

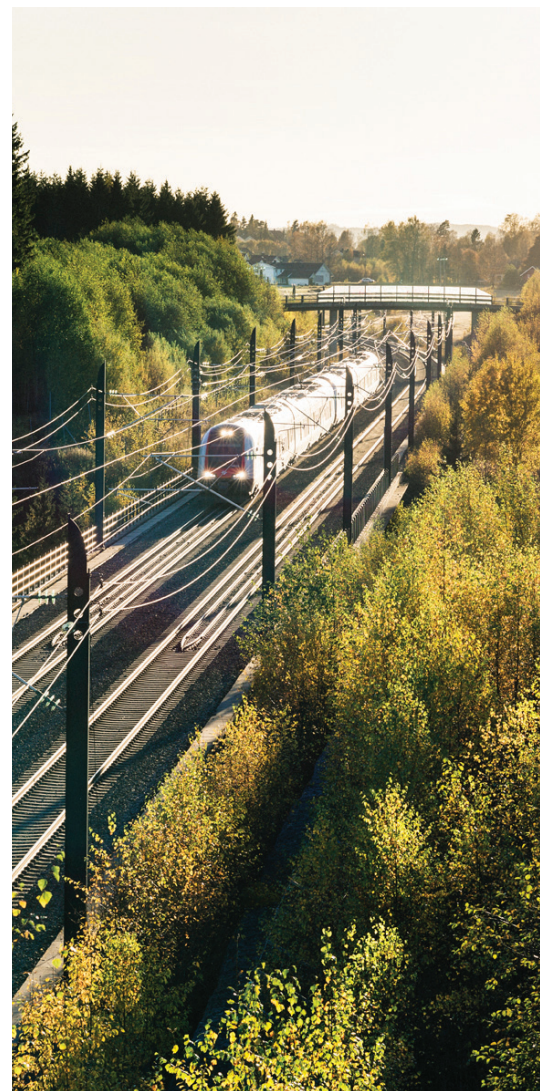


Jernbaneverket

Venjar - Eidsvoll


Fastsatt planprogram

DETALJREGULERINGSPLAN FOR GARDERMOBANEN VENJAR-EIDSVOLL I EIDSVOLL KOMMUNE
16.06.2015





Detaljreguleringsplan for
Gardermobanen Venjar – Eidsvoll stasjon
Fastsatt planprogram

01B	Etter høring/off ettersyn og vedtak	22.06.2015	EGU	JMS	ABRA
00B	Høringsforslag	18.03.2015	EGU	SMS	ABRA
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Gardermobanen (Venjar) – Eidsvoll Planprogram for Venjar – Eidsvoll stasjon Km 65.400 – 67.900		Antall sider			
		33			
		Produsent	Aas-Jakobsen		
		Prod.tegn.nr.			
		Erstatning for			
		Erstattet av			
Prosjekt: 960301 Parsell: 05	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:		
		UEH-05-A-55001	01B		
 Jernbaneverket		Drifts dokument-/tegningsnummer:	Revisjon drift:		
		NA	NA		

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 1 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 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 Gardermobanen fra Venjar til Eidsvoll stasjon 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 alternative plasseringer av nytt spor og anbefaling om valg av løsning som skal ligge til grunn for arbeidet med konsekvensutredning og planforslag.

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, på Eidsvoll rådhus og kommunens hjemmeside, 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.

Uttalelser til forslag til planprogram er referert og kommentert i vedlegg 2. 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:

- *Kap.4.4 Kulturmiljø*: Krav om hagearkeologisk undersøkelse ved Eidsvoll prestegård.
- *Kap.4.10 Anleggsgjennomføring*: Krav om teknisk plan og eventuell faseplan, godkjent av Statens vegvesen, for omlegging av fylkesveg 181.

Planprogrammet ble fastsatt av Eidsvoll kommunestyre 16.06.2015.

Juni 2015

Anne Braaten
Prosjektsjef Venjar - Langset
Jernbaneverket

**Gardermobanen
Venjar – Eidsvoll**

**Reguleringsplan
Venjar – Eidsvoll stasjon
Planprogram**

Side: 2 av 33
Dok.nr: UEH-05-A-55001
Rev.: 01B
Dato: 22.06.2015

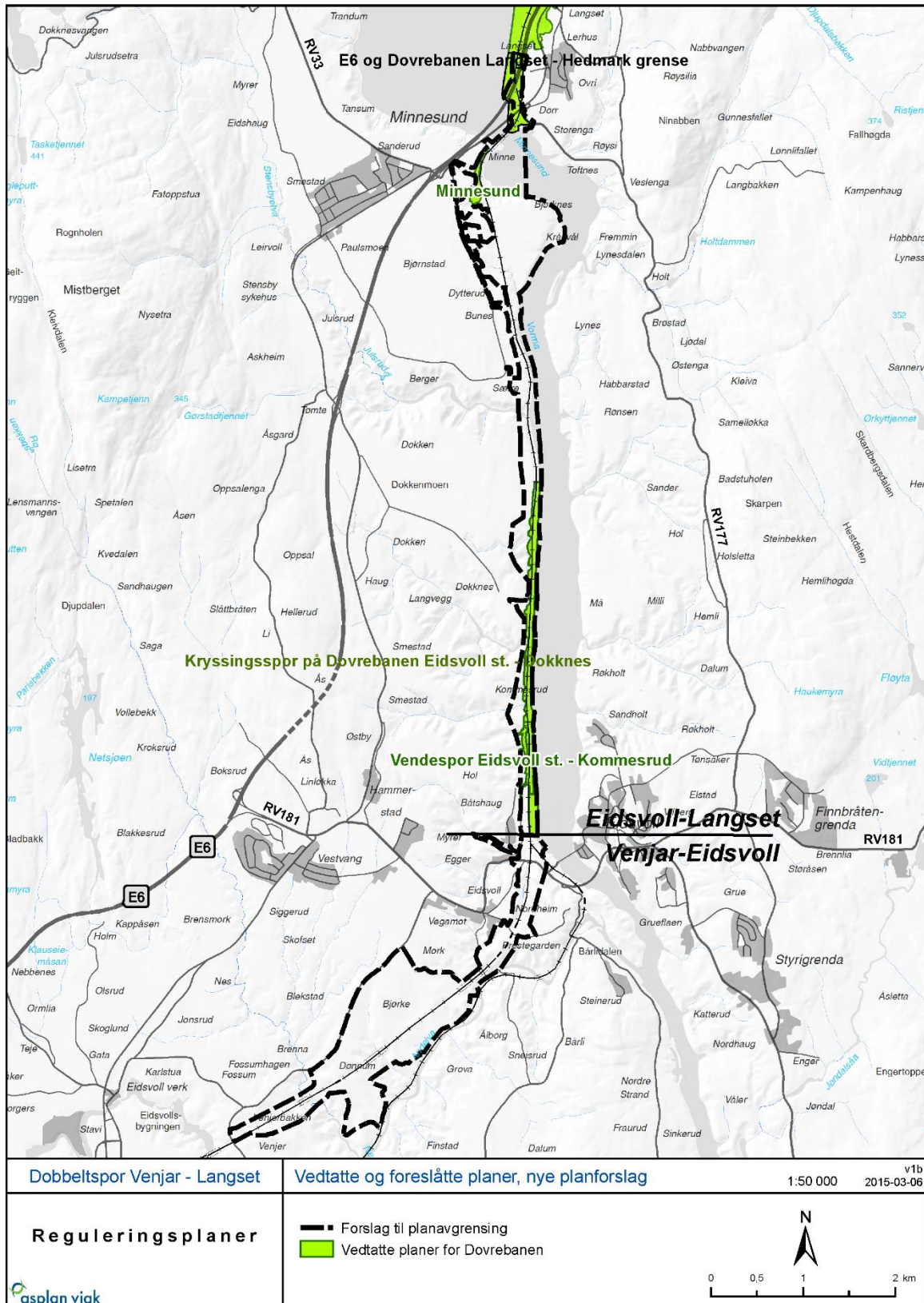
Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 3 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

Innhold:

1	BAKGRUNN OG MÅL	5
1.1	IC-satsingen	5
1.2	Planstatus og planbehov	6
1.3	Krav om konsekvensutredning	6
2	NÆRMERE OMTALE AV TILTAKET	7
2.1	Dagens situasjon	7
2.2	Aktuelle løsninger og alternativer	8
2.3	Tekniske krav	9
2.4	Miljøforutsetninger og miljøoppfølging i prosjektet	10
2.5	Kriterier for valg av alternativ	10
2.6	Begrunnelse for valgt alternativ	11
3	PLANOMRÅDET	15
3.1	Kort områdebeskrivelse	15
3.2	Plansituasjon	15
3.3	Natur- og kulturmiljøfredninger	16
4	UTREDNINGSOPPGAVER	16
4.1	Landskapsbilde	16
4.2	Nærmiljø og friluftsliv	17
4.3	Naturmiljø	17
4.4	Kulturmiljø	18
4.5	Landbruk (naturressurser)	19
4.6	Støy og vibrasjoner	20
4.7	Hydrologi	21
4.8	Grunnforhold og områdestabilitet	21
4.9	Samfunnssikkerhet	22
4.10	Anleggsgjennomføring og massedeponering	22
5	PLANPROSESS	23
5.1	Planbehandling	23
5.2	Tidsplan	24
5.3	Medvirkning	24
5.4	Oppfølging av planen	25

Vedlegg:

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



Figur 1 Foreløpige plangrensener Gardermobanen Venjar – Eidsvoll st og Dovrebanen Eidsvoll st - Langset

1 BAKGRUNN OG MÅL

1.1 IC-satsingen

Gjennom behandlingen av Meld.St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, ble det besluttet målrettet utbygging av IC (InterCity)-strekningene på jernbanenettet på Østlandet. Begrunnelsen for denne satsingen 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 Gardermobanen/Dovrebanens del betyr det dobbeltspor til Hamar i første omgang, og deretter Lillehammer.



