



Fellesprosjektet E6-DOVREBANEN

Minnesund - Espa

ÅPNING AV E6 I 2014



FOTO: HILDE LILLELØRD



Jernbaneverket



Statens vegvesen

FORSIDEFOTO: Bildet er tatt ved Ørbekk hvor en ser hvor nærme Dovrebanen og E6 ligger hverandre. Denne nærheten er en av grunnene til at Jernbanelaget og Statens vegvesen har samarbeidet om planlegging og utbygging av Dovrebanen og E6 langs Mjøsa. (Foto: Hilde Lillejord)

Forord

De siste årene har Fellesprosjektet E6-Dovrebanen preget hverdagen for trafikanter og naboer langs den sørlige delen av Mjøsa. En epoke med blant annet redusert framkommelighet på E6, støy og støv nærmer seg slutten. I desember 2014 åpner vel 18 av nær 22 kilometer E6 mellom Minnesund og Labbdalen som firefelts veg med midtdeler. Resten av E6 åpner sommeren 2015. Høsten 2015 åpner Dovrebanen som dobbeltsporet jernbane mellom Langset og Kleverud, mens lokalveg og gang- og sykkelveg (Mjøstråkk) åpner i 2016. Det som har blitt omtalt som den største masseforflyttingen siden istiden nærmer seg slutten.

Dette heftet er laget i forbindelse med åpningen av E6 den 13. desember 2014. På de neste sidene kan dere lese litt om samferdselshistorien langs Mjøsa og litt om Fellesprosjektet E6-Dovrebanen.



FOTO: HILDEMARIE BRAATEN

PROSJEKTLEDELSEN: Anne Braaten, assisterende prosjektleder, Jernbaneverket, og Taale Stensbye, prosjektleder, Statens vegvesen.

Vegghistorien langs Mjøsa

E6 nordover fra Minnesund hører til mange hundre års ferdselshistorie. I terrenget på nedsiden av den nye vegen ligger fra to til fire generasjoner vegtraseer. De består av dels gressvokste linjer fra 1700-tallet, og dels asfalterte veger fra 1900-tallet som tjener som lokalveger. Flere steder sees murer av tilhogd naturstein. De viser noen av utfordringene ved å bygge veg i dette fjellendte terrenget uten bruk av maskiner, kun med muskelkraft. Vegene er i seg selv minner om hvorfor og hvordan folk har ferdes i området.

Forbindelseslinjen i Innlandet mellom Oslo og Trondheim har gått langs østsiden av Mjøsa i mer enn 1000 år. En av grunnene var at ved Hamar lå sentrum for handel og høvdingmakt fra før vikingtid, og i middelalderen ble bispesete opprettet.

Mjøsa var en viktig ferdselsåre, men på langt nær alle kunne reise med båt, eller med hest og slede på isen om vinteren. De fleste gikk til fots, og en del red. På den måten oppsto med tiden større nettverk av stier og tråkk mellom landsdeler, byer og bygder.

I løpet av 1600- og tidlig på 1700-tallet ble mange av disse tråkkene utbedret til kjøreveger. Det foregikk etter kongelig befaling. Men i det bratte og berg-lendte terrenget langs Mjøsa fra Minnesund og nordover til Tangen i Stange, var det ennå ikke snakk om vegstandard som kjøreveg. Vi vet ikke om det i det hele tatt har vært gammel ridesti langs mjøskanten. Gående og ridende tok seg gjerne fram langs åsen ovenfor innsjøen. Prester, kongelige embetsmenn og en del handelsmenn på reise ble fraktet med robåter mellom skysstasjonene og gjestgiveriene på Eidsvoll og Korsødegården på Tangen.

