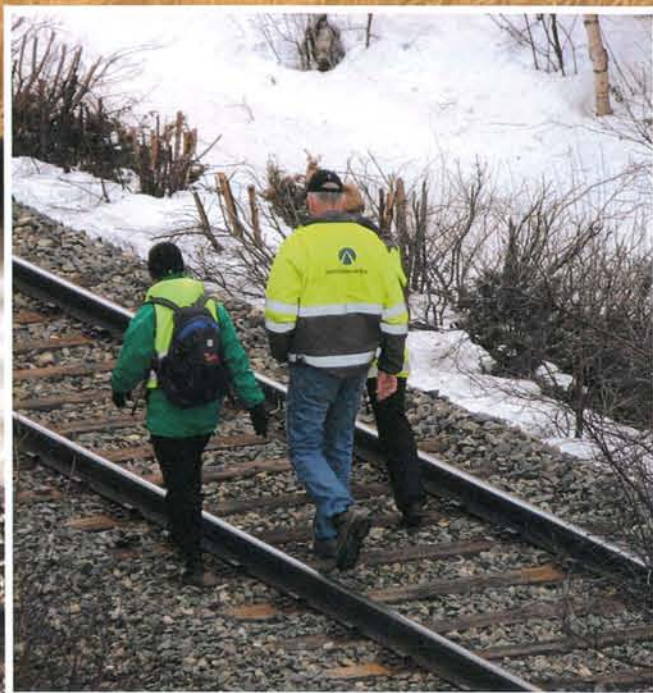


Tiltak for Miljøet



Massebalanse

Det viktigaste miljøtiltaket på dette prosjektet blir å bruke mest mulig av dei massene som er på staden. Kor mye masse vi kan bruke av dei som er der er heilt avhengig av kva slag kvalitet dei har. Ut frå den kjennskapen vi har i dag ser det ut til at massene har god nok kvalitet.

Prosjektet legg derfor opp til å legge ein del masser som blir teke vekk i den nye sportraseen i deponi (mellombels lager) for å kunne brukast til oppbygginga av sporet seinare. Vi ønsker òg å bruke stein frå lokale steinbrot. Da vil vi sikre at transporten til og frå anlegget blir halden på eit minimum, og vi slepp å tilføre området anna jordsmonn og framand masse.

Revegetering

Jernbanelaget ønsker ikkje at det nye anlegget skal bli eit sår i landskapet. Lausmassene som vi legg i deponi inneheld frø frå den floraen som er i området. Desse massene vil vi planere ut i skjeringane slik at det er dei buskene og blomstrane som allereie er i området etterkvart skal danne eit nytt markteppe.

Støy

De som er naboar til anlegget må rekne med at det blir noko støy. Det meste av arbeidet vil skje på dagtid. Vi ønsker at naboane skal li minst mogeleg. Dei utrekningane vi har fått gjort viser at støyen ikkje vil ha nokon påverknad på fuglane i naturvernområdet.

For at de som har hytter i området skal merke minst mogeleg av støyen vil vi redusere omfanget av dei støyande arbeidane i fellesferien 2010. Dette er krav som vi vil sette til entreprenøren, for at de som hytteeigarar skal kunne planlegge å feriere i området nokre veker, utan at det er støyande aktivitetar rundt dykk.

Tilgang til området nord for Vålåsjo

Det er fleire hytter nord for Vålåsjoen, og ein del trafikk frå E6 som bruker dette området til friluftaktivitetar. Det er ei utfordring å halde framande borte frå eit anleggsområde og samtidig ikkje hindre den allmenne ferdsel.

Tilgangen til hyttene og friluftsområdet går i dag via vegen frå E6 under ein undergang og vidare inn i friluftsområdet. Undergangen som er i dag har ei breidde på 2 meter og ei høgde på 3 meter. Vi legg inn ein ny undergang på minimum 4 meter breidde og 3,5 meter høgde. Får vi til ein undergang på 4 meter høgde bygger vi det. Utskiftinga av undergangen vil skje i ei togluke (40 timar utan togtrafikk) i juni 2010. All gangtrafikk i denne perioden vil da få tilgang over ein planovergang som vi vil etablere i

anleggsfasen. Men vi vil ikkje gi løyve til motorisert ferdsel over planovergangen.

De må rekne med at det i periodar i anleggsfasen ikkje blir mulig å koma til med større motoriserte kjøretøy når vi held på å koble saman den nye undergangen og vegsystemet knytta til den, med det vegsystemet som er på staden i dag.

Den nye undergangen vil bli liggande lågare enn den undergangen som er på staden i dag. Vi må av den grunn drenere området.

Når sporet er ferdig vil den nye undergangen og nye parkeringsplassar i forkant av undergangen, gi betre tilgang til eigedommane og turområdet nord for jernbanelina.

Planarbeidet

Eit solid planarbeid krev tid. Jernbanelaget har ei prosjektgruppe på fem som har som oppgåve å sørge for at planar og søknader som skal svare ut krav i lovverk og regelverk blir utarbeidde og leverte til rett tid.

Vedtaket om bygging vart gjort i 2008 på grunnlag av hovedplanen for Vålåsjo kryssingsspor. Arbeidet med å få laga reguleringsplan for området har starta opp, og vi reknar med at den vil bli vedteke av Dovre kommune hausten 2009. Detaljplanlegging av det nye sporet vil starte nå i juni og vil vera ferdig i løpet av mars 2010.

Produksjon i 2010/ 2011

Anleggsarbeidet vil starte i mai 2010. Det er planen at grunnarbeidet og sporet skal vera ferdig til snøen kjem. I 2011 vil vi få montert kontaktledningen og montere det nye sikringsanlegget. Vi planlegg at det nye sporet skal kunne takast i bruk ved ruteplanendinga i desember 2011.