Figur 2 IC-strekningene

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 6 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

Gardermobanen og Dovrebanen i Eidsvoll er vesentlig i denne satsingen: Det er bygget dobbeltspor sør i kommunen fram til Venjar, og det er dobbeltspor under utbygging fra Langset til Hedmark grense. Sporarrangementet på Eidsvoll stasjon er oppgradert i 2014 for å legge til rette for forbedret togtilbud på Østlandet. Ca. 13 km av IC-satsingen på Dovrebanen 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 og planbehov

Det er reguleringsplan, vedtatt i 1995, for dobbeltspor på Gardermobanen helt fram til Eidsvoll stasjon. Fra Venjar til Eidsvoll stasjon, en strekning på 4 km, er det kun bygget enkeltsporet bane. Hovedspørsmålet i reguleringsplanarbeidet er derfor avklaring vedrørende om det nye sporet skal ligge på øst- eller vestsiden av eksisterende spor.

Jernbaneverket har foretatt en utredning av dobbeltspor på den aktuelle strekningen, datert 27.06.2013. I tillegg vil det i forbindelse med IC-satsningen bli utarbeidet en ny detaljplan (teknisk plan) for den aktuelle strekningen, og det er denne planen som er det tekniske underlaget for reguleringsplanen. På bakgrunn av undersøkelser og optimaliseringsstudier utført i forbindelse med det innledende arbeidet, foreligger det tilstrekkelig kunnskap til å fastsette på hvilken side av eksisterende spor det nye sporet skal legges. I tillegg til fastsetting av trase for nytt spor, vil det i reguleringsplanprosessen være viktig å få innarbeidet nye hensyn og forutsetninger. Ikke minst er arealbehov og løsninger knyttet til anleggs-gjennomføringen viktig å få vurdert og avklart.

Planarbeidet på strekningen Gardermobanen Venjar – Eidsvoll koordineres med reguleringsplanarbeidet videre nordover fra Eidsvoll; Dovrebanen Eidsvoll – Langset, som varsles i egen prosess.

Reguleringsplanen skal være grunnlag for å erverve nødvendig grunn og rettigheter for å bygge dobbeltsporet jernbane med tilhørende anlegg, og ellers fastsette vilkårene for utbygging og drift av banen.

1.3 Krav om konsekvensutredning

Selv om det foreligger en godkjent reguleringsplan for dobbeltspor på strekningen, vil prosjektet føre til en sideforskyvning og utvidelse av planområdet. Tiltaket gjelder en jernbanelinje for langdistansetraffikk og Jernbaneverket legger dermed til grunn at reguleringsplanen er utredningspliktig, jf. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, fastsatt 19.12.2014, § 2, bokstav f, vedlegg I nr. 18.

Kravet om konsekvensutredning (KU) av planen innebærer utvidet saksbehandling, med planprogram som blant annet presiserer de konkrete utredningsoppgavene. Dette er omtalt i

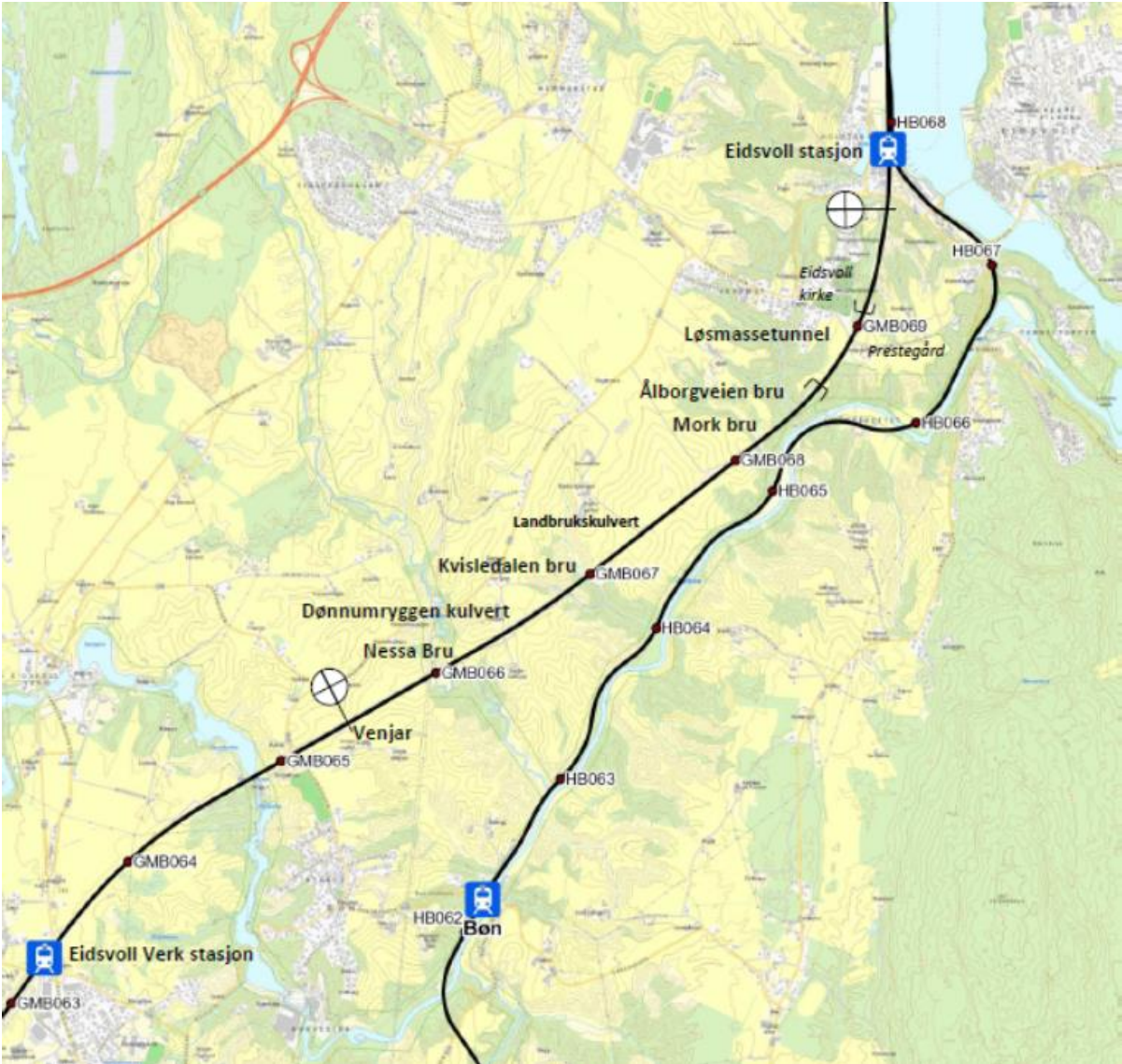
Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 7 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

kap 4. Relevante konsekvensvurderinger vil dels bli rapportert særskilt, dels gitt direkte i planbeskrivelsen, som indikert i kap 4. Planprogrammet fastsettes av kommunen, jf kap 5.

2 NÆRMERE OMTALE AV TILTAKET

2.1 Dagens situasjon

Gardermobanen ble åpnet i 1998, og er dobbeltsporet fram til Venjar. Strekningen Venjar – Eidsvoll stasjon er enkeltsporet. Traseen går gjennom et utfordrende terreng. Hovedsakelig et kupert ravelandskap med løsmasser og til dels krevende grunnforhold. På strekningen er det fire bruer. Nessa bru (123 m), Kvisldalen bru (242 m), Mork bru (158 m) og Ålborgveien bru (102 m). I tillegg er det en 80 m lang kulvert ved Dønnumryggen samt en 480 m lang løsmassetunnel inn mot Eidsvoll stasjon. Det innebærer at ca. 1/3 av strekningen består av konstruksjoner.



Figur 3 Konstruksjoner på Gardermobanen Venjar - Eidsvoll

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 8 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

2.2 Aktuelle løsninger og alternativer

Dagens enkeltspor ble bygget midt i den regulerte traseen for dobbeltspor. Bygging av dobbeltspor etter gjeldende reguleringsplan fra 1995 lar seg derfor ikke gjennomføre med mindre eksisterende spor og konstruksjoner rives. Dermed kan ikke denne løsningen gjennomføres uten langvarig stans i togtrafikken og store kostnader. Dette anses ut fra dette som et uaktuelt alternativ.