Tiltak for vegutvikling i Norge var altså i første omgang rettet inn på å utbedre gamle stier til å bli farbare for hestekjøretøy. Bygging av veger kom i stand først i løpet av andre halvdel av 1700-tallet. Samfunn og økonomi var i stor

forandring, og det gjaldt å sikre bedre og raskere framkommelighet enn før. I den sammenheng fikk vi den første vegen langs Mjøsa fra Minnesund og nordover. For et liv og en røre av folk og hester det må ha vært forbi Morskogen, Strandlykkja og Espa i 1760-årene, da anleggsarbeidet pågikk. Jord ble gravd med trespader, trær hogget og røtter ryddet. Fjellet ble hakket og sprengt, og steinmasser lempet. Stein ble pukket til mindre stykker og grus, som ble bærelag i den nye vegen. Større stein ble hogget nøye til og brukt i murverk over kryssende vannveger og små og store kløfter i berget. Vegen skulle nemlig ikke bare ha et jevnt dekke, traseen skulle også ha minst mulig kurver og gå i så rett linje som mulig.

Men liv og røre ble det også på andre måter ved dette anlegget. Vegarbeidene besto av bønder. De var ikke frivillig arbeidskraft, men utkommandert i tråd med den plikt til vegarbeid som var pålagt alle bønder. Arbeidsplikten var generelt dårlig likt, og ikke nettopp egnet som motiverende for å etterfølge Generalvegmester Georg Anthon Kroghs særdeles strenge krav til hard disiplin. Bøndene opponerte ved å komme for sent eller ikke møte opp, og ble straffet med mulkt og pryl. Metodene var ikke uvanlige for Krogh, som også var kjent for å hagle skjellsord over både bønder og embetsmenn som turte si ham i mot.

Etter at vegen mellom Minnesund og Tangen sto ferdig i 1771, foregikk stort sett ikke annet enn utbedringer og utvidelser av traseen de neste 150 årene.



KOMBINERT BRUTYPE: Jernbanebrua på Minnesund er ei fagverksbru bygd i stål og mur. Den ble ferdig bygd i 1925 og frem til 1959 var denne brua en kombinert jernbane og bilbru. Det var en vegbane på hver side av jernbanebrua. På bildet vises en lastebil på den ene kjørebanen. Bilbruene ble demontert i 1965.

Mellom gårdene Minne og Dorr på hver side av sundet, gikk det ferge, en flatbunnet pram. Men både veggen og fergen måtte tåle veldig trafikkøkning denne tiden, først med hestekjøretøy, og senere tyve år med både hestekjøretøy og biler. Bilene ble ikke utbredt for alvor i Norge før etter 1920, og først da ble det planlagt et vegsystem tilpasset det nye transportmiddelet. Da den første brua for biler og hestekjøretøy ble bygd over Minnesund i 1925, var den slik sett i takt med utviklingen ellers i landet.

Minnesundbrua fra 1925 ble bygd inntil jernbanebrua, og var langt enklere for de kjørende enn fergetransporten over sundet hadde vært. Brua var imidlertid bare envegskjørt, og ble revet etter at en ny bru ble reist på påler som egen konstruksjon. Den ble åpnet av kong Olav i 1959, 34 år etter den første. Det gikk også akkurat like lenge, 34 år, før trafikken kunne gå over en tredje brukergenerasjon ved Minnesund. Den knyttet sammen nye vegtraseer av motorvegstandard, som var en del av større vegutbygging i forbindelse med OL på Lillehammer i 1994. Dermed var det også lekenes maskoter, Kristin og Håkon, som åpnet denne brua i 1993.

På 1960- og 70-tallet ble E6 langs sørlige deler av Mjøsa fra Minnesund og nordover bygget ut. Siden da har det ikke skjedd en utbygging av veggen på østsiden av Mjøsa før utbyggingen i regi av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen tok til. Dette kan du lese mer om i dette heftet.

