Asplan Viak. 01.06.2012

UEH-10-A-30304 Vannfugl i Vorma. Notat utarbeidet av Miljøfaglig utredning. 15.06.2012

UEH-10-A-30305 Supplerende dokumentasjon for reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Kommesrud. Notat utarbeidet av Asplan Viak 12.02.2013

UEH-10-A-55123 Hydrologi – Fylling langs Vorma, strømming og erosjon. Notat utarbeidet av NGI til hovedplan Eidsvoll – Langset. 28.11.2011

UEH-00-A-30302 Kartlegging av gytebekker langs Vorma og Mjøsa i Eidsvoll og Stange kommuner. Rapport utarbeidet av Sweco. Desember 2009.

UEH-10-A-00003\_00A Arkeologisk rapport (til hovedplanen Eidsvoll – Langset)

URH-84-A-00040 Gardermobanen (Gardermoen) – Eidsvoll, Eidsvoll stasjon. Miljøovervåking ved Vorma 2014. COWI. 18.12.2014.

URH-84-A-00006\_00A Gardermobanen (Gardermoen) - Eidsvoll. Registrering av erosjon på Vormas østre bredd. Sweco. 29.05.2013.

Bratli, H., Larsen, B. H. & Gaarder, G. 2005. Kartlegging av vilt og naturtyper i Eidsvoll kommune. NIOS-rapport 13-2005. 140 s.

Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen: Kommunedelplan med konsekvensutredning for Dovrebanen Eidsvoll – Sørli og E6 Minnesund – Skaberud. 2007.

Fylkesmannen i Oppland: Registrering av gyte- og oppvekstområder for ørret i Vorma. Rapport nr 5/04. 15.12.2004

Olsen, KM 2012. Invertebratfunn i og langs Vorma i Eidsvoll. Biofokus-notat. 11 s

Solvang, R. 2007. Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Temarapport Naturmiljø. Statens vegvesen/Jernbaneverket. 101 s.

Syversen, Nina 2009. Miljøundersøkelser i sedimenter i Vorma nord for Eidsvoll stasjon. Notat 20.05.2009. 6 s samt vedlegg (analyserapport).

JBV: Logg over viltpåkjørsler på Dovrebanen 2005 – 2009 (ikke offisiell publikasjon)

NIVA: Overvåking av Glomma, Vorma og Øyeren 2010. Rapport L.NR. 6142-2011. 26.04.2011

**Dovrebanen  
Eidsvoll – Hamar**

**Reguleringsplan  
Eidsvoll stasjon – Langset  
Planprogram**

Side: 24 av 37  
Dok.nr: UEH-00-A-55011  
Rev.: 01B  
Dato: 22.06.2015



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 25 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## Vedlegg 3:

# Sammendrag av uttalelser til forslag til planprogram, med kommentarer

## Hovedtrekk i uttalelsene

Hovedtrekket i de innkomne merknadene er at mange støtter en alternativ, mer vestlig trasé foreslått av Norsk Bane på vegne av Glomma og Vorma Elvelag.

Jernbaneverket fikk gjennomført en innledende teknisk vurdering av den alternative traseen i april 2014. November 2014 signerte Jernbaneverket kontrakt med rådgiverfirmaet Aas-Jakobsen som sammen med flere samarbeidende firmaer (herunder Asplan Viak og Via Nova) skal utarbeide de videre planene for Jernbaneverket. Etter at dette arbeidet ble startet opp i desember er det gjennomført en grundigere teknisk vurdering av alternativ trasé. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet der denne vurderingen er omtalt.

Innkomne merknader til planprogrammet inneholder, etter JBV's oppfatning, ingen nye momenter som gir grunnlag for annen konklusjon enn den som er gitt i planprogrammet.

Ut over dette er det i de innkomne merknadene bekreftet viktige verdier og hensyn på strekningen. Noen nye momenter kommer til. Dette er informasjon som er viktig for det videre planarbeidet, og som vil bli tatt hensyn til så langt det er mulig.

Etter høring og offentlig ettersyn er det gjort følgende endringer i planprogrammet:

- Vurdering av endringer i vannhusholdningen i grunnen som følge av djupe skjæringer er presisert som utredningsoppgave (kap 4.5).
- Opplysning om eiendommer ved Dytterud er presisert (Vedlegg 1).
- Vedlegg 2 er supplert med rapport URH-84-A-0006\_00A Registrering av erosjon på Vormas østre bredd. 29.05.2013.

Alle innkomne merknader til planprogrammet er sammenstilt og kommentert under.