Utgangspunktet for planen er at dagens spor beholdes. Ettersom sporvekselen på Venjar er midtstilt gir den ikke noen føringer for hvilke side det nye sporet bygges. Hensynet til togtrafikken er utfordrende i byggeperioden for alle alternativer, og vil vies stor oppmerksomhet i planarbeidet. Eksempelvis i forhold til adkomster og anleggsbelte.

Jernbaneverket har utarbeidet en utredning om muligheter for dobbeltspor Venjar – Eidsvoll, datert 27.06.2013. Utredningen utforsket mulighetsrommet for bygging av dobbeltspor på den nevnte strekning. Det anbefales i utredningen at nytt spor etableres på østsiden av eksisterende spor.

I oppstart av arbeidet med detalj- og reguleringsplan er det gjennomført en optimaliseringsfase der ulike traseer er vurdert på nytt og der det er utredet alternativer på begge sider av eksisterende spor.

Sidevalg øst eller vest for dagens enkeltspor og valg av åpen byggegrop for kulvert (løsmassekulvert parallelt med dagens kulvert) eller løsmassetunnel har hver for seg sine problemstillinger, også for arealplanleggingen. Konsekvensene er ikke vesensforskjellige, men har trolig ulikt omfang. Viktige kjennetegn er:

- Brutto forbruk av dyrka mark, inkl omfanget av skjæringer og fyllinger.
- Inngrep i naturområder generelt og Eidsvoll prestegård naturreservat spesielt
- Inngrep i kulturmiljøer, spesielt knyttet til Eidsvoll kirke med kirkegård (på vestsiden) og Eidsvoll prestegård (på østsiden)
- Behovet for permanente og midlertidige løsmassedepoier
- Tilkomst til anleggsområdene, herunder ulemper for tilgrensende boligområder

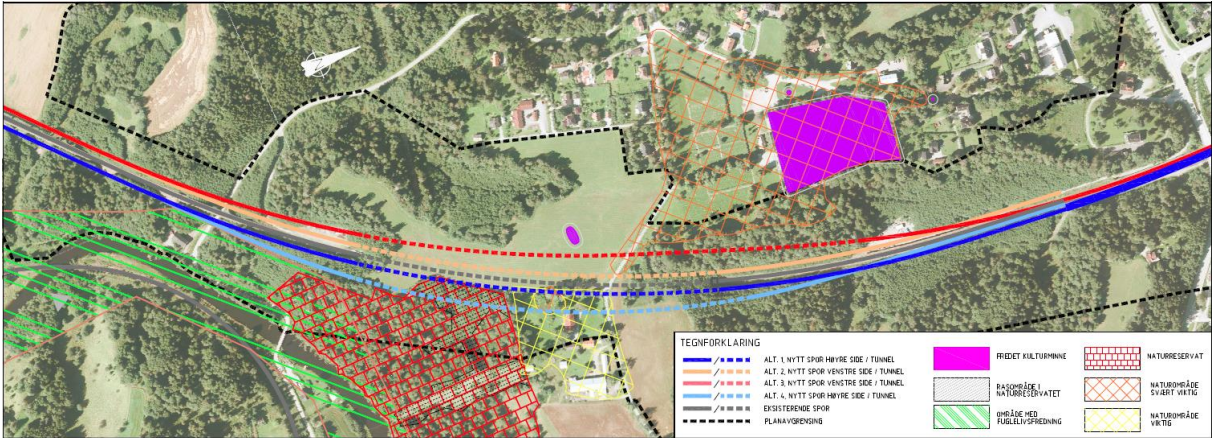
Arbeidet med optimaliseringen av tiltaket har avdekket at de største utfordringene er knyttet til valg av løsning for traseen gjennom høydedraget ved Eidsvoll prestegård, der eksisterende spor er ført gjennom en 480 m lang løsmassetunnel.

Følgende alternativer gjennom høydedraget ved Eidsvoll prestegård er vurdert:

- Alternativ 1: Nytt spor øst for eksisterende spor; kulvert parallelt med løsmassetunnelen bygges i åpen grop
- Alternativ 2: Nytt spor vest for eksisterende spor; kulvert parallelt med løsmassetunnelen bygges i åpen grop
- Alternativ 3: Løsmassetunnel, vest for eksisterende løsmassetunnel
- Alternativ 4: Løsmassetunnel, øst for eksisterende løsmassetunnel

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 9 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	--

Kartutsnittet nedenfor viser de fire alternativene og kjente arealverdier i området ved Eidsvoll kirke.



Figur 4 Alternativer forbi Eidsvoll kirke og Eidsvoll kirkegård

Felles for alternativ 1 og 2 er at avstanden mellom eksisterende og nytt spor foreløpig er satt til 11,5 m.; dette for å muliggjøre drift på eksisterende spor i anleggsperioden. Alternativ 3 og 4 er identiske med henholdsvis alternativ 2 og 1 til Mork bru, og øker deretter i avstand til eksisterende løsmassekulvert på venstre eller høyre side. Økningen i avstand er nødvendig for å kunne drive ny løsmassetunnel langs eksisterende kulvert.

Kombinasjoner av østlig og vestlig (høyre og venstre) kan teoretisk sett tenkes, men det vil komplisere utbyggingen vesentlig. Det vil f.eks. kreve flere midlertidige løsninger av spor, signalanlegg mm. Det skal være svært gode grunner, i form av vesentlig redusert konfliktpotensial eller risiko, for at dette kan bli aktuelt.

Den relativt korte avstanden mellom de «faste» punktene Venjar og Eidsvoll gjør at alternative traseer lenger unna eksisterende spor ikke er mulig av hensyn til krav til kurvatur på sporet.

2.3 Tekniske krav

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.»

Strekningen Venjar – Eidsvoll må forholde seg til eksisterende spor, med de begrensningene som ligger i traseen. Når en ny bane driftsmessig betraktes som en forlengelse av en eksisterende bane eller når prosjektet gjelder en linjeomlegging, skal bestemmende fall ikke være større enn for den eksisterende bane. Dette vil først og fremst gjelde gjennom deler av

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 10 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

løsmassekulverten sør for Eidsvoll stasjon, ca. km. 66,6 – 67,57, der sporet i dag har stigning/fall på 27 %. Dersom nytt spor skal bygges slakere, må høydeforskjellen vinnes inn over en ganske lang strekning sør for tunnelen. De to sporene vil da ligge på hvert sitt nivå. Alle forhold, fra teknisk drift til estetikk, tilsier at dette er en uheldig løsning.

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 %.

Brutto bredde regulert til jernbaneformål må dekke opp dobbeltsporet med nødvendige tekniske installasjoner, grøfter, fyllinger og skjæringer og areal til vannhåndtering og tiltak mot erosjon. Det er behov for tilkomster til tekniske installasjoner ved sporet, fortrinnsvis med paralleltgående driftsveg. Reguleringsbredden vil derved variere. Driftsvegen kan ligge i sambruk med andre. Baneområdet vil bli inngjerdet, sannsynligvis med viltgjerde.

Ny bane skal bygges slik at antall og varighet på brudd i togtrafikken på Gardermobanen 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.

2.4 Miljøforutsetninger og miljøoppfølging i prosjektet

Som redegjort for i kap 3 og kap 4, er det sannsynlig at viktige naturområder og kulturmiljøer blir berørt ved Eidsvoll prestegård. Ved utarbeidelse av planforslaget vil det legges vekt på å utvikle løsninger som i minst mulig grad påvirker disse verdiene. Også nærheten til Andelva, med fredet fugleliv, krever aktsomhet i anleggsperioden.

Ut fra kjent kunnskap er jernbanen på strekningen ingen barriere for hjortevilt. Bruene og tunnelstrekningen gir trolig tilstrekkelig med passasjer. Det forutsettes at nye bruer bygges med spenn og frihøyde tilsvarende eksisterende bruer.

På grunn av en del skjæringer og løsmassetunnelen ved Eidsvoll prestegård vil prosjektet gi overskuddsmasser og behov for massedeponier. Videre vil bygging av kulvert i åpen byggegrop gi behov for midlertidig masselagring. Planavgrensningen er satt romslig for å gi rom for alternative forslag til deponier og mellomlagring. Det er et mål at oppfylling av verdifulle raviner skal unngås.