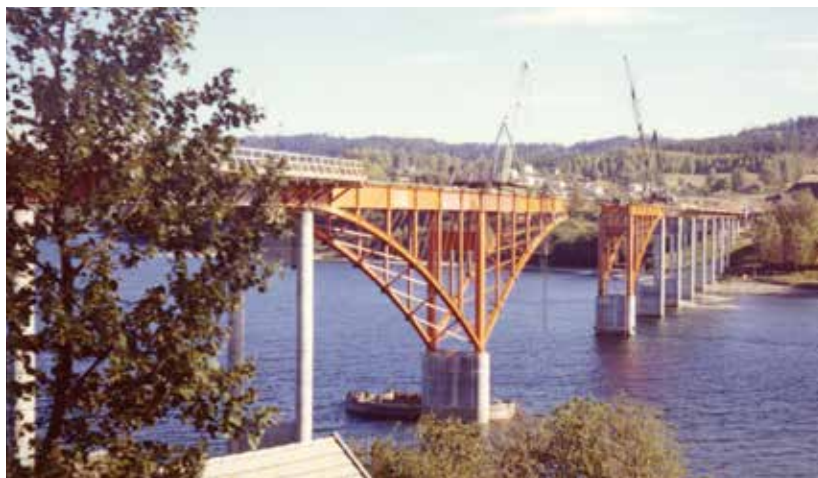


FOTO: STATENS VEGVESENSARKIVER

MINNESUND: Bildet viser Minnesund bru, nå Langset bru, under bygging. Brua som har en lengde på 598 meter, ble åpnet for trafikk i 1959.

Jernbanehistorie langs Mjøsa

Jernbanen fra Christiania til Trondheim ble åpnet for persontrafikk i 1877. Reisen gikk med tog på Hovedbanen fra hovedstaden til Eidsvoll. De reisende ble så fraktet med dampbåt fra Eidsvoll til Hamar, før turen fortsatte nordover med jernbanen. Norsk Hovedbane kjøpte opp båtene som gikk på Mjøsa før de begynte å kjøre tog til Eidsvoll. I 1852 hadde de monopol på båttrafikken og stasjonsmestre i alle de tre mjøsbyene.

Eidsvoll-Hamarbanen åpner

I 1880 ble Eidsvoll-Hamarbanen, også kjent som Hedmarksbanen, åpnet. Den 58,6 kilometer lange jernbanestrekningen ble satt i drift 8. november 1880 og offisielt åpnet 11. november samme år av kong Oscar II.

Minnesundbrua ble bygget i 1879. Den 362 meter lange jernbanebroen fungerte umiddelbart som en viktig del av Hedmarksbanen mellom Eidsvoll og Hamar.

I 1890 vedtok Stortinget å forlenge Eidsvoll - Hamarbanen oppover



FOTO: NORSK JERNBANEUSELUM, JERNBANEVERKET

MORSKOGEN: Bildet viser jernbanesporet på Morskogen og en undergang under veien.

langs østsiden av Mjøsa og videre opp Gudbrandsdalen til Otta. Det nye jernbaneselskapet ble kalt Eidsvoll - Ottabanen, senere Eidsvoll - Dombås-banen. Dermed opphørte Eidsvold - Hamarbanen som offisielt navn på jernbanestrekningen mellom Eidsvoll og Hamar. I dag inngår den som en del av Dovrebanen.

Stasjonene langs Mjøsa

Mellom Eidsvoll og Espa ble det i tidsrommet 1880-82 etablert tre stasjoner:

Morskogen stasjon

Stasjonen ble opprettet i 1880 og het opprinnelig Ulvin, og senere Ulven i 1884, før den i 1903 skiftet navn til Morskogen. I 1983 ble stasjonen nedlagt og gjort om til et fjernstyrt kryssingsspor.

Strandlykkja stasjon

På Strandlykkja ble det i 1882 bygget ekstraspor med lasteplass på grunn av Stange Almennings behov for å sende trelast til videreforedling. En egen vokterbolig ble også satt opp. I 1911 ble det opprettet ordinært stoppested på Strandlykkja med ansatt ekspeditør for betjening av reisende og gods. Stasjonen var underlagt Espa stasjon.

Stasjonen het opprinnelig Strandløyken, og senere Strandløykka i 1922, før den i 1941 skiftet navn til Strandlykkja. Stasjonen ble nedlagt i 1983.



FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM, JERNBANEVERKET

STRANDLYKKJA STASJON: Bildet er tatt en gang i perioden 1945-52.