## Oversikt over innkomne merknader

### Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	18.05.2015
Akershus fylkeskommune	04.05.2015
Eidsvoll kommune	12.05.2015
Forsvarsbygg	28.04.2015
Statens vegvesen	30.04.2015
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	21.05.201

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 26 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

#### Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert
Akershus Miljøpartiet De Grønne (MDG)	30.04.2015
AS Oplandske Dampskibsselskap	07.04.2015
Aksjon Nei til Rasering av Mjøsas Strandsone/Bevar Mjøsas og Vormas strandsone	02.05.2015
Dokken Vel	15.04.2015
Eidsvoll Miljøpartiet De Grønne, Naturvernforbundet, Eidsvoll Sosialistisk Venstreparti, Eidsvoll Kristelig folkeparti, Samarbeidsrådet for biologisk mangfold, NOF OA	01.05.2015
For Jernbane	02.05.2015
Glomma og Vorma Elvelag SA	04.05.2015
Mjøssamlingene	14.04.2015
Naturvernforbundet	02.05.2015

#### Private

Uttalelse fra	Datert
Odd Gundersen	28.04.2015
Trond Gundersen, Bjørn Egil Baadshaug, Erik Kommisrud, John-Erik Vika Vidar Doknes, Eugen Tømte	01.05.2015
Atle Hoel-Sommer	01.05.2015
Per Jevne	15.04.2015
Gudrun Kjos	01.05.2015
Aud Klanderud	20.04.2015
Jo Krogvold	02.05.2015
Richard Krogvold/Anne Tidemand	30.04.2015
Jarle Pettersen	22.03.2015
Kjell E. Røise	02.05.2015
Henrik Rønsen	01.05.2015
Dag Skuland/ Hans Ivar Hoel	30.05.2015
Kristine Smestad	01.05.2015
Per og Randi Sætre	27.04.2015
Arnt Kristian Trandum	22.03.2015
Jon Wenger	
Siri og Per Aasland	13.04.2015

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 27 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

## Oppsummering av merknader, med JBV's kommentar

### Myndigheter

Uttalelse	Kommentar
<p><i>Fylkesmannen i Oslo og Akershus (18.05.2015)</i></p> <p>Fylkesmannen konstaterer at det foreligger reguleringsplan, som ikke er aktuelt grunnlag for videre utbygging.</p> <p>Fylkesmannen viser generelt til sitt forventningsbrev til kommunene av 8. april 2015. Videre konstateres det at det er forutsatt supplerende dokumentasjon og miljøoppfølgingsplan. Betydningen av avbøtende tiltak blir understreket.</p>	<p>Uttalelsen tas til etterretning. Jernbaneverket vil holde fylkesmannen orientert om planarbeidet, og særlig løsningen forbi Eidsvoll prestegård naturreservat, med sikte på at planforslaget i hovedsak er avklart før høring og offentlig ettersyn.</p>
<p><i>Akershus fylkeskommune. 04.05.2015</i></p> <p>Tiltaket er svært positivt for et bedret kollektivtilbud og for miljøet.</p> <p>Forutsetter at midlertidige løsninger for fylkesvegen løses på en god måte.</p> <p>Oppfordrer til å se på muligheten for et gang- og sykkelvegnett ifm dobbeltsporutbyggingen.</p> <p>Det er potensiale for funn av automatisk freda kulturminner. Området blir undersøkt i 2015.</p> <p>Det forutsettes at reguleringsplanen med bestemmelser utformes slik at den gamle jernbanebrua ikke skades av ny bru, og at utforminga av ny bru tilpasses eksisterende brumiljø og landskapsrommet best mulig. Dersom kulturminneverdiene knyttet til kulturmiljø og brumiljøet ved Minnesund ikke blir tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget vil fylkesrådmannen vurdere å legge planen fram for fylkesutvalget med forslag om innsigelse. Deltar gjerne i dialog rundt utforming.</p> <p>Håper nedlagt jernbanegrund kan benyttes til turveg.</p>	<p>I det videre planarbeidet vil forhold knyttet til anleggsgjennomføringen være en sentral utfordring. Det vil bli søkt etter løsninger som begrenser ulemper som kan forhindres, også for gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk. Se kap 4.8 i Planprogrammet.</p> <p>JBV er i dialog med AFK vedr gjennomføring av kulturminneundersøkelser. Innspillet tas til orientering.</p> <p>Ny jernbanebru vil bli et nytt dominerende element i brumiljøet ved Minnesund. I det videre planarbeidet forutsettes det en god arkitektonisk utforming tilpasset det vernetede brumiljøet ved Minnesund og det spesielle landskapsrommet der brua krysser Vormå. Se kap 4.4 i Planprogrammet. Innspillet om at AFK vil vurdere innsigelse dersom dette ikke ivaretas tas til orientering.</p> <p>Muligheten for at deler av nedlagt jernbane kan benyttes til fysisk aktivitet og rekreasjon inngår som en forutsetning i planarbeidet, se kap 2.2 og kap 2.3 i Planprogrammet.</p>