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

2.5 Kriterier for valg av alternativ

Jernbaneverket varsler planlegging innenfor et område som gir rom for å velge blant de alternativene som er omtalt i kap 2.2. Etaten tar sikte på at det ved fastsetting av dette

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 11 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

planprogrammet kan konkluderes med en omforent løsning som det fremmes planforslag for. I valg av alternativ legges det særlig vekt på følgende faktorer, i uprioritert rekkefølge:

- Tilfredsstillende tekniske krav, jf kap 2.3
- Teknisk gjennomførbarhet
- Krav til sikkerhet for gjennomføring av anleggsarbeidene, herunder arbeider nær bane i drift
- Lavest mulig risiko for komplikasjoner knyttet til krevende grunnforhold
- Sporarrangement, både på stasjonsområdet og tilgrensende bane, som oppfyller funksjonelle krav
- Anleggskostnader
- Ulemper for miljø
- Ulemper for omgivelsene for øvrig
- Minst mulig påvirkning på ordinær togdrift (størst mulig «oppetid»)

2.6 Begrunnelse for valgt alternativ

Under arbeidet med optimalisering av traseen kom det fram at alle alternativene har en eller flere negative sider, enten av teknisk art eller i form av inngrep i verdifulle kultur- og naturmiljøer.

Nedenfor er det en kort oppsummert vurdering av alternativene:

Alternativ 1 – utvidelse på østsiden (kulvert i åpen byggegrop)

- Vurdert å være teknisk minst krevende
- Berører prestegårdshagen med store edelløvtrær og salamanderdam samt ytterkanten av Eidsvoll prestegård naturreservat
- Vurdert å ha minst negative konsekvenser for jordbruket

Alternativ 2 – utvidelse på vestsiden (kulvert i åpen byggegrop)

- Utfordringer og usikkerhet knyttet til inngrep i skjæring mot gravlunden
- Berører automatisk fredet kulturminne (dyrkingsspor)
- Nærføring til høyspentmast (66 kV) vest for Nessa bru

Alternativ 3 – utvidelse vestsiden (løsmassetunnel)

- Oppfyller ikke funksjonelle krav til sporarrangement på stasjonsområdet og på tilgrensende bane
- Som alternativ 2 – usikkerhet med hensyn til inngrep i skjæring mot gravlunden
- Som alternativ 2 – nærføring til høyspentmast
- Sannsynligvis det mest kostbare alternativet
- Tunneldrift fører til mindre behov for midlertidig deponering av løsmasser enn alternativene 1 og 2

Alternativ 4 – utvidelse på østsiden (løsmassetunnel)

- Vurderes teknisk sett som ikke gjennomførbart på grunn av for liten overdekning på deler av tunnelen.

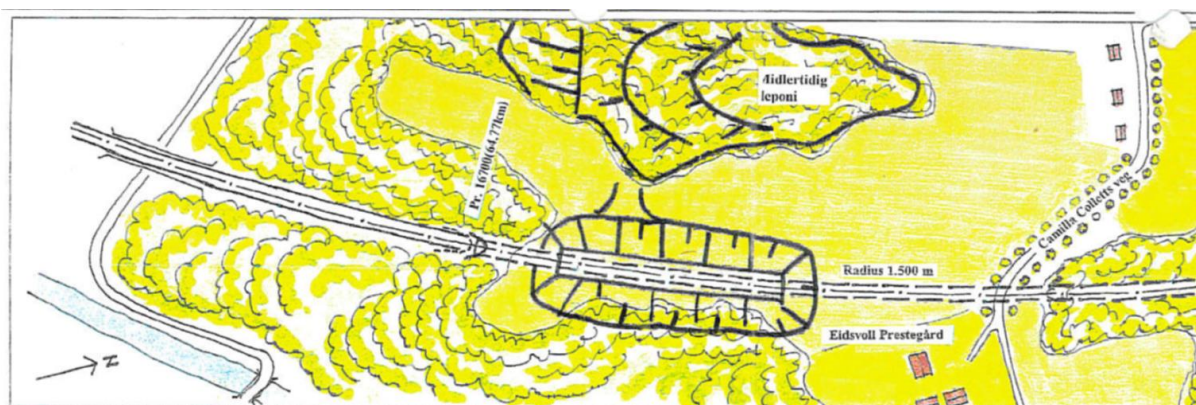
Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 12 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Innføring av nytt spor til Eidsvoll stasjon og sammenkobling med sporarrangement er krevende, og alternativet med løsmassetunnel på vestsiden, alternativ 3, tilfredsstillende ikke Jernbaneverkets funksjonelle standardkrav.

Løsningen med kulvert i åpen byggegrop på vestsiden, alternativ 2, er teknisk gjennomførbar men vurderes som mer utfordrende enn alternativ 1 grunnet skråningen opp mot gravlunden og sikring av denne.

Det som skiller de to gjenværende alternativene som begge ligger på østsiden er den tekniske løsningen gjennom høydedraget ved prestegården. Bygging av enten løsmassetunnel eller kulvert i åpen byggegrop som senere gjenfylles. Den mest skånsomme løsningen for miljøet er bygging av en løsmassetunnel som ikke medfører inngrep på terrengnivå. Imidlertid stiller det strenge krav til massenes kvalitet/stabilitet og tilstrekkelig overdekning.

Ved byggingen av eksisterende løsmassetunnel i området raste tunnelen sammen. Det indikerer at denne løsningen er krevende og risikofylt.



Figur 5 Illustrasjon fra Gardermobanen som viser rasområdet ved bygging av eksisterende tunnel

Av driftsmessige og sikkerhetsmessige hensyn må avstanden til eksisterende løsmassetunnel være større for ny løsmassetunnel enn for en kulvertløsning. Traseen kommer da så langt ut mot Andelva at overdekningen blir for liten til at denne løsningen er forsvarlig (gjennomførbar).

Det eneste realistiske alternativet en da sitter tilbake med er alternativ 1.

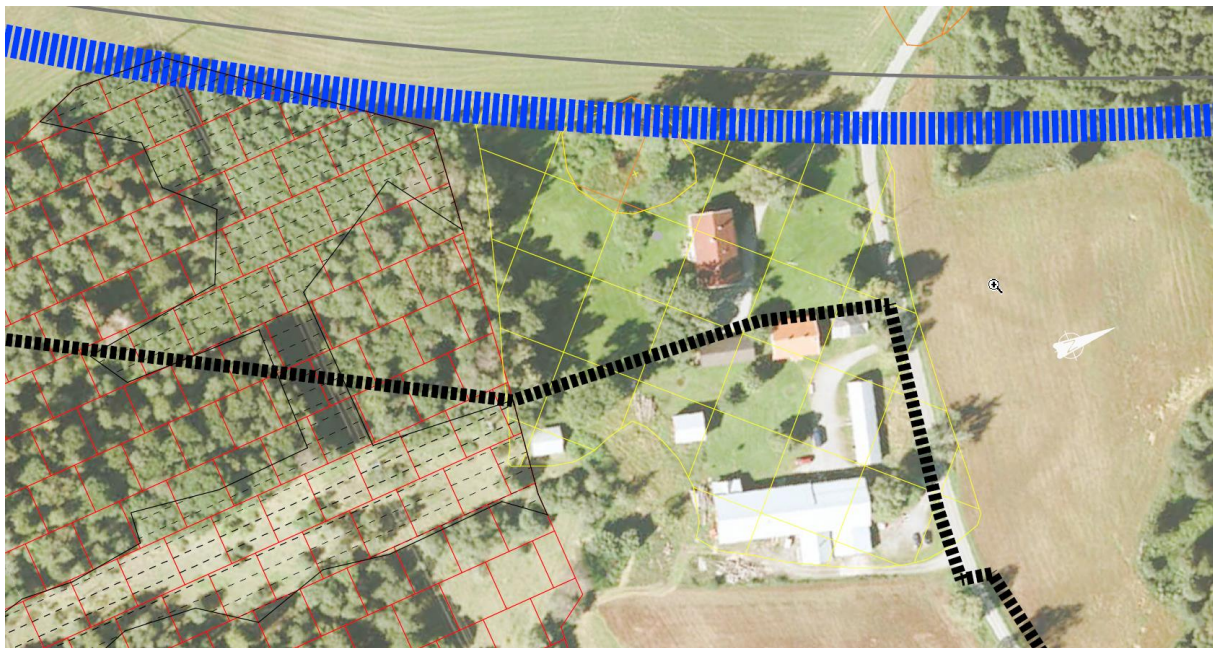
Alternativ 1 har imidlertid negative konsekvenser for Eidsvoll prestegård naturreservat, prestegårdshagen med store edelløvtrær og salamanderdam og den bevaringsverdige prestegårdsboligen, se figur 6.

Arbeidet med detaljplanen viser at det ikke er mulig å få til en ytterligere optimalisering av traseen slik at en unngår de nevnte konfliktene. Spørsmålet blir da om det finnes avbøtende tiltak som kan redusere omfanget på konfliktene slik at konsekvensen blir akseptabel.



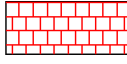




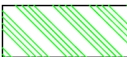

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 13 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Eidsvoll prestegård naturreservat:

Formålet med naturreservatet er å bevare et område som inneholder et særegent ravinelandskap med dets biologiske mangfold. Ravinelandskap og ravineskog er naturtyper som i en nasjonal målestokk er artsrike, truede og sjeldne. Reservatet er ca 250 dekar og har sin hovedutbredelse ned mot Andelva. Byggegrova til løsmassekulverten vil føre til et midlertidig inngrep helt i den vestlige yttergrensen av reservatet. Dette arealet har tidligere vært direkte berørt da deler av løsmassetunnelen raste sammen ved byggingen av Gardermobanen. Dette tilsier at det vil være mulig å restaurere naturtypen ved tilbakeføring av terrenget over kulverten.