Espa stasjon

Espa stasjon sto ferdig i 1880 samtidig som driften på jernbanen langs Mjøsa ble satt i gang. Stasjonen ble bygget med egen vokterbolig som ble plassert på den andre siden av hovedsporet. I 1890 bodde det seks voksne og fire barn i vokterboligen. Allerede fra opprettelsen av stasjonen ble det bygget vanntårn på området, hvor lokomotivene fikk etterfylt vann på dampkjelene. Dreieskive og egen lokstall ble bygget i 1893.

Fra 1910 og fram til 2. verdenskrig var Espa et populært utfartssted, særlig for byfolk fra hovedstaden. Naturskjønne omgivelser, godt klima og fine forhold for sommer- og vinteraktiviteter tiltrakk mange. Hele ni pensjonater og hoteller ble etablert i området. Det ble åpnet flere landhandlerier og- bakerier, og stedet fikk sitt eget poståpneri. Espen poståpneri hadde sine lokaler i stasjonsbygningen. Fram til 1937 leide Postverket NSB til å utføre postjobben på kontrakt og stasjonsmesteren fungerte som poståpner.

Navnet på stasjonen var Espen helt fram til 1922, da det ble endret til Espa.

I 1965 ble stasjonen fjernstyrt, fra 1980 hadde den bare godstrafikk og siden 1983 har den hatt funksjon som fjernstyrt kryssningsspor.

Lokale strekninger

I tillegg til å fungere som fast strekning mellom Eidsvoll og Hamar ble jernbanen langs Mjøsa også benyttet som lokaltog mellom småstasjonene. «Espentoget» gikk i en årrekke tur-retur mellom Espa og Moelv. Toget gikk alle hverdager og var et kombinert person- og godstog med åtte vogner. Det var beregnet på lokaltrafikken og stoppet så å si ved hver grindstolpe, om det var behov.

Toget fungerte også som skoletog for elever som skulle til Stange, og flere derfra til Hamar. Dette Espatoget var langt og hadde med seg tungt gods og mange passasjerer. Mellom Espa og Stange ble det i begge retninger benyttet egne lokomotiver som ble koblet på for å hjelpe til å dra.

Historien om Fellesprosjektet E6-Dovrebanen

Den spede begynnelsen for det som skulle bli et omfattende samarbeid om planlegging og bygging av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa, startet tidlig på 2000-tallet.

Fylkesdelplanen for transportkorridorden mellom Gardermoen og Mjøsbyene ble vedtatt av Akershus, Hedmark og Oppland fylkeskommune i mars 2003 og godkjent av Miljøverndepartementet i mai 2004. Denne fylkesdelplanen anbefalte et samarbeid om planlegging av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa mellom Minnesund og Skaberud.



Omtrent samtidig pågikk en prosess rundt konsekvensutredning for E6 mellom Gardermoen og Moelv. Denne utredningen var på offentlig ettersyn i perioden 10. april til 20. juni 2003 før den ble godkjent av Vegdirektoratet i et brev av 14. april 2004. I sin høringsuttalelse pekte Jernbaneverket blant annet på behovet for felles planlegging av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane på strekningen Minnesund - Skaberud.

REGULERINGSPLAN: Forslag til reguleringsplan for strekningen Akershus grense - Labbdalen forelå i september 2010.

Det var også en politisk forventning om et samarbeid om planleggingen av veg og bane langs Mjøsa. Stortingrepresentant Heidi Sørensen stilte spørsmål om hvordan statsråd Torild Skogsholm ville sikre at Statens vegvesen og Jernbaneverket ville samarbeide i planleggingen av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane mellom Minnesund og Skaberud. Statsråden avsluttet sitt

svar med at et slikt samarbeid ville bidra til mer helhetlig planlegging der samordning av avbøtende tiltak til natur og miljø vektlegges.