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 28 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p><i>Eidsvoll kommune, saksframlegg. 15.04.2015</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Traseen må tilpasses slik at konsekvenser for landskap, natur, dyr- og fugleliv og vassdraget blir minst mulig.</li> <li>2. Forutsetter at konsekvenser for landbruk, natur- og kulturmiljø blir minst mulig, eks ved bruk av støttemur, miljøkulvert, oppdyrking av permanente massedeponier. Det kan vurderes å benytte ravinedaler til permanente deponier, men fordeler og ulemper må vurderes.</li> <li>3. Ny jernbanebru gis gode estetiske kvaliteter og tilpasses forholdene i Vorma og Skibladner gjennom f eks en arkitektkonkurranse.</li> <li>4. Planprosessen må avklare ansvarsforhold for drift og vedlikehold, samt avklare behov for bruk av kommunal infrastruktur. Evt. økte utgifter for kommunen må avklares.</li> <li>5. Kommunens renseanlegg med tilhørende ledningsnett må hensyntas og planen må ikke legge hinder for framtidig utvidelse.</li> <li>6. Kryssingspunkt for vilt må utformes slik at de faktisk fungerer, samt at det må legges til rette for svømmende dyrs mulighet for å komme opp av vannet. Stikkrenner og vanningskulvert bør dimensjoneres slik at småvilt kan krysse igjennom disse.</li> <li>7. Med grunnlag i planprogrammet mener Eidsvoll kommune at det ligger til rette for å velge en best mulig trasé for nytt dobbeltspor innenfor rammene av den vedtatte kommunedelplanen.</li> </ol> <p><i>Kommunestyrets vedtak. 12.05.2015</i></p> <p>Kommunestyret mener JBVs utredning av alternativ trasé dokumenterer at alternativet ikke er noen god løsning. Kommunestyret er nå opptatt av å finne avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser av den korridoren som ble vedtatt i kommunedelplanen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I planarbeidet vil dokumentasjonskrav bli ivarettatt, og gi grunnlag for nødvendige tilpasninger med sikte på å begrense negative konsekvenser for miljø og landskap. Se kap 4.3.</li> <li>2. I planarbeidet vil det bli vurdert midlertidige og permanente tiltak for å redusere inngrep i dyrka mark. Muligheten for å utnytte løsmasser til dyrkingsformål vil bli vurdert. Se kap 4.5 og kap 4.8.</li> <li>3. Det forutsettes at ny bru gis god arkitektonisk utforming som er tilpasset eksisterende brumiljø. Se kap 4.4 i planprogrammet.</li> <li>4. Forholdet vil bli avklart i den videre planprosessen.</li> <li>5. Innspillet tas til etterretning.</li> <li>6. Plassering og utforming av kryssingspunkter for hjortevilt vil være en viktig planoppgave. Se kap 4.3 i Planprogrammet.</li> <li>7. Innspillet tas til etterretning.</li> </ol> <p>Vedtaket legges til grunn for det videre plan- og utredningsarbeidet, herunder arbeidet med å finne avbøtende tiltak, jf kap 4 i planprogrammet.</p>
<p><i>Forsvarsbygg. 28.04.2015</i></p> <p>Forsvarsbygg kan ikke se at planen vil berøre Forsvarets eiendom eller arealbruksinteresser. Forsvarsbygg har ingen merknader.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>
<p><i>Statens vegvesen. 30.04.2015</i></p> <p>Planlagt gang- og sykkelveg må reguleres med standard som gang- og sykkelveg.</p>	<p>Det er behov for driftsveg langs jernbanen. Det er forutsatt at gående og syklende kan benytte</p>