TEGNFORKLARING

 /	NYTT SPOR HØYRE SIDE / TUNNEL		FREDET KULTURMINNE		NATURRESERVAT
	PLANAVGRENŚING		RASOMRÅDE I NATURRESERVATET		NATUROMRÅDE SVÆRT VIKTIG
	EKSISTERENDE SPOR		OMRÅDE MED FUGLELIVSFREDNING		NATUROMRÅDE VIKTIG

Figur 6 Flyfoto over Eidsvoll prestegård. Naturreservatet følger skogkanten til venstre for prestegården. Arealet med ungskog viser hvor raset gikk ved byggingen av Gardermobanen

Prestegårdshagen:

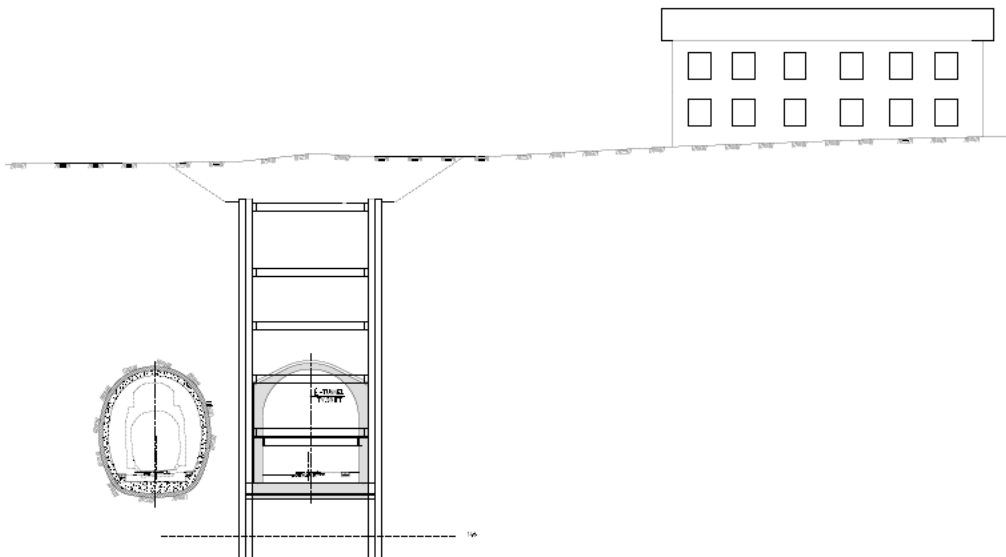
Hagen ved prestegården er registrert som en viktig naturtype med flere store ruvende edelløvtrær og en dam med liten salamander. Enkelte av de store løvtrærne må en regne med går tapt, men de kan erstattes med nye av samme art. Salamanderdammen kan reetableres eventuelt flyttes. Det finnes erfaring med denne type avbøtende tiltak fra andre prosjekter.



Figur 7 Eidsvoll prestegård og hageanlegget sett fra atkomstveien mot syd

Prestegårdsboligen:

Bygging av kulvert tett opp mot prestegårdsboligen lar seg løse teknisk, se skisse nedenfor. Nærmeste del av prestegården blir liggende ca 20 meter fra byggegropa. Det innebærer en risiko for mindre setninger på bygningen, maks ca 2-3 cm ifølge beregninger utført av NGL.



Figur 8 Løsmassekulvert med bruk av spuntløsning – profil ved prestegårdsboligen

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 15 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Konklusjon:

Drøftingen av alternativene fra optimaliseringsfasen viser at det kun er alternativ 1 som tilfredsstillende kriteriene for valg av alternativ i kapittel 2.5.

Videre viser drøftingen at det vil være mulig å gjennomføre avbøtende tiltak som begrenser de negative konsekvensene slik at det ikke vil være vesentlige negative konsekvenser for viktige miljø- og samfunnsinteresser.

Alternativ 1 legges dermed til grunn for utarbeidelsen av planforslag og konsekvensutredning av tiltaket.

3 PLANOMRÅDET

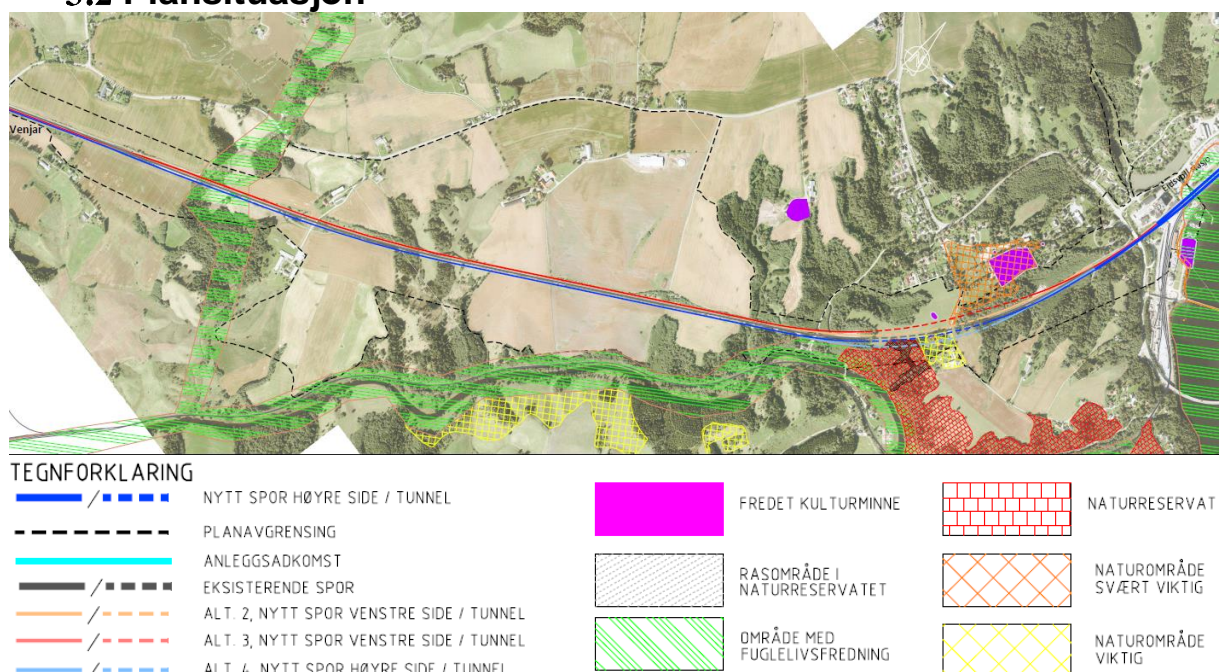
3.1 Kort områdebeskrivelse

Planområdet er avgrenset med sikte på å kunne gjennomføre utbygging og drift av dobbeltspor på Gardermobanen fra Venjar til Eidsvoll.

Grensene for planvarsling er sannsynligvis større enn det som vil bli resultatet. Endelig avgrensning av planområdet vil bli fastsatt når behovet for tilgang til arealer, permanent og midlertidig, er avklart.

Planområdet strekker seg fra landbrukslandskapet på den flate Romerikssletta via ravinedaler til hoveddalføret med Vormå. Dette er et både spennende og krevende landskap, preget av isavsmeltingshistorien. Viktige utfordringer ved planlegging i dette landskapet er omtalt i kap 4.

3.2 Plansituasjon



Figur 9 Kjente interesser i planområdet

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 16 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel for perioden 2007 – 2018 ble vedtatt 25.06.2007. Gardermobanen er avsatt med arealformålet viktig ledd i kommunikasjonssystemet – jernbaneareal. Prestegården er av satt til byggeområde – offentlig formål. Ut over det er planområdet avsatt til LNF-område.

Reguleringsplaner

Planarbeidet medfører at deler av reguleringsplanen for Gardermobanen blir erstattet av ny plan. Det er også et grensesnitt til andre reguleringsplaner i området ved Eidsvoll stasjon.

Det foreligger en reguleringsplan for kulturmiljøet ved Eidsvoll kirke.

3.3 Natur- og kulturmiljøfredninger

Fuglelivet i Vorma, med strandkanter og evjer, mellom Minnesund og Svanfoss ble i 1935 fredet «*mot ødeleggelse eller skade av ethvertslags*». 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. Andelva berøres ikke direkte av planforslaget, men behandling av sideterreng og lokalisering av massedeponier vil måtte ta hensyn til fare for erosjon og masseutglidning i elvedalen.

Prestegården naturreservat ble fredet i 2010. Området er på 250 dekar og inneholder flere små ravinesystemer med høybonitets løvskog, noe granskog, og noe kulturpåvirket hage-, beite- og slåttemark. Området ligger mellom dagens bane og Andelva, og vil bli berørt i anleggsperioden; se kap 2.6.

