



Utbygging av Dovrebanen

Som en del av InterCity satsingen skal Bane NOR bygge dobbeltspor fra Venjar like syd for Eidsvoll til Langset (Minnesund) i sørenden av Mjøsa. Utbyggingen dekker to eksisterende banestrekninger og knytter sammen eksisterende dobbeltspor på Gardermobanen og Dovrebanen langs Mjøsa fra Langset til Kleverud. Endt prosjekt vil gi vesentlig kapasitetsøkning på strekningen, og betydelig redusert reisetid mellom Oslo og Hamar. Strekningen bygges for en toghastighet på 200 km/t.

Aas-Jakobsen er hovedkonsulent for Bane NOR og utfører prosjektledelse og prosjektering av alle konstruksjonene på strekningen. Prosjektet er svært tverrfaglig og vi har med oss mange faste samarbeidspartnere som underleverandør for fag som geoteknikk, bane, veg, VA-drenering, Jernbaneteknikk og spor, arkitekt og landskapsarkitekt, sikkerhet og kvalitet og ytre miljø.

Prosjektets trasé strekker seg over 13,5 km. De første 5 km mot Eidsvoll stasjon går gjennom et bakkete åkerlandskap. Her bygges det nye sporet parallelt med dagens Gardermobane. Langs de neste 6 km bygges nytt dobbeltspor på ny steinfylling mellom dagens Dovrebane og elva Vormå. På de siste 2,5 km skiller nytt dobbeltspor lag med dagens bane og krysser over Vormå og Minnevikka ved Mjøsas utløp, for så å kobles sammen med nytt dobbeltspor ved Langset. Jernbanetraseen går gjennom utfordrende terreng i kupert ravinlandskap. De geotekniske forholdene på strekningen er krevende med dominerende leire, silt og en del sand nær Minnevikka. Kravene til skråningsstabilitet gjør at skjæringene må slakes vesentlig ut i forhold til dagens terreng, og det blir en omfattende masseflytting. All utgravd masse blir benyttet til nye utfyllinger av sideterreng langs traseen. Prosjektet er omfattende med totalt 23 nye konstruksjoner på strekningen: 8 jernbanebruer med lengder 20-840 meter, 3 betongtunneler med lengde 40-400 meter, 2 vegbruer med lengde 20 meter og 40 meter samt 3 krysningskulverter under jernbanen og 2 midlertidige vegbruer. I tillegg er det 5 store tekniske bygg på strekningen. Minnevikka jernbanebru – Norges nest lengste jernbanebru Prosjektet omfatter nye Minnevikka jernbanebru, en kompleks og utfordrende konstruksjon. Brua blir, når den står ferdig, Norges nest lengste jernbanebru med 840 meter. Brua prosjekteres med 19 spenn, der hovedspennet er på 100 meter med seilingsløp for båter spesielt tilpasset dampskipet Skibladner. På grunn av begrensinger i høyden med kobling mot eksisterende spor og

Prosjektnavn:

InterCity Dovrebanen, Venjar-Langset

Prosjektperiode:

2014 – 2024

Byggherre:

Bane NOR

Oppdragsgiver:

Bane NOR

Kort oppsummert:

Prosjektering av nytt dobbeltspor Gardermobanen/Dovrebanen mellom Venjar og Langset. Omfatter alle fag.

Omfang/kostnadsramme:

13,5 km nytt dobbeltspor. Detaljplan, reguleringsplan og byggeplan.

Kontaktperson:

Lars Narvestad

Direktør Samferdsel

lna@aa.no

+47 932 23 060

Adresse:

Lilleakerveien

4a 0283 Oslo

Telefon:

+47 2251 3000

E-post:

post@aa.no

seilingshøyde for Skibladner får brua sidebæring med 4 meter høye betongbjelker på utsiden av sporene. Hovedspennet utføres med overliggende betongbuer og hengestenger koblet til brubjelkene. Brua fundamenteres med opptil 70 meter lange friksjonspeler av stålrør som rammes ned i løsmasser. Wergelandstunnelen En annen stor utfordring i prosjektet er prosjektering av ny betongtunnel gjennom høyledraget ved Eidsvoll Kirke og Eidsvoll prestegård. Grunnforholdene består av leire, silt og sand. Eksisterende betongtunnel er bygget som et ovalt relativt tynt tunnelskall og tåler svært lite deformasjoner i omkringliggende masser. Bygging av ny betongtunnelen utføres derfor med kraftige stålsjunter langs eksisterende tunnel. Deretter graves tunnelen ut seksjonsvis og stemples av suksessivt innvendig med forspente stivere. Ny betongtunnel bygges som en robust vanntett konstruksjon med buet tak.

Jernbanen skal ha mest mulig uforstyrret drift i hele anleggsperioden, og det er et stort og komplisert puslespill å prosjektere det nye jernbanetekniske anlegget samtidig som det eksisterende skal bygges om i faser tilpasset omlegging av sporene.

Den nye dobbeltsporstrekningen Venjar-Langset skal stå klar for drift i løpet av høsten 2023. Samtidig planlegges også ferdigstilling av strekningen opp til Sørli sør for Stange, og først da vil det være full effekt av det ferdig bygde dobbeltsporet langs Mjøsa som ble bygget 2012-2015 samtidig med E6 utbyggingen. I løpet av 2024 skal strekningen til Hamar stå ferdig med en reisetid Oslo-Hamar på 55 minutter. Utbyggingen nordover på Dovrebanen avsluttes i denne omgang ved Hamar, men skal etter planen forlenges til Lillehammer innen 2030.