Planprosess

I januar 2005 ble Fellesprosjektet E6-Dovrebanen grunnlagt. Statens vegvesen og Jernbaneverket avtalte da at de skulle bruke samme konsulent til å utarbeide kommunedelplan for en fremtidig utbygging av E6 og jernbane langs Mjøsa. Denne avtalen var ganske enkel ettersom Jernbaneverket i et brev til Statens vegvesen bekreftet at de ville dekke 1/3 av alle kostnadene knyttet til utarbeidelse av kommunedelplan med konsekvensutredning. Jernbaneverket og Statens vegvesen hadde en klar oppfatning av at det var i felles interesse å samarbeide om planlegging av veg- og bane-utbyggingen mellom Minnesund og Skaberud. Hensikten med det var å oppnå et samfunnsmessig bedre prosjekt i transportkorridoren på østsiden av Mjøsa enn om de to tiltakene skulle planlegges enkeltvis.

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen varslet oppstart av arbeid med kommunedelplan med konsekvensutredning den 7. juli 2005. Denne planoppstarten ble varslet samtidig som planprogrammet for Fellesprosjektet ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn. Både Eidsvoll og Stange kommuner vedtok kommunedelplanen med konsekvensutredning i juni 2007. Det forelå innsigelser til planen og en mekling hos Fylkesmannen i Hedmark og Fylkesmannen



FOTO: KNUT OPEIDE

NÆRHET MELLOM VEG OG BANE: Bildet viser at Dovrebanen og E6 ligger nærme hverandre. Dette er en viktig grunn til samtidig planlegging og utbygging av veg og bane langs Mjøsa.

i Oslo og Akershus førte ikke frem. Kommunedelplanen måtte derfor til Miljøverndepartementet for avgjørelse. Departementet stadfestet kommunedelplanen i februar 2009.

26. mars 2009 inngikk Jernbanelaget og Statens vegvesen en samarbeidsavtale om fordeling av kostnader og ansvar i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Oppstart av utarbeidelse av reguleringsplan ble varslet 2. april 2009. I forbindelse med varsel om planoppstart ble det holdt informasjonsmøter med grunneiere og andre berørte parter, mens etatene videre i planprosessen holdt tett dialog med berørte kommuner og grunneiere. Forslag til reguleringsplan for henholdsvis Eidsvoll og Stange kommune ble lagt ut på offentlig ettersyn 21. april 2010. Planene i de to kommunene ble vedtatt i november samme år. At det tar 14 måneder fra en varsel oppstart av arbeid med en reguleringsplan til planen er vedtatt på et så omfattende prosjekt, betegnes som raskt.

Byggefase

Stortinget forutsatte gjennom behandlingen av Nasjonal Transportplan 2010-2019 en samtidig utbygging av firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane på strekningen Minnesund - Kleverud/Labbdalen. 6. juli 2010 undertegnet derfor jernbanedirektør Elisabeth Enger og vegdirektør Terje Moe Gustavsen en samarbeidsavtale om felles utbygging av veg og bane mellom Minnesund og Kleverud/Labbdalen. Hensikten med et fellesprosjekt er i følge denne avtalen en best mulig ressursutnyttelse til minst mulig sjenanse for beboere i utbyggingområdet og trafikanter.

FAKTA

Minnesund - Brøhaug

- Ca. 6,3 kilometer firefelts E6 med midtdeler. I hver kjørebane vil det være en tunnel på 630 meter ved Korslund.
- Ca. 5,2 kilometer dobbeltsporet jernbane. For jernbanen inngår en 580 m lang tunnel på Molykkja.
- Ca. 8,5 kilometer med lokalveg.
- Ca. 8,2 kilometer gang- og sykkelveg.
- I mai 2012 inngikk Fellesprosjektet kontrakt med det østerrikske firmaet Alpine Bau om bygging av nevnte tiltak. Firmaet gikk konkurs i juni 2013. I en mellomfase frem til jul ble arbeider som var kritiske for fremdrift og sikkerhet gitt til JV Veidekke Hochtief, Infranord Norge AS, Eltel Networks og Hæhre Entreprenør AS.