Eidsvoll kirke er en korsformet steinkirke med tårn over korsmidten. Murene i koret og tverrskipene er fra ca. 1200, mens resten av bygningen ble gjenoppbygd og endret etter brann i 1883. Kirken med sikringsone er automatisk fredet etter kulturminneloven. Området inngår ikke i planområdet og er forutsatt ikke å bli berørt.

4 UTREDNINGSOPPGAVER

I tilknytning til tidligere planarbeid og utbygging av Gardermobanen er det utført noe kartlegging i planområdet. Foreliggende dokumentasjon som er relevant for planarbeidet, og behovet for ytterligere dokumentasjon og vurderinger omtales nedenfor.

4.1 Landskapsbilde

Formål

Kunnskapsgrunnlaget skal være tilstrekkelig til å tilfredsstillе den Europeiske landskapskonvensjonen.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 17 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Problemstillinger

På strekningen Venjar – Eidsvoll går traseen over Romerikssletta med et åpent jordbrukslandskap og raviner som markerer skillet mot landskapstypen i dalbunnen med Eidsvoll stasjon. Imidlertid legges det nye sporet parallelt med eksisterende spor, og vil dermed gi begrensede landskapsvirkninger.

Det er behov for å finne prinsippløsninger på konstruksjoner og utforming av baneanlegget generelt, der det både tas hensyn til eksisterende anlegg (Gardermobanen) og til nyanleggene videre nordover.

Videre arbeid

Tiltaket vil bli visualisert med bilder fra 3D-modell. Det vil bli lagt særlig vekt på å illustrere nye bruer og løsning for traseen gjennom høydedraget ved Eidsvoll prestegård.

4.2 Nærmiljø og friluftsliv

Formål

Videre utredning skal dokumentere hvordan berørte boligområder, nærmiljøfunksjoner og befolkningens friluftslivsaktiviteter påvirkes av tiltaket.

Problemstillinger

Ny bane og anleggsvirksomheten kan påvirke friluftsområder og boligmiljøer med nærføring til bebyggelse, barriereeffekter og støy. Planlagt bane går imidlertid ikke gjennom tettbygde områder eller viktige friluftsområder, og det er heller ikke kjent at området er særlig viktig for barn og unge.

I anleggsfasen vil det kunne bli midlertidige negative konsekvenser i området mellom Eidsvoll kirke og prestegården.

Videre arbeid

Det er lite kjent dokumentasjon om friluftsliv og nærmiljøkvaliteter i området. Dagens bruk kartlegges og dokumenteres i planbeskrivelsen.

4.3 Naturmiljø

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 naturmiljø.

Problemstillinger

Det planlagte tiltaket krysser fire mindre sidebekker til Andelva hvor det er registrert områder med lokalt viktige naturtyper. Gardermobanens eksisterende spor krysser på bruer og det legges opp til at det også bygges bruer for det nye sporet. Andelva med sideelvene Nessa og Rissa er omfattet av en dyrelivsfredningen (fugl) fra 1935/1954.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 18 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

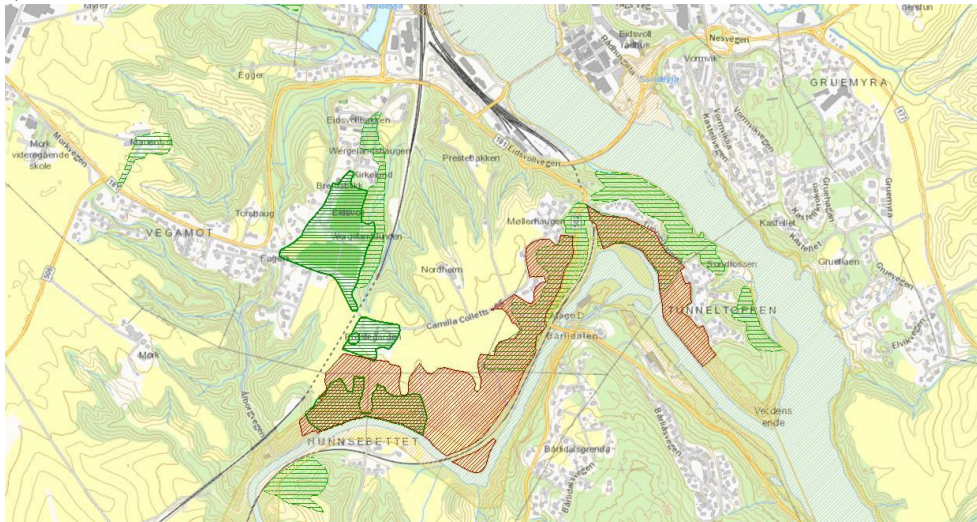
De største utfordringene oppstår ved gjennomføring av et nytt spor gjennom høydedraget ved Eidsvoll kirke og prestegård. I dette området er det i Naturbase registrert følgende verdier, jf kartutsnitt nedenfor:

- Lokalt viktig edellauvskog i skråningen ved Eidsvoll kirke
- Parken Wergelandslunden er en svært viktig naturtype
- Eidsvoll prestegård – parken er en viktig naturtype med salamanderdam
- Eidsvoll prestegård naturreservat ligger rett syd for prestegårdstunet

Videre arbeid

Foreliggende dokumentasjon av naturtyper vil bli oppdatert og supplert i hht planforslaget.

Det må gjennomføres registreringer i området ved Eidsvoll prestegård; salamanderdam og deler av naturreservatet, med tanke på avbøtende tiltak/tilbakeføring etter bygging av løsmassekulvert.



Figur 10 Kartutsnitt fra Naturbase som viser registrerte naturverdier i området ved Eidsvoll kirke

4.4 Kulturmiljø

Formål

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

Problemstillinger

Eidsvoll kirke med kirkegården er fredet etter kulturminneloven. Prestegården ligger like ved og her bodde Nicolai Wergeland som var prest på Eidsvoll 1816 – ca 1846. Henrik og Camilla Wergeland vokste opp her, og ved kirken står det en minnestein over Henrik og en statue over Camilla. Hovedbygningen på prestegården brant i 1877 og en ny ble reist. Pilegrimsleden til Nidarosdomen passerer vest for kirken. Det må tas spesielt hensyn til dette kulturmiljøet ved bygging av løsmassekulverten.

Inngrep i dyrka mark kan berøre automatisk freda kulturminner under overflaten.

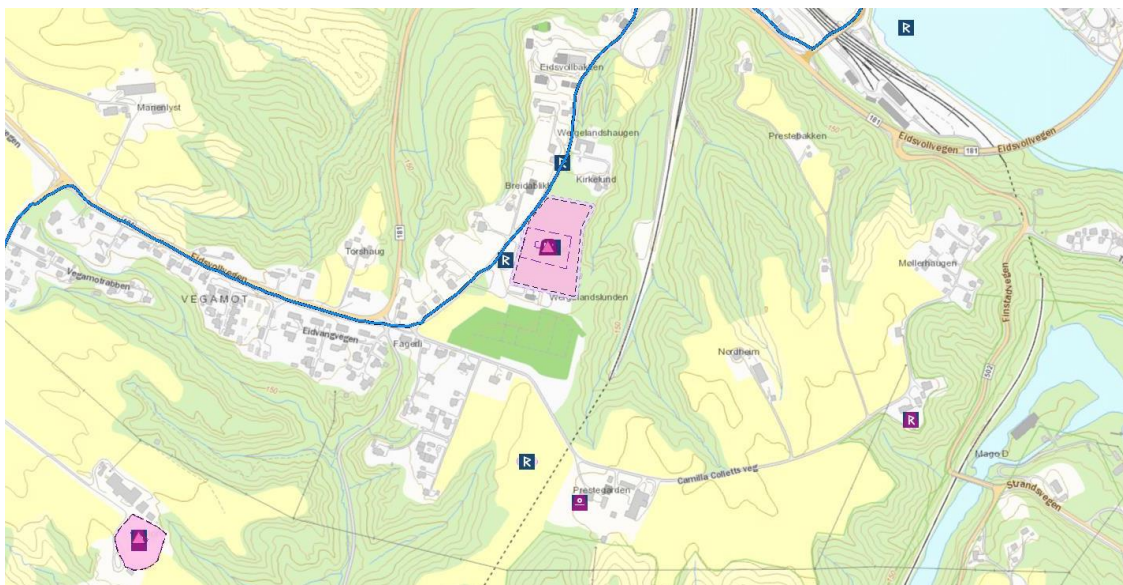
Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 19 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Videre arbeid

Det foreligger arkeologiske undersøkelser fra 1990-tallet samt grunnlag for foreliggende fredningsvedtak av kirken.

Foreliggende dokumentasjon av automatisk fredete og nyere tids kulturminner vil bli oppdatert og supplert i hht planforslaget. Arkeologisk kartlegging etter kulturminnelovens § 9 dokumenteres i planbeskrivelsen og med egen registreringsrapport.

Det presiseres at det skal gjennomføres en hagearkeologisk registrering av den delen av det historiske hageanlegget ved Eidsvoll prestegård som blir direkte berørt av inngrep.



