

Bygggestart nærmer seg

Til naboene våre,

Den 14. desember 2017 ble det vedtatt i Stortinget at dobbeltsporet fra Venjar til Langset fikk både finansiering for 2018 og investeringsbeslutning. Enda en avgjørende milepæl var nådd!

Nå sitter rundt 40 medarbeidere på riggen vår nord for Eidsvoll stasjon og planlegger på detaljnivå, og for hver dag vet vi enda litt mer om hva som skjer videre. Å bygge jernbane er presisjonsarbeid.

Entreprenører er i gang med å regne på kontrakten for Venjar–Eidsvoll nord. I høst regner vi med å ha entreprenør på plass og kontrakt signert. Før sommeren går vi ut i markedet med kontrakten for Eidsvoll nord–Langset. Vi er spente på interessen!

Vi inviterer til informasjonsmøte for hver strekning når entreprenør er på plass. Det er opp til entreprenørene å gi en detaljert framdriftsplan for hvordan de ønsker å løse oppgaven med å blant annet bygge dobbeltspor, løsmassetunnel og Norges lengste jernbanebru på 836 meter. Først når kontraktene er inngått vil mye falle på plass, deriblant byggemetoden for Minnevika bru, støv, støv og andre konsekvenser for dere som bor i og nær anleggsområdet i Eidsvoll.

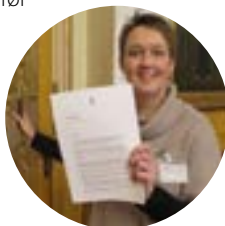
De 13 kilometerne med dobbeltspor gjennom Eidsvoll vil bidra til en mer robust trafikkavvikling, og er en viktig brikke for å nå samfunns målet om to tog i timen til Hamar. Dobbeltsporet tas etter planen i bruk i 2022 fra Venjar til Eidsvoll og i 2023 fra Eidsvoll til Langset. Etter dette skal vi rydde opp etter oss og blant annet lage turvegen Vormtråkk.

Vi ser fram til å møte dere på informasjonsmøter over sommeren. Har dere spørsmål til oss før det så er det bare å ta kontakt med oss.

Takk for tålmodigheten dere viser oss.

Med vennlig hilsen

Prosjektsjef Rønnaug Ingeborg Resset.



Fakta

- 13 kilometer dobbeltspor
- Bygget for 200 km/t
- Minnevika bru blir Norges lengste med sine 836 meter
- Vi skal også bygge løsmassetunnel, sju bruer og fire kulverter (underganger), pluss åtte kilometer Vormtråkk i nedlagt jernbane
- Det går blant annet med 19 kilometer med stålør, 22 000 kvadratmeter spunt og 535 000 kubikkmeter med stein for å bygge dobbeltspor i Eidsvoll
- Strekningen er delt i to utførelsesentrepriser; Venjar–Eidsvoll nord og Eidsvoll nord–Langset
- Kostnadsramme i 2017-kroner: 6,57 milliarder kroner



Matjord og avskoging

Nylig signerte Bane NOR kontrakt med Carl C. Fon entreprenør fra Sandefjord om håndtering av matjord, avskoging og bevaring av prestegårdshagen.

Bane NOR valgte å skille disse arbeidene ut som en egen entreprise for å ha best mulig kontroll på matjorda under byggeperioden.

– Matjorda på de berørte eiendommene tas av i løpet av sommeren i år, legges i ranker i anleggsperioden og tilbakeføres når arbeidene er ferdig. Vi er i kontakt med de som blir berørt, forteller byggeleder Hanne Disch Kihle.

Til sommeren/høsten går arbeidet med å rydde skog langs Minnevikavika og på Dytterud i gang.

På Eidsvoll prestegård, hvor byggegropa til løsmassetunnelen skal graves ut, skal enkelte busker, stauder og trær bevares, og oppformerer slik at prestegårdshagen kan reetableres når tunnelen er ferdig. Dette arbeidet settes i gang i vår/sommer.



Hanne Disch Kihle leder arbeidene med matjordhåndteringen.

Foto: Bane NOR



Illustrasjon: Bane NOR

Minnevikavika bru blir med sine 836 meter Norges lengste jernbanebru, fram til Tangevikavika bru (1070 meter) etter hvert står ferdig lenger nordover.

Ålborgveien stenges

I forbindelse med byggingen av ny Ålborgvegen bru er det nødvendig å stenge en del av Ålborgvegen en periode, mellom Eidvangvegen og Andelva. Tidspunktet for stenging av veien er avhengig av entreprenørens fremdriftsplan, men Bane NOR antar at det kan skje rundt årsskiftet 2018/2019.



Illustrasjon: Bane NOR

Ålborgvegen jernbanebru og Wergelandstunnelen slik det til slutt kan se ut i 2022.