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 29 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p>For tiltak som berører fylkesveg må det lages teknisk plan som grunnlag for reguleringsplanen. Teknisk plan må være godkjent av SVV før planen legges ut til offentlig ettersyn.</p>	<p>denne vegen. Reguleringsmessig status vil bli avklart i det planarbeidet.</p> <p>Innspillet tas til etterretning. Kravet om godkjent teknisk plan for evt tiltak er selvsagt og det er ikke nødvendig å innarbeide det i planprogrammet.</p>
<p><i>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</i> (21.05.2015)</p> <p>NVE påpeker at utbyggingen medfører en innsnevring av Vormas elveløp; et inngrep som omfattes av vannressurslovens bestemmelser. Konsekvenser og kompenserende tiltak må dokumenteres tilstrekkelig i planen, slik at en unngår egen prosess etter vannressursloven § 20.</p> <p>Direkte inngrep i vassdraget bør unngås, men hvis dette ikke er mulig må teknisk utforming, konsekvenser for miljø, flomforhold mm langsmed, oppstrøms og nedstrøms vassdraget dokumenteres. NVE viser her til aktsomhetsplikten i vannressursloven § 5 samt evt erstatningsplikt ved skade og ulempe for allmenne og private interesser.</p> <p>Tiltaket kan påvirke sedimentasjons- og strømningsmønster samt erosjon på breddene. Nærmere informasjon om dette må framskaffes, fortrinnsvis med en 3D-vannlinjeberegning. Det må her også tas hensyn til ny bru over Minnevika. NVE etterlyser for øvrig dokumentasjon fra overvåking som er utført i forbindelse med JBV's vendesporprosjekt.</p> <p>Anleggsveg eller tilrettelegging for friluftsliv bør ikke etableres på utsida av permanent jernbanefylling</p> <p>Flomfaren og sikkerhet ved flom må vurderes. Anbefalt sikkerhetskrav er å dimensjonere for 200 årsflom + 0,5 m sikkerhetsmargin. Arealer utsatt for slik flomrisiko skal markeres på plankartet. NVE påpeker at JBV setter egne akseptkriterier for flom.</p> <p>Tiltak i vassdrag må utføres slik at de ikke medfører økt erosjon eller flomfare, ned- eller oppstrøms. Kulverter mm må dimensjoneres for 200 årsflom, med sikkerhetsmargin. Det påpekes også at en i vassdrag med nedslagsfelt mindre enn 100 km<sup>2</sup> må regne med minst 20 % økt flomvannføring de neste 50 – 100 årene.</p> <p>NVE konstaterer at traseen går gjennom områder med krevende grunnforhold, med tykke</p>	<p>Etterspurt dokumentasjon vil bli framskaffet, slik at parallelle prosesser unngås.</p> <p>JBV anser tiltaket i prinsippet som vedtatt og akseptert. Utforming og konsekvenser er viktige tema i planleggingen, JBV mener dette framgår tydelig av planprogrammet.</p> <p>Se utredningskrav omtalt i kap 4.2.</p> <p>Overvåkingsrapporter oversendes.</p> <p>Slike tiltak, både midlertidige og permanente, vil så langt mulig bli unngått.</p> <p>Se forutsetninger omtalt i kap 2.1.</p> <p>Mindre elver og bekker krysses det banen krysser i dag. Utførelsen blir i utgangspunktet som for eksisterende bruer. Utforming og konsekvenser vil bli redegjort for. NVEs dimensjonerende krav er som forutsatt, jf kap 2.1 i planprogrammet.</p> <p>JBV er godt kjent med disse utfordringene, og mener det er godt redegjort for dette i planprogrammet (kap 4.1).</p>

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 30 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

marine avsetninger. Områdestabilitet og erosjonsforhold må dokumenteres tilstrekkelig, og det må vies særlig oppmerksomhet mot mulige forekomster av kvikkleire. NVE konstaterer at JBV ser ut til å være klar over disse forholdene.	Uttalelsen utløser alt i alt ikke behov for å endre planprogrammet.
---	---

### Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse	Kommentar
<p><i>Akershus Miljøpartiet De Grønne. 30.04.2015</i></p> <p>Er opptatt av at alternative traseer som kan redusere ødeleggelse av elvelandskapet, tap av dyrka mark, inngrep i fuglefredningsområdet, endra hydrologi, fare for erosjon og økt støy blir utredet.</p> <p>Bruløsningen over Minnevikka blir et virvar av bruer.</p> <p>JBV må ta hensyn til det sterke lokale engasjementet.</p> <p>MDG mener det er fullt mulig å bygge dobbeltspor med alternative forslag på strekningen.</p>	<p>Som en del av det videre planarbeidet vil tiltakets virkninger knyttet til inngrep i natur, matjord og elvelandskap bli utredet ihht. kap 4 i Planprogrammet.</p> <p>Det forutsettes at ny bru gis en god arkitektonisk utforming tilpasset det vernete brumiljøet ved Minnesund. Se kap 4.4 i planprogrammet.</p> <p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i Planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p>
<p><i>AS Oplandske Dampskibsselskap. 07.04.2015</i></p> <p>Forutsetter at det blir tatt hensyn til Skibladners seilingsled.</p>	<p>Det er forutsatt at ny bru over Minnevikka skal ivareta seilingsleden for Skibladner, se kap 2.1 i planprogrammet.</p>
<p><i>Aksjon Nei til Rasering av Mjøsas Strandsone/ Bevar Mjøsas og Vormas strandsone. 02.05.2015.</i></p> <p>Er opptatt av at det finnes en mulig redning for natur og miljø i/ved Vorma. Norsk banes GVEs alternativ bør utredes og legges fram for offentligheten og beslutende organer før noen endelig beslutning tas.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i Planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p>
<p><i>Dokken vel. 15.04.2015</i></p> <p>Påpeker at planområdet er viktig for friluftsliv. Velet spør om mulighet for en gang-/sykkel-forbindelse fra Doknes til Vorma og planlagt gang-/sykkelveg langs elva.</p>	<p>Slik forbindelse er forutsatt.</p>
<p><i>Eidsvoll Miljøpartiet De Grønne. Naturvernforbundet Eidsvoll Sosialistisk Venstreparti Eidsvoll Kristelig folkeparti</i></p>	