Figur 11 Registrerte kulturminner i området med Eidsvoll kirke

4.5 Landbruk (naturressurser)

Formål

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

Problemstillinger

Strekningen Venjar – Eidsvoll går gjennom et jordbrukslandskap med dyrka mark og dype raviner. Noe av den dyrka marka er bakkeplanert. Ravinene er delvis beitemark og delvis skogbevokst. Det er strekningen fra Venjar til tunnelen som berører dyrka mark.

Det kan være aktuelt å erstatt tap av jordbruksareal ved oppfylling eller ved planering av eksisterende dyrket mark eller mark som i dag ikke er dyrkbar med maskiner. Forbruket av dyrka mark antas å være størst ved en eventuell utvidelse mot vest.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 20 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Noe dyrka mark vil bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden.

Øvrige naturressurser, som mineralressurser eller grunnvannsressurser, i planområdet er ikke kjent.

Videre arbeid

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

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.

4.6 Støy og vibrasjoner

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.

Massehåndtering langs strekningen for utbyggingen må ses i sammenheng med behovet og mulighetene for støyskjerming med støyvoller.

På strekningen Venjar – Eidsvoll stasjon er det spredt bebyggelse fram til nordenden av løsmassekulverten. Videre er det støyskjerm nordover mot Eidsvoll stasjon. I forbindelse med utbyggingen til 2 spor vurderes effekten av eksisterende støyskjerm og det vurderes behov for ytterligere støyskjerming langs strekningen. Omtrent midt i løsmassekulverten ligger en bolig rett syd for sporet. Det må vurderes behov for tiltak mot strukturstøy og vibrasjoner for denne boligen.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 21 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

For strekningen syd for løsmassekulverten gjøres det en vurdering for de enkelte bolighus, 2-3 boliger, på bakgrunn av støyberegninger og utbredelse av rød og gul støysone.

Videre arbeid

Det gjennomføres støyberegning med anerkjent metode. 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 Hydrologi

Formål

Videre utredning skal dokumentere eventuell påvirkning på vassdrag av planlagte tiltak, og gi grunnlag for tilpasninger med sikte på å begrense ulemper. Vannforskriftens krav om miljøtilstand i vassdraget Andelva skal sikres.

Problemstillinger

Tiltaket forventes ikke å påvirke hoved- eller sidevassdrag, men dette må bekreftes gjennom valgte løsninger, inkludert midlertidige tiltak.

Videre arbeid

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

4.8 Grunnforhold og områdestabilitet

Formål

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

Problemstillinger

Strekningen Venjar – Eidsvoll ligger syd for og sentralt i randmorene for det store Minnesundtrinnet med mektige avsetninger med glacifluviale sand- og grusavsetninger. Marin grense er her ca. 190 moh, slik at hele området er under øvre marine grense og det er lag med marine silt og leiravsetninger til dels over sand- og grusavsetningene.

Grunnundersøkelser gjort i tilknytning til prosjektering av eksisterende bane, samt de supplerende undersøkelser som utføres nå, gir et generelt godt bilde av forholdene langs denne del av traseen. Nødvendige suppleringer vil bli gjort når endelig trase er valgt.

Grunnen langs traseen består for det meste av marine leiravsetninger, men under de høyst beliggende rygger og platåer finnes det et ofte et topplag av glasifluviale sandavsetninger. Det finnes også enkelte sandlag i større dybder. Mektighet av løsmassene er for det meste mellom ca. 20 og 50 m frem til ca. Mork bru, men kan være vesentlig større videre nordover mot Eidsvoll stasjon hvor boringer generelt er stoppet i nivå 10-20 m under bunn av tilgrensende raviner.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 22 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Det er kun funnet noen lokale soner med antatt meget sensitiv leire ved to borer i nærheten av Dønnumryggen. Ellers er det ingen indikasjoner på kvikkleire langs denne del av traseen. NVEs "Risikokart kvikkleireskred" viser heller ingen soner med potensiell fare for kvikkleireskred som kan tenkes å ha noen betydning langs denne del av traseen.

Videre arbeid

Temaet utredes iht NVEs retningslinjer «Flaum- og skredfare i arealplaner, 2-2011» med vedlegg 1 «Vurdering av områdestabilitet ved utbygging på kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper». Utredningen vil bli gjennomført tidlig i planprosessen for å avklare behov for og evt. omfang av avbøtende tiltak. Dokumenteres med egne rapporter; konklusjoner gjengis i planbeskrivelsen.

Det foreligger en del dokumentasjon om grunnforhold, spesielt fra utbygging av Gardermobanen. Ytterligere undersøkelser (grunnboringer); samle kunnskap hos grunneiere mm.

4.9 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.

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 infrastruktursårbarhet. 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), RAMS (jernbanerelaterte forhold) og samfunnssikkerhetshensyn for øvrig (ROS-analyse for planforslaget) bli samkjørt. Berørte myndigheter vil bli involvert i analysearbeidet.

4.10 Anleggsgjennomføring og massedeponering

Formål

Målsettingen er om mulig å unngå miljøproblemer og begrense ulempene som ikke lar seg forhindre, samt ivareta sikkerheten i anleggsperioden herunder sikkerhet i forhold til eksisterende spor.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 23 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Problemstillinger

Aktuelle problemstillinger er knyttet til følgende temaer:

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

Det foreslås å bruke dyrka mark som midlertidige og permanente massedeponier. Det bør unngås å benytte raviner til dette formålet.

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 miljøoppfølgingsplanen.

For tiltak som berører fylkesvegen skal det lages en teknisk plan som grunnlag for reguleringsplanen. Teknisk plan skal godkjennes av Statens vegvesen før offentlig ettersyn. For eventuell midlertidig omlegging av fylkesvegen i anleggsfasen skal det utarbeides en faseplan godkjent av Statens vegvesen.

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.

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.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 24 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

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
Reguleringsplan									
Detaljplan									
Byggeplan og grunnerverv									
Bygging									

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 berørte husstander i området.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 25 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

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.

**Gardermobanen
Venjar – Eidsvoll**

**Reguleringsplan
Venjar – Eidsvoll stasjon
Planprogram**

Side: 26 av 33
Dok.nr: UEH-05-A-55001
Rev.: 01B
Dato: 22.06.2015

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 27 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Vedlegg 1:

Kilder og oversikt over foreliggende dokumentasjon

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

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

Fylkesmannen i Oppland: Registering 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 Gardermobanen 2005 – 2009 (ikke offisiell publikasjon).

**Gardermobanen
Venjar – Eidsvoll**

**Reguleringsplan
Venjar – Eidsvoll stasjon
Planprogram**

Side: 28 av 33
Dok.nr: UEH-05-A-55001
Rev.: 01B
Dato: 22.06.2015

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 29 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Vedlegg 2:

Sammendrag av uttalelser til forslag til planprogram, med kommentarer

Oversikt over innkomne merknader

Følgende innspill til varslet planoppstart og uttalelser til forslag til planprogram er mottatt:

Myndigheter

Uttalelse fra	Datert
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	18.05.2015
Statens vegvesen Region øst	30.04.2015
Forsvarsbygg	28.04.2015
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	21.05.2015
Akershus fylkeskommune	30.04.2015
Eidsvoll kommune, kommunestyret (vedtak)	12.05.2015

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse fra	Datert
FORJERNBANE	02.05.2015
Hoelstangen vel	01.05.2015
Opplysningsvesenets fond	07.05.2015

Private

Uttalelse fra	Datert
Amund Dønnum	30.04.2015
Ingemar Kindblom	01.05.2015
Vidar Nordheim	15.04.2015

Hovedtrekk i uttalelsene

De største utfordringene er knyttet til kryssingen av det nasjonalt viktige kulturmiljøet mellom Eidsvoll kirke og prestegården. Det gis bred støtte til valg av alternativ 1 med nytt spor øst for eksisterende spor og kulvert som bygges i åpen grop.

Fokus rettes mot sikring av kulturmiljøet i anleggsfasen og oppfølging med avbøtende tiltak og tilbakeføring av terrenget.

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 30 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

Uttalelsene viser at det vil være en sentral utfordring og balansere hensynet til bevaring av verdifullt naturmiljø i ravinene opp mot ønsker om deponi og nydyrking for å erstatte tap av dyrka mark.

Enkelte gårdstun og boligbebyggelse vil bli utsatt for ulemper i anleggsfasen og det forventes at nødvendige utredninger og avbøtende tiltak for å redusere problemer med støy, støv og vibrasjoner følges opp.

Planprogrammet endres for å presisere utredningsbehov knyttet til:

- Hagearkeologisk undersøkelse ved Eidsvoll prestegård.
- Teknisk plan og faseplan for omlegging av fylkesveg.

Sammendrag og kommentarer

Kommentarene er tiltakshavers.