Tilbudskonkurransar

Anleggsarbeidene som skal gjennomførast er så store at entreprisene vil bli lagt ut på internasjonal konkurranse. Vi deler arbeidet i to, slik at grunnarbeida og sporarbeida får ein kontrakt, og at kontaktledning og bygging av sikringsanlegg får ein annan kontrakt. Dette gir lokale entreprenører ein sjansje til å kunne vera med og bygge nytt og viktig infrastruktur anlegg lokalt.



103683

Kontaktpersonar:

Prosjektleder

Esad Karahasan
Mobiltlf.: 913 20 775
E-post: kaes@jbv.no

Nabokontakt

Stig Herjuaune
Mobiltlf.: 916 72 575
E-post: stig@jbv.no

Jernbanelaget, Postboks 4350, 2008 Hamar.
Sentralbord: 05280



Jernbanelaget

www.jbv.no
tlf: 05280

ISBN 978-82-7281-201-9

Stortykk 475 JBV

Vålåsjo kryssingsspor - eit miljøprosjekt

Jernbanelaget
Biblioteket



Jernbanelaget

Ekse 1
09.11.1410

Stortrykk 475 JBV



Miljøprosjektet på Dovrefell

Meir gods på bane er eit viktig mål for Jernbaneverket. For å auke talet på tog på dei ulike banestrekningane, må Jernbaneverket bygge kryssingsspor.

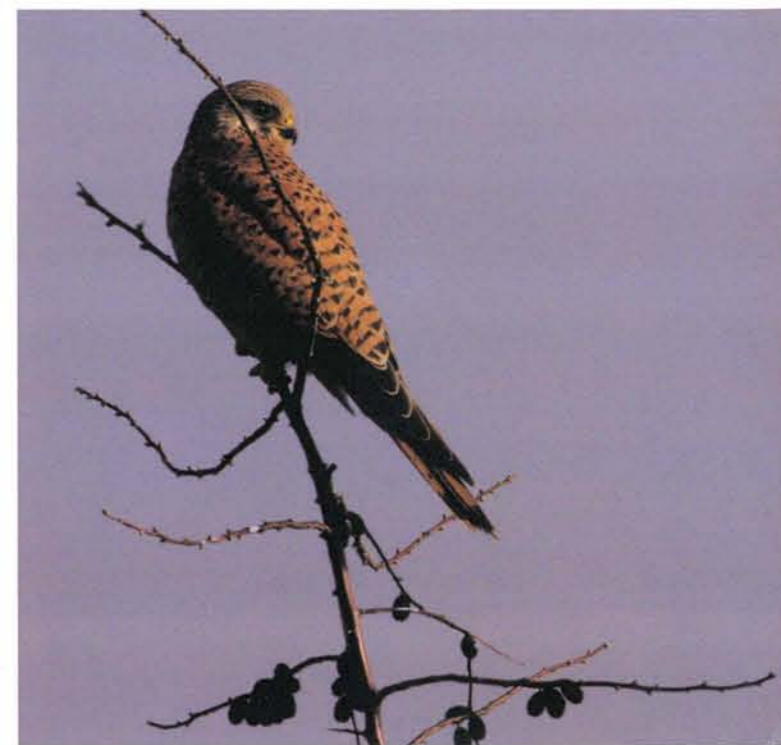
Eit overordna mål med nye kryssingsspor er å gi eit bidrag til CO₂-reduksjon. Miljøgevinsten ved å føre godstransporten over frå veg til bane er stor.

Dovrebanen har lenge hatt eit behov for kryssingsspor mellom Dombås og Drivstua. Strekningen har vorte ein flaskehals som fører til hindringar både for å auke kapasiteten og fleksibiliteten på bana.

Den ideelle plasseringa av eit ekstra spor på denne delen av Dovrebanen er på Fokstumyra, ut frå dei jernbanefaglege forholda. Ei utbygging på Fokstumyra ville vore svært uheldig av omsyn til flora og fauna i fuglefredningsområdet. Jernbaneverket har derfor, i samarbeid med kommunen, fylkesmannen og fylkeskommunen, funne ut at Vålåsjø er det beste alternativet.

Utbygginga skjer nær inntil Dovrefjell nasjonalpark, og Jernbaneverket ønsker å gjennomføre dette prosjektet på ein slik måte at omsynet til nærmiljø, flora og fauna ikkje blir skadelidande.

Vi ønsker å flagge prosjektet på Vålåsjø som eit miljøprosjekt, kor vi ønsker å vise at vi tek nærmiljøet på alvor. Vi tenkjer på dette når vi arbeider med planane, og vi meiner vi har klart å finne løysingar som tek omsyn til alle partar, og ikkje minst miljøet.



Vålåsjø kryssingsspor – målet med prosjektet er:

- Auke kapasiteten på Dovrebanen.
- Auke lengda på godstog.
- Føre trafikken frå vegen over til bane.
- Redusere CO₂-utsleppa frå transport.
- Auke sikkerheita på vegen.

Ved gjennomføringa av prosjektet skal følgjande vektleggast:

- Skal ikkje ha skadar/uhell på menneske og naturmiljø.
- Budsjetten skal haldast.
- Framdriftsplan skal haldast.

Prosjektet ønsker å ha:

- Eit godt samarbeid med naboar, kommune, fylkesmann og fylkeskommune, turistar, og friluftslivsfolk, osv.
- Orienterer alle om kva som skal skje på byggeplassen til rett tid.
- Redusere ulempene til eit minimum.