

Uitbreiding tracé Emmerich–Oberhausen

Planning van het deeltraject 3.4 (Emmerich)



Dit info-vel dient als aanvulling op de informatiebrochure “Uitbreiding tracé Emmerich–Oberhausen”. Het geeft een beeld van de basisplanning, zoals die voor de planning van het deeltraject (DT