<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 31 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p><i>Samarbeidsrådet for biologisk mangfold (SABIMA), NOF OA 01.05.2015</i></p> <p>Organisasjonene mener den alternative korridoren kan ha klare fordeler, og at å ikke foreta en skikkelig utredning av denne vil være svært uheldig.</p> <p>Organisasjonene mener at JBV ikke har oppfylt anmodningen fra Eidsvoll kommune om utrede det alternative forslaget på lik linje med JBV's opprinnelige traséforslag.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i dette vedlegget.</p>
<p><i>For Jernbane. 02.05.2015</i></p> <p>Påpeker at jernbanen har en tøff konkurransesituasjon mot veg og fly, og at det stiller høye krav til pålitelighet, høy frekvens og korte reise-/frakttider. Denne strekningen skal betjene tog som vender på Eidsvoll stasjon, tog som stopper og tog som passerer. Planprogrammet må derfor fokusere på utredninger av kapasitet og sikkerhet på Eidsvoll stasjon.</p> <p>Mener det er rett å bruke litt ekstra tid nå for å forsikre seg om rett trasevalg. Oppfordrer kommunestyret til å vedta en ny gjennomgang av begge alternativ.</p> <p>Planprogrammet må fastsette hvordan ei bru over Minnevikka kan bygges, samt miljømessige konsekvenser.</p> <p>Oppfordrer kommunestyret til å vedta en grundig rettslig gjennomgang av Fuglelivsfredningen.</p>	<p>Sikkerhet og kapasitet på Eidsvoll stasjon følges opp i den videre planprosessen for strekningen Venjar-Eidsvoll.</p> <p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p> <p>Det forutsettes at ny bru gis en god arkitektonisk utforming tilpasset det vernetede brumiljøet ved Minnesund. Se kap 4.4 i planprogrammet.</p> <p>Innspillet tas til etterretning.</p>
<p><i>Glomma og Vorma Elvelag SA. 04.05.2015</i></p> <p>GVE oppfordrer og forventer at JBV utreder Miljøtraseen på lik linje med alternativ A1, både i respekt for kommunestyrets vedtak, fordi flere alternativer gir et bedre beslutningsgrunnlag og mulighet for valg av en bedre trasé enn det alternativ A1 representerer.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p>
<p><i>Mjøssamlingene. 14.04.2015</i></p> <p>Mener at plassering av ny jernbanebru indikerer at innseilinga til Mjøssamlingene vil bli berørt og begrenset, spesielt i perioder med sterk strøm. Den planlagte bruas påvirkning av strømforhold og avsetninger av muddermasser vil dessuten kunne endre topografien</p>	<p>Som en del av planarbeidet vil tidligere konklusjoner vedrørende hydrauliske konsekvenser bli oppdatert og gi grunnlag for tilpasninger med sikte på å begrense ulemper, se kap 4.2 i planprogrammet.</p>

<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 32 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

undervanns i Minnevika, øvre del av Vorma, forbi Fremmingøya, og muligens enda lengre nedover vassdraget mot Eidsvoll.	
<i>Naturvernforbundet. 02.05.2015</i> Naturvernforbundet mener det er helt nødvendig at det nå utredes løsninger som er langt mer skånsom mot naturverdiene i og langs Vorma enn hva JBV nå foreslår. Norsk Banes skisserte løsning må inngå som en del av den videre planprosessen og utredes på lik linje med JBV's forslag, som Naturvernforbundet forutsetter at må forbedres vesentlig med tanke på inngrep i naturmiljøet og matjorda.	JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.

### Privatpersoner

Uttalelse	Kommentar
<i>Odd Gundersen. 28.04.2015</i> Av hensyn til landskap, friluftsliv og estetikk må jernbanefyllingen ut i Vorma utføres som en ordnet steinfylling tilrettelagt for reetablering av vegetasjon. Utforming av den nye elvefronten må angis som et særlig tema i planprogrammet, og at det fastsettes i detalj i reguleringsplanen hvordan elvefronten skal framstå når anlegget er ferdig.	Utforming av fyllingsfronten vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Nødvendig krav vil bli innarbeidet i reguleringsplanen.  For problemstillinger knyttet til reetablering / beplantning av steinfyllingen vises det til problembeskrivelse i kap 4.3 i Planprogrammet.
<i>Trond Gundersen (gnr 56 bnr 1), Bjørn Egil Baadshaug (gnr 57 bnr 1-2), Erik Kommisrud (gnr 56 bnr 4), John-Erik Vika (gnr 56 bnr 2), Vidar Doknes (gnr 52 bnr 1),Eugen Tømte (gnr 52 og 53 bnr 3 og 1). 01.05.2015</i> 1. Er opptatt av tilgang til Vorma både for jordbruksmessig drift og rekreasjon. 2. Forutsetter at overenskomster med Jernbaneverket i forbindelse med tidligere grunnerverv overholdes av JBV. Avtaler gjort om bruk av kulvert for vanning må overholdes. Det vil være behov for flere vanningskulverter. 3. Brygge ved Kommisrud må erstattes. Det bør ses på muligheten for å kompensere for vanskelig strømningforhold vha enkel molo. Områder for båtfester og adkomst bør vises i plan. 4. Fyllingsfronter bør utformes slik at de er gangbare. Det bør stilles strengere presisjonskrav til entreprenør for ikke å ødelegge mudderbankene mer enn nødvendig	1. Innspillet tas til etterretning, og vil bli vurdert i det videre planarbeidet. 2. Eksisterende og nye avtaler vil bli vurdert i samråd med grunneier som en del av prosessen med grunnerverv.  3. Forhold knyttet til båtplass og forbindelse til rekreasjonsområdet blir vurdert i det videre planarbeidet.  4. Innspillet tas til etterretning og vil bli vurdert i planforslaget. Føringer for utførelse/gjennomføring vil bli innarbeidet i reguleringsplanen med tilhørende