FOTO: KNUT OPEIDE

ANLEGGSTART: 12. april 2012 klippet daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa av silkebåndet som båndt to gravemaskiner sammen slik at anleggsarbeidene kunne starte. Ministeren hadde bistand fra fylkesvaraordfører Lars Salvesen i Akershus.

Utover høsten 2010 og 2011 jobbet etatene med byggeplanlegging, grunn-erwerb og finansiering av prosjektet. I tillegg ble det gjort forberedende byggearbeider som avskoging, bygging av miljøgate gjennom Langset, noe arbeider knyttet til både veg og jernbanetunnel ved Morskogen og bygging av Tyllienvegen ved Espå. De forberedende byggearbeidene hadde en kontraktsverdi på over 150 millioner kroner.

Fellesprosjektet E6 Dovrebanen bygger nær 22 kilometer firefelts E6, 17 km dobbeltsporet jernbane, ny lokalveg og 18 kilometer gang- og sykkelveg. Utbyggingen langs Mjøsa er organisert i tre geografiske områder: Langset - Brøhaug, Brøhaug - Strandlykkja og Strandlykkja - Labbdalen. På disse tre strekningene har entreprenørene som ble tildelt oppdraget bygget firefelts motorveg og jernbane opp til skinne-gangen. Fellesprosjektet har

FAKTA Brøhaug - Strandlykkja

- Ca. 5,6 kilometer firefelts E6. Inkludert i dette er Morskogstunnelen på 2,3 kilometer.
- Ca. 6,8 kilometer dobbeltsporet jernbane. Her er Ulvintunnelen på 3,9 kilometer og Morstuatunnelen på 200 meter inkludert.
- 6 kilometer Mjøstråkk (gang- og sykkelveg).
- Lokalveg til Brøhauggrenda.
- Fellesprosjektet E6-Dovrebanen inngikk i mars 2012 kontrakt med JV Veidekke Hochtief ANS om bygging av denne kontrakten.

i tillegg kontrakter med entreprenører som gjør jernbanetekniske arbeider som bygging av spor og kontaktledninger langs hele strekningen mellom Minnesund og Kleverud. Det er også inngått egne kontrakter for arbeider knyttet til sikkerhet, regulering og overvåking av tunnelene på E6.

I april 2012 startet arbeidet med å bygge firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa for fullt. I desember 2014 åpner ca. 18 av nær 22 km av E6 mellom Minnesund og Labbdalen som firefelts veg med midtdeler. De siste kilometrene åpner som firefelts veg med midtdeler sommeren 2015. Disse kilometrene åpner senere som følge av konkurransen til Alpine Bau.

Dobbeltsporet jernbane mellom Langset og Kleverud åpnes i oktober 2015, mens sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg langs Mjøsa åpnes i 2016.

FAKTA

Strandlykkja - Kleverud/Labbdalen

- Ca. 9,6 kilometer firefelts E6 inkludert Espatunnelen på 680 meter.
- Dobbeltsporet jernbane på den 4,75 kilometer lange strekningen mellom Strandlykkja og Kleverud.
- Ca. 11,4 kilometer lokalveg.
- Ca. 4,4 kilometer gang- og sykkelveg.
- To rasteplasser tilknyttet E6.
- Fellesprosjektet inngikk i mai 2012 kontrakt med Hæhre Entreprenør AS for utførelse av disse tiltakene.



FOTO: KNUT OPEIDE

SPREGNINGSKØ: I løpet av anleggsperioden har flere tusen sprenginger blitt foretatt. Trafikken på E6 har av sikkerhetsmessige grunner blitt stanset ved sprenginger.

Flere fordeler med fellesprosjekt

Som nevnt var en felles og enhetlig planlegging bakgrunnen for etableringen av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Dette er en av flere fordeler med fellesprosjektet. En annen fordel er at det kun ble én i stedet for to anleggsperioder. Dette er til fordel både for naboer og trafikanter på E6 og Dovrebanen fordi det ble en anleggsperiode mindre med de konsekvenser et slikt prosjekt har på nærmiljøet.