Vormtråkk

Etter at det nye dobbeltsporet fra Eidsvoll til Langset er satt i drift vil store deler av den gamle jernbanetraseen bli til driftsveg for jernbanen og turvegen Vormtråkk. Vormtråkk blir åtte kilometer lang, starter ved Skibladnerbrygga i Eidsvoll og følger driftsvegen nordover mellom nytt dobbeltspor og Vorma. Vormtråkk fortsetter forbi Minnesund stasjon og over Minnesund jernbanebru, som fortsatt skal være i Bane NORs eie. Turvegen kobles på Mjøstråkk ved Langset.

Minnevikavika bru og båttrafikk

Sommeren 2017 utførte entreprenør Aarsleff Rail en vellykket prøvewaling ved Minnevikavika, for å sjekke at stålørspælene som skal bære Minnevikavika bru vil tåle belastningen.

Grunnundersøkelser viser at det er 90 meter med løsmasser uten å møte på fjell i Minnevikavika, og Norges lengste jernbanebru skal derfor bygges på svevende stålørspæler.

Arbeidene med å få stålørspælene på plass vil innebære mye dykkearbeider, og det blir en ny erfaring for Bane NOR, som vil trenge dykkere med erfaringer fra arbeid med oljeplattformer.

Det er opp til entreprenør å velge byggemetode for Minnevikavika bru, men arbeidet vil sannsynligvis starte fra sørsiden, med en større støpeform og i Vorma vil det være behov for flyteplattformer.

Brubygging og båttrafikk

I forbindelse med byggingen av Minnevikavika bru vil deler av Minnevikavika bli sperret av blant annet flyteplattformer, som fører til at Skibladner ikke kan passere forbi Minnesund. Vorma vil sannsynligvis være stengt for Skibladner i sesongene fra 2020 til 2022. Bane NOR vil forsøke å legge til rette for at småbåter kan slippes gjennom i kontrollerte former i byggetiden, men en endelig avklaring på dette får vi ikke før kontrakten med entreprenør er inngått og sikkerheten i byggeområdet er vurdert.

Ulemper i byggefasen

Når anleggsarbeidene starter opp for fullt vil det både synes og høres for naboene våre. Bane NOR vil ha tett oppfølging av entreprenørene, og sørge for at det blir gjennomført ulike tiltak for å begrense ulempene for de som bor i området.

Det vil også etableres rutiner for varsling av anleggsstøy m.m., slik at situasjonen blir mest mulig forutsigbar for de som blir berørt. Prosjektet jobber for tiden med å planlegge støyreducerende tiltak, og skal blant annet etablere støyyvoller og støyskjermer enkelte steder, som vil redusere støyen fra anleggsarbeidene betraktelig. Det vil imidlertid fortsatt være noen som er berørt. For disse er det aktuelt å gjøre ytterligere tiltak slik at støyen blir akseptabel.



Arbeidene med å få plass brupilarene til Minnevika bru i Vormo vil både synes og høres for naboene. Her fra arbeidene med prøvopaling ved Minnesund sommeren 2017.

Arkeologiske undersøkelser

I fjor høst gjennomførte Kulturhistorisk museum arkeologiske undersøkelser av fem lokaliteter langs traséen. Lokalitetene omfattet både gravhauger, bosetningsspor, hulvei og smievirksomhet. Lokalitetene og funnene er beskrevet på www.norark.no, under overskriften «Graver og smievirksomhet på Eidsvoll».

I Minnevika ligger vraket av Wega. Det er en mjesjakt med lukket lasterom og en enkel rigg. Vraket skal få ligge i fred gjennom anleggsperioden, men ettersom vraket er i en sårbar tilstand har Norsk maritimt museum dokumentert det ved hjelp av fotogrammetri. Enkelt fortalt vil det si at det tas en mengde bilder fra mange vinkler og at disse settes sammen til en tredimensjonal modell.



Sommeren 2017 kartla Norsk Maritimt museum tilstanden til mjesjakta Wega i Minnevika.



Kontaktpersoner

Prosjekttsjef Rønnaug Resset
450 02 287, resron@banenor.no

Grunnerverv og nabokontakt
Odd-Arvid Rønning
958 24 160, ronnod@banenor.no

Kommunikasjonsansvarlig
Hilde Marie Braaten
977 00 383, brahil@banenor.no



Besøks- og postadresse

Botshaugtangen 94, 2080 Eidsvoll
(nord for Eidsvoll stasjon)

Kontortiden er fra 08:00 til 15:45
(sommertid fra 08:00 til 15:00 fra midten av mai til midten av september).

Les nyheter om
Venjar-Langset på

www.banenor.no/eidsvoll



[www.facebook.com/
banoreidsvoll](https://www.facebook.com/banoreidsvoll)