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 33 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p>ved fyllingsarbeid.</p> <p>5. Ansvar for evt. tiltak mot skred, ettersyn og nødvendig vedlikehold av arealer innenfor og utenfor planområdet må tydeliggjøres i bestemmelser og plankart.</p> <p>6. Grunnerverv begrenses til et minimum.</p> <p>7. Det bes om at JBV medtar tiltak som minimerer støybelastningen mot Vorma.</p> <p>8. Viktige vilttrekk over Vorma må medtas.</p> <p>Ber om forsikring om at området nå er ferdig planlagt. Støtter JBV's forslag til trasé.</p>	<p>miljøoppfølgingsprogram.</p> <p>5. Arealer som kreves for å gjøre sikringstiltak mot skred som følge av tiltaket inngår i reguleringsplanen. JBV har ansvaret for ettersyn og nødvendig vedlikehold av de arealene som blir regulert til jernbaneformål.</p> <p>6. I det videre planarbeidet vil det bli søkt etter løsninger som gir tilstrekkelig, men minst mulig, arealbeslag.</p> <p>7. Støy og støyreduserende tiltak i anleggs- og driftsfase vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p> <p>8. Plassering og utforming av kryssingspunkter for hjortevilt vil være en viktig planoppgave. Se kap 4.3.</p>
<p><i>Atle Hoel-Sommer (gnr 216 bnr 8). 01.05.2015</i></p> <p>Eiendommen er bebygd med flere bygninger med ulike funksjoner knyttet til næring og hobby. Er sterkt uenig i et trasevalg som vil medføre unødvendig skade på miljø, natur og friluftsliv ved Dytterudevja, samt frata ham eiendommen. Ber om at Norsk Banes trasé blir utredet.</p> <p>Ber om rettelse i konklusjonen på s. 19 i Planprogrammet hvor det står at kommunedelplanen forutsetter innløsning av tre fritidseiendommer.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p> <p>Planprogrammet, vedlegg 1, korrigeres på s. 20. Ny tekst: Kommunedelplanens løsning forutsetter innløsning av tre bolig- og fritidseiendommer ved Dytterudevja.</p>
<p><i>Per Jevne (gnr 215 bnr 12). 15.04.2015</i></p> <p>Viser til og vedlegger tidligere uttalelser fra 2011 og 2012. Han gjentar uenighet i trasévalg. Dersom dette likevel blir resultatet, krever han erstatning som dekker kjøp av eiendom med samme kvaliteter som han har.</p>	<p>Eiendommen ligger midt i traseen og vil bli innløst, gitt løsning i fastsatt korridor. Spørsmål om erstatning vil bli behandlet i forbindelse med grunnervervet, og ekspropriasjonserstatningsrettslige prinsipper vil bli lagt til grunn.</p>
<p><i>Gudrun Kjos (gnr 216 bnr 9 og 12). 01.05.2015</i></p> <p>Mener Norsk Banes mer vestlige trasé er bedre mhp natur, miljø og grunneiere.</p> <p>Støyvoll ved Bunes virker unødvendig høy, og tar utsikt mot elva.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p> <p>Støy, støyreduserende tiltak og utforming av disse i anleggs- og driftsfase vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p>