Videre er det økonomiske innsparinger ved at utbyggingen ble organisert gjennom et fellesprosjekt med samtidig utbygging. Samtidig utbygging sparer samfunnet for et betydelig beløp.



GAMMEL TRASÉ: Her ser vi et av de ny Flirt-togene kjøre på den gamle banen som åpnet i 1880, mens ny trase for dobbeltsporet jernbane er under bygging.

Rask gjennomføring

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen har siden dets start i 2005 utarbeidet kommunedelplan og reguleringsplan og startet bygging. Det meste av E6 langs den sørlige delen av Mjøsa vil åpne for trafikk på fire felt før fellesprosjektet runder 10 år. De resterende tre kilometrene av E6 og de 17 kilometrene med dobbeltsporet jernbane vil åpne for trafikk få måneder etter at prosjektet fyller 10 år. Dette er en rask gjennomføring av et så stort samferdselstiltak.

Det er flere grunner til den raske gjennomføringen. En viktig grunn er at samme organisasjon har deltatt i alle faser. Dette har gjort at erfaringsoverføring ikke har vært nødvendig. Videre gjorde en tidlig oppstart av grunnverv det mulig å gjennomføre prosjektet så raskt som en nå har gjort. For det tredje ble det gjennomført en del forberedende arbeider slik som avskoging, riving av hus og hytter og andre forberedende byggearbeider før selve hovedutbyggingen tok til.



FOTO: KNUT ØREIDE

GRAVING: Mange maskiner har jobbet side om side i forbindelse med veg- og baneutbyggingen langs Mjøsa.

Finansiering

16. desember 2011 behandlet Stortinget proposisjonen om utbygging og finansiering av E6 Minnesund - Skaberud og Dovrebanen Langset - Kleverud. Stortinget ga Fellesprosjektet en kostnadsramme på totalt 10,1 milliarder kroner i 2011-verdi. Dette ble fordelt på 4,9 milliarder til utbyggingen av Dovrebanen og 5,2 milliarder til utbygging av E6. I 2014-verdi er kostnadsrammen for hele Fellesprosjektet på 11,5 milliarder kroner, hvorav 6,3 milliarder er til utbyggingen av E6.

Stortinget har bestemt at utbyggingen av Dovrebanen fullt ut betales av statlige penger, mens utbyggingen av E6 er et spleiselag mellom staten og de trafikantene som kjører strekningen. Staten bidrar med 1.310 millioner kroner mens resten finansieres med bompenger.



TO BOMSTASJONER: Mellom Minnesund og Labbdalen har det blitt bygget to bomstasjoner. På bildet vises bomstasjonen på Ørbekk under bygging.

Fellesprosjektet

– et prosjekt i prosjektene

Veg- og baneutbyggingen langs Mjøsa mellom Minnesund og Skaberud inngår i hvert sitt prosjekt i henholdsvis Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Den delen av E6 som bygges i regi av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen er tredje del av E6-utbyggingen mellom Gardermoen og Kolomoen. Utbyggingen av E6 på denne 66 kilometer lange strekningen startet i desember 2007 og avsluttes da Fellesprosjektet er ferdig. Statens vegvesen har også planlagt for en fremtidig utbygging av E6 til en firefelts veg med midtdeler videre nordover fra Kolomoen.

Utbyggingen av Dovrebanen mellom Minnesund og Kleverud er første utbyggingsetappe av dobbeltsporet jernbane mellom Eidsvoll og Hamar.



FOTO: KNUT ØPEIDE

LED-LYS: Dette bildet viser LED-lys satt opp i midtdeleren på ny E6 mellom Dal og Minnesund. E6 på strekningen Dal - Kolomoen får slikt ledlys i forbindelse med utvidelsen til firefelts veg med midtdeler.



FOTO: KNUT OPEIDE

NYTT KRYSS: På Espå er det bygget et nytt kryss. Rett sør for krysset er det bygget en egen overgang over E6 for myke trafikanter.