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>Statens vegvesen Region øst (30.04.2015)</i></p> <p>Påpeker at det for tiltak som berører fylkesveg må lages teknisk plan som grunnlag for reg.planen. Teknisk plan må være godkjent av Statens vegvesen før offentlig ettersyn av reguleringsplanen. Planen må være detaljert nok til å kunne brukes som rettsgrunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter.</p> <p>Det må lages en faseplan, godkjent av Statens vegvesen, for midlertidig omlegging av fylkesvegen i anleggsfasen.</p>	<p>Krav om egen teknisk plan som skal godkjennes av SVV før offentlig ettersyn innebærer presisering og endring i planprogrammet (tilføyelse i kap 4.10).</p> <p>Krav om faseplan godkjent av SVV for midlertidig omlegging av fylkesveg innebærer presisering og endring i planprogrammet (tilføyelse i kap 4.10).</p>
<p><i>Forsvarsbygg (28.04.2015)</i></p> <p>Ingen merknader.</p>	<p>Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>
<p><i>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (21.05.2015)</i></p> <p>NVE konstaterer at traseen går gjennom et ravine-terreng med krevende grunnforhold, med tykke marine avsetninger. Områdestabilitet 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.</p>	<p>JBV er godt kjent med disse utfordringene, og mener det er godt redegjort for dette i planprogrammet (kap 4.8, 4.9).</p>

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 31 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

<p>Det anmodes om at en prøver å unngå direkte inngrep i vassdrag. Ved ent inngrep må tiltakene beskrives i planforslaget og konsekvenser for allmenne interesser belyses.</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 km² må regne med minst 20 % økt flomvannføring de neste 50 – 100 årene.</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.</p> <p>Jf kommentar over. NVEs dimensjonerende krav er som forutsatt, jf kap 2.3 i planprogrammet.</p> <p>Uttalelsen utløser ikke behov for å endre planprogrammet.</p>
<p><i>Akershus fylkeskommune (30.04.2015)</i></p> <p><u>Samordnet areal- og transportplanlegging:</u> Er positive til utbyggingen av dobbeltspor som vil være en forbedring av kollektivtilbudet og dermed i tråd med føringene i den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.</p> <p><u>Automatisk fredete kulturminner:</u> Det er flere kjente fornminner i området og det er potensial for ytterligere funn. Viser til eget brev av 01.04.15 for detaljer vedrørende kostnader og omfang av arkeologiske registreringer forut for tiltaket.</p> <p><u>Nyere tids kulturminner:</u> Har forståelse for valg av alternativ 1, men er bekymret for skader på Eidsvoll prestegård. Stiller krav til miljøoppfølging av prestegården og tilbakeføring av kulturhistorisk landskap. Anbefaler at det gjennomføres en hagearkeologisk undersøkelse.</p> <p>Ber om at den kulturhistoriske stien i området rundt prestegårdstunet – Wergelandslunden – Eidsvoll kirke mm hensyntas i planen og at den opparbeides etter anleggsperioden.</p> <p>Dersom hensynet til prestegården ikke følges opp vil bruk av innsigelse bli vurdert.</p> <p><u>Friluftsliv:</u> Pilgrimsleden krysser jernbanen ved Dønnum og følger parallelt med banen et stykke. Leden er et viktig satsningsområde for fylkeskommunen og reiselivet og det anmodes på det sterkeste at den hensynsras både under planlegging og utbygging.</p>	<p>Tar til etterretning at prosjektet er i tråd med regional plan for ATP.</p> <p>Følges opp i den videre planprosessen. Krever ingen endringer i planprogrammet.</p> <p>Sikring av prestegården mot skader ivaretas i miljøoppfølgingsprogram for ytre miljø. Krever ingen endringer i planprogrammet. Krav om hagearkeologisk undersøkelse ved prestegården innebærer presisering og endring i planprogrammet (tilføyelse i kap 4.4).</p> <p>Hensynet til nyere tids kulturminner følges opp i den videre planprosessen. Krever ingen endringer i planprogrammet.</p> <p>Hensynet til pilgrimsleden og nærfriluftsliv følges opp i den videre planprosessen. Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>
<p><i>Eidsvoll kommune</i></p> <p>(Eidsvoll kommunestyre, vedtak 12.05.2015)</p> <p>Den største utfordringen er knyttet til valg av løsning for trase ved løsmassetunnelen – kommunen støtter valg av alt.1 som den minst konfliktfylte løsningen.</p> <p>Kommunen har følgende kommentarer til utredningsoppgavene.</p> <p><u>Landskapsbilde:</u> Viktig at landskapskvaliteter blir ivaretatt på en forsvarlig måte både i planprosess, prosjektering og gjennomføring.</p>	<p>Tas til etterretning. Innebærer at alt.1 legges til grunn for videre planlegging i tråd med konklusjon i planprogrammet (kap. 2,6)</p> <p>Følges opp i videre planprosess. Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 32 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

<p><u>Naturmiljø:</u> For å unngå barrierer for hjorteviltet forutsettes det at nye bruer bygges med spenn og frihøyde tilsvarende eksisterende bruer.</p> <p><u>Anleggsgjennomføring og massedeponering:</u> For å utnytte overskuddsmasser til nydyrkingsformål for å erstatte jordbruksareal som går tapt, mener kommunen at det kan bli nødvendig med utfylling i tilgrensende raviner. Det er lite ønskelig å bruke dyrka mark langs banen til permanent massedeponi.</p>	<p>Følges opp i videre planprosess. Krever ingen endringer i planprogrammet.</p> <p>Massedeponering er eget utredningstema i planprogrammet. Ravinenes verdi og konfliktgrad i forhold til deponering/nydyrking vil bli kartlagt.</p> <p>Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>
--	---

Organisasjoner og næringsliv

Uttalelse	Kommentar
<p><i>FORJERNBANE</i> v/ leder Kjell Erik Onsrud (02.05.2015)</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>Utover innspill knyttet til Eidsvoll stasjon, gjelder uttalelsen i hovedsak strekningen Eidsvoll Langset.</p> <p>Sikkerhet og kapasitet på Eidsvoll stasjon inngår i viktige temaer som skal utredes. Følges opp i videre planprosess.</p> <p>Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>
<p><i>Hoelstangen Vel</i> v/leder Mona Solberg (01.05.2015)</p> <p>Dersom indre Holvevja skal benyttes til massedeponi, bes det om at støy- og støvplager for de nærmeste boligene begrenses mest mulig. Sikring av myke trafikanter bør etableres før anleggsstart. Avrenning fra gammel søppelfylling på Myhrer må tas hensyn til.</p> <p>Ber om at velforeningen inkluderes i mottakerliste for framtidig informasjon/medvirkning.</p>	<p>Massedeponier og anleggsgjennomføring er med i forslag til planprogram og følges opp i den videre planprosessen.</p> <p>Velforeningen inkluderes i videre dialog/medvirkning.</p> <p>Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>
<p><i>Opplysningsvesenets fond</i> (07.05.2015)</p> <p>De er grunneier av Eidsvoll prestegård og er opptatt av at presteboligen ikke må utsettes for setningsskader, økt støy, vibrasjon eller rystelser. Videre er de åpne for å diskutere hvordan evt. tap av landbruksareal kan erstattes ved nydyrking. Ber om tett dialog i den videre planlegging.</p>	<p>Fanges opp av forslag til planprogram og følges opp i den videre planprosessen.</p> <p>Krever ingen endringer i planprogrammet.</p>

Privatpersoner

Uttalelse	Kommentar
<p><i>Amund Dønnum</i>, gnr/bnr 145/1, 143/1 og 143/5 (30.04.2015)</p> <p>Støtter valg av alt. 1 som grunnlag for videre utredning og planlegging. Han ønsker utvidelse av planområdet for mulig deponi/nydyrking av et beiteområde. Flere konkrete innspill til utredningstemaene landskapsbilde, bomiljø (hensyn til barns sikkerhet, støy, støv og vibrasjonsskader),</p>	<p>Utvidelse av planområdet må drøftes med berørte myndigheter og evt. formaliseres med en rettet høring.</p> <p>Ellers konstruktive innspill som bør følges opp i nærmere dialog.</p>

Gardermobanen Venjar – Eidsvoll	Reguleringsplan Venjar – Eidsvoll stasjon Planprogram	Side: 33 av 33 Dok.nr: UEH-05-A-55001 Rev.: 01B Dato: 22.06.2015
--	--	---

jakt, landbruk og grunnforhold/områdestabilitet. Inviterer til konstruktiv dialog.	Krever ingen endringer i planprogrammet.
<i>Ingemar Kindblom</i> (01.05.2015) Er bekymret for konsekvensene ved en evt. oppfylling av Indre Hoelsevja. Han påpeker at raviner er særskilt verdifulle naturområder.	Raviner vil bli kartlagt og naturverdiene vil bli nøye vurdert før evt. inngrep foreslås. Krever ingen endringer i planprogrammet.
<i>Vidar Nordheim</i> , gnr 63 bnr 25 (15.04.2015) Påpeker at ravinelandskap med beitemark på eiendommen nord for Eidsvoll prestegård bli berørt ved valg av trasealternativ 1. Ber om at gjerder og driftsvei opprettholdes/erstattes i anleggsfasen og etter ferdigstillelse. Støyhensyn ved våningshus må ivaretas.	Følges opp i planprosessen. Krever ingen endringer av planprogrammet.