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 34 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p>Opptatt av Skibladner skal fortsette å gå i rute mellom Eidsvoll og Minnesund.</p> <p>Ønsker ikke at raseringen langs Mjøsa skal bli virkelighet langs Vorma.</p>	<p>En forutsetning for planarbeidet er at Skibladners trafikk skal opprettholdes.</p>
<p><i>Aud Klanderud (216 bnr 14).</i> 20.04.2015</p> <p>Er opptatt av endra støyforhold, og ber om at støyreducerende tiltak blir vurdert for hennes eiendom.</p> <p>Ber om økonomisk tilskudd som følge av at tilgang til elva med friluftsmuligheter blir borte.</p>	<p>Støy, støyreducerende tiltak og utforming av disse i anleggs- og driftsfase vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p> <p>Ved grunnverv vil vanlige erstatningsrettslige prinsipper bli lagt til grunn.</p>
<p><i>Jo Krogvold.</i> 02.05.2015</p> <p>Dobbeltsporet jernbane over Kråkvål/Bjerknes vil gi store arronderingsmessige konsekvenser, samt påvirke kapillærtransporten.</p> <p>Grunnforhold og stabilitet vil gi betydelige utfordringer nord på Bjørknes.</p> <p>Gammelt spor tilbakeføres til opprinnelig terreng.</p>	<p>I den videre planprosessen vil det bli vurdert løsninger for å redusere det permanente beslaget av dyrka mark, se pkt. 4.5 i planprogrammet. Forhold knytta til endringer i vannhusholdningen som følge av dobbeltspor over Kråkvål/Bjerknes blir presisert i planprogrammet kap 4.5.</p> <p>Grunnforholdene vil bli undersøkt som grunnlag for å prosjektere trygge løsninger, se kap 4.1 i planprogrammet.</p> <p>Tilbakeføring av arealer for gammelt spor vil bli vurdert der denne ikke skal benyttes til driftsveg/turveg.</p>
<p><i>Richard Krogvold og Anne Tidemand (gnr 216 bnr 4).</i> 30.04.2015</p> <p>Støtter JBV's forslag til reguleringsplan. Ønsker mur istedenfor skjæring for å redusere arealbeslag.</p> <p>Er opptatt av at støyvoll ikke hindrer utsyn til elva.</p> <p>Dagens tilgang til elva og båtfeste ønskes opprettholdt. Tilgang til Dytterudevja gjennom gangkulvert ønskes opprettholdt.</p>	<p>I den videre planprosessen vil det bli vurdert løsninger for å redusere det permanente beslaget av dyrka mark, se kap 4.5 i planprogrammet.</p> <p>Støy og støyreducerende tiltak i anleggs- og driftsfase vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p> <p>Atkomst til Dytterudevja/Vorma fra Sætre-området er en viktig planutfordring. I dette arbeidet inngår også vurdering av båtfeste mv. i planområdet.</p>
<p><i>Jarle Pettersen (gnr 215 bnr 13 og 14).</i> 22.03.2015</p> <p>Antar at eiendommene blir berørt. Er i tillegg opptatt av atkomsten til Dytterudevja.</p>	<p>De to hytteeiendommene ligger vest for dagens bane og kan bli berørt. Atkomst til Dytterudevja/Vorma fra Sætre-området er en viktig planutfordring.</p>

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 35 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p><i>Kjell E. Røise. 02.05.2015</i></p> <p>Foreslår et nytt alternativ som går mellom Norsk banes alternativ og JBV's alternativ som medfører at Dorr bru kan benyttes og at våtmarksområdet i Minnevikka kan beholdes. Alternativet kommer ikke i konflikt med trafostasjonen. Konsekvensen for grunneiere og miljø synes mindre enn ved andre løsninger, og trenger ikke å bli dyrere.</p> <p>Friseilingshøyden for Skibladner er overdrevet.</p> <p>Kunnskap og løsmasser og fjell ved Langset er mangelfull.</p>	<p>For vurdering av nytt alternativ gjelder de samme problemstillingene som for Norsk Banes alternativ. JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p> <p>Kravet til seilingshøyde for Skibladner er satt til minimum 13 m, helst 15 m.</p> <p>Grunnforholdene vil bli undersøkt som grunnlag for å prosjektere trygge løsninger, se kap 4.1 i planprogrammet.</p>
<p><i>Henrik Rønsen. 01.05.2015</i></p> <p>Ber om at Norsk Banes alternative trasé vurderes som et likeverdig og reelt alternativ med tanke på beslag av dyrka mark, berøring av biologisk mangfold, støyforhold, dyrs tilgang til vann, antatt kostnad og konflikt med grunneiere.</p> <p>Er opptatt av fare for ras/erosjon.</p> <p>Etterlyser konsekvensutredning.</p>	<p>JBV mener å ha dokumentert på en tilstrekkelig måte at alternativet ikke er byggbart uten store konsekvenser og at det av den grunn ikke er behov for å utrede alternativet ytterligere. Det vises til vedlegg 1 i Planprogrammet og kommentar først i vedlegget.</p> <p>Grunnforholdene vil bli undersøkt som grunnlag for å prosjektere trygge løsninger, se kap 4.1 og 4.2 i planprogrammet.</p> <p>Kommunedelplanen som ble vedtatt i 2009 er konsekvensutredet. Forutsetningen for arbeidet med reguleringsplanen er den korridoren som er fastsatt i kommunedelplanen. Planarbeidet omfattes derved av unntaket for utredningsplikt i forskriftens § 2, andre ledd. Planprogrammet avklarer behovet for ytterligere utredningsoppgaver.</p>
<p><i>Dag Skuland/ Hans Ivar Hoel (gnr 186 bnr 1 og 4). 30.04.2015</i></p> <p>Ingen fylling ut på stranda eller ut i elva.</p> <p>Fri adkomst til båtutsetningsplass og brygger, benyttes av grunneiere og lokalbefolkningen.</p> <p>Fiskegrunner nedenfor gammel jernbanebru må ivaretas. Gyteplasser må ivaretas.</p> <p>Tilgang til pumpehus for vanning og vanningsvann med tilstrekkelig kvalitet fra Vorma må ivaretas i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Adkomstveg til stranda må opprettholdes. Gårdene har vegrett til denne.</p>	<p>Området er allerede regulert gjennom den vedtatte reguleringsplanen for Dorr bru. Det kan være behov for mindre justeringer av planen i strandsonen. Innspillet tas til etterretning.</p>