FOTO: KNUT OPEIDE

ESPATUNNELEN: Sørgående tunnel for E6 på Espå er 670 meter lang, mens nordgående tunnel er 66 meter. For sørgående tunnel er 507 meter er i fjell, mens resten er portaler og oppbygd tunnel. For nordgående tunnel er 562 meter i fjell og resten portaler og oppbygd tunnel. Bildet viser den oppbygde delen av tunnelen i byggeperioden.



FOTO: KNUJT OPEIDE

MUDRING: Fellesprosjektet har fjernet ca. 300.000 kubikk mudder fra Mjøsa. Disse massene er lagret på land. Bildet viser flåten og gravemaskin som fjernet mudder fra Mjøsa.



FOTO: HILDE LILLEJORD

MANGFOLDIG: Vel 1.500 mennesker fra 16 land rundt om i Europa har jobbet med planlegging og utbygging av veg og bane langs Mjøsa.

Tre i regionen om fellesprosjektet



SVEIN FRYDENLUND

Daglig leder, Hamarregionen Utvikling

Med dette prosjektet er forventningene at vi kommer enda et skritt nærmere å kunne betrakte Hamarregionen, og etter hvert hele Mjøsregionen, som en del av det integrerte bo- og arbeidsmarkedet i hovedstadsregionen.

Det er stor begeistring for at man ser utbygging av E6 og dobbeltsporet jernbane på denne strekningen under ett. Kortere reisetid til Gardermoen og hovedstadsregionen vil videre ha en positiv betydning for Hamarregionen.

Det er forventet at reiselivet inkludert kurs- og konferansemarkedet vil ta seg opp i kjølvannet av forbedret infrastruktur for vei og jernbane. Økt befolkningsvekst vil være en naturlig positiv konsekvens av ny E6 og dobbeltspor jernbane, og det i seg selv vil på sikt resultere til et større mangfold og økt næringsetablering.



NILS AMUND RØHNE

Ordfører, Stange kommune

Mine forventninger knytter seg til at Fellesprosjektet er starten på «ei ny tid» for Innlandet, Hamarregionen og Stange kommune. For kommunen betyr utbyggingen at vi virkelig blir en del av en felles bo- og arbeidsregion som omfatter hovedstaden, og store deler av Innlandet, og nå er ferdig til Lillehammer.

Vi planlegger å legge til rette for en offensiv utvikling rundt knutepunktene i kommunen vår. Og i våre planstrategier er allerede arbeidet med Tangenområdet og Stange Sør i gang. Utbyggingen av vei og bane legger til rette for en samfunnsutvikling med et svært, svært stort positivt potensial.

Jeg er overbevist om at de samfunnsøkonomiske beregninger til talknuserne ikke fanger opp den vekst og utvikling vi vil oppleve i kommunen vår, som følge av bl.a. utbyggingen.



PER MADSEN

Forbundsleder, Norsk Lastebileier-forbund (NLF)

Vi forventer at det bygges en fullverdig firefelts veg og dobbeltspor på jernbanen både billigere og mer effektivt enn man ville gjort med todelte prosjekter.

Vi mener det er både tekniske og praktiske fordeler ved å bygge ut begge deler samtidig. Vi i forbundet forventer en mer driftssikker og raskere veg. Det har vært mye køståing på dagens E6. Tid er penger for lastebileierne og våre kunder.

Enkelte mener at dobbeltsporet på denne strekningen vil føre til mer gods på jernbanen. Vi tviler på at det skjer fordi det er flaskehalsler både i Oslo og nord for utbyggingen. Prosjektledelsen har i hele byggeperioden vært opptatt av god dialog. NLFs innspill har flere ganger ført til trafikale forbedringer.

Rundkjøringene i byggeperioden er laget slik at tungbilene enkelt kan kjøre gjennom. Prosjektet er meget bra, men norske myndigheter må nå dempe bruken av bompenger. Prisen på å kjøre E6 nord for Oslo blir alt for høy!



Fellesprosjektet
E6-DOVREBANEN
Minnesund - Espå

www.e6-dovrebanen.no

vegvesen.no

firmapost@vegvesen.no
tlf. 02030

jbv.no

postmottak@jbv.no
tlf. 05280