<b>Dovrebanen</b> <b>Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan</b> <b>Eidsvoll stasjon – Langset</b> <b>Planprogram</b>	Side: 36 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p>Alt må settes tilbake til opprinnelig stand etter anlegg.</p> <p>Grenser mellom eiendommene og JBVs eiendom må fastsettes (ved lavvann).</p>	
<p><i>Kristine Smestad. 01.05.2015</i></p> <p>Opprettholde adkomsten til Vorma mellom Doknes og Julsrud (Jensrudundergangen), samt mulighet for påkobling til Vormtråkk fra Dokken.</p>	<p>Opprettholdelse av Jensrudundergangen og adkomst fra Dokken mot Vormtråkk er forutsatt.</p>
<p><i>Per og Randi Sætre (gnr 217 bnr 4). 27.04.2015</i></p> <p>Er opptatt av at eventuell støyvoll ikke må bli slik at den skjærer for utsikt til Vorma.</p> <p>Ønsker at det legges til rette for båt plass på yttersiden av banen, nord for kulvert. Adkomst til evja må ivaretas, f eks. med gangkulvert, for å opprettholde adkomst til dagens rekreasjonsområde.</p>	<p>Støy, eventuelle støyreducerende tiltak og utforming av disse vil bli vurdert som en del av planarbeidet. Se kap 4.6 i Planprogrammet.</p> <p>Forhold knyttet til båt plass og forbindelse til rekreasjonsområdet blir vurdert i det videre planarbeidet. Adkomst til Dytterudevja/Vorma fra Sætre-området er en viktig planutfordring.</p>
<p><i>Arnt Kristian Trandum (gnr 173 bnr 1). 27.04.2015</i></p> <p>Er opptatt av erosjon på østsiden av Vorma, og endringer i støysituasjonen. Ber om befaring før Vorma stiger.</p>	<p>Forhold knyttet til fare for økt erosjon blir vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.1 og 4.2 i planprogrammet. Det er gjennomført overvåkning i 2013, i tillegg vil det bli gjennomført supplerende undersøkelser i 2015.</p> <p>Støy og eventuelle støyreducerende tiltak vil bli vurdert som en del av planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p>
<p><i>Jon Wenger (gnr 213 bnr 1). Mottatt 29.04.2015</i></p> <p>Er opptatt av virkningene av anleggsveger for massetransport for egen eiendom i anleggsperioden og at grunnforhold i området er dårlige.</p> <p>Wenger har bryggeanlegg med adkomstveg som ligger nært inntil ny jernbanefylling. Bryggeanlegget kan ikke benyttes i anleggsperioden. Det samme gjelder skog som benyttes til paintball/events. Dette må erstattes.</p> <p>Det må gjøres avbøtende tiltak for støy både i anleggsfasen og i driftsfasen.</p> <p>Beslag av dyrka mark må kompenseres med annen lett tilgjengelig mark. Det bes om mer konkret og personlig informasjon om hva som skal skje på eiendommen.</p>	<p>Anleggsgjennomføring, herunder transport av masser, er en sentral del av det videre planarbeidet. Løsninger og virkninger av disse vil bli vurdert og behovet for oppfølgende tiltak vil bli beskrevet i et eget Miljøoppfølgingsprogram, se kap 4.8 i planprogrammet.</p> <p>Grunnforholdene vil bli undersøkt som grunnlag for å prosjektere trygge løsninger, se kap 4.1 i planprogrammet.</p> <p>Støy og støyreducerende tiltak i anleggs- og driftsfasen vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p> <p>I den videre planprosessen vil det bli vurdert løsninger for å redusere det permanente beslaget av dyrka mark, se kap 4.5 i planprogrammet. Eier vil bli fulgt opp i planprosessen.</p>



<b>Dovrebanen Eidsvoll – Hamar</b>	<b>Reguleringsplan Eidsvoll stasjon – Langset Planprogram</b>	Side: 37 av 37 Dok.nr: UEH-00-A-55011 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	---	---

<p><i>Siri og Per Aasland (gnr 216, bnr 7).</i> 13.04.2015</p> <p>Er opptatt av enkel og god tilgang til Dytterudevja og utsikt til Vorma. Ønsker at det opprettholdes kryssing av banen, og at støyskjerm ikke tar utsikt østover.</p>	<p>Atkomst til Dytterudevja/Vorma fra Sætre-området er en viktig planutfordring. Støy og eventuelle støyreduserende tiltak, samt utforming av disse, vil bli vurdert som en del av planarbeidet. Se kap 4.6 i planprogrammet.</p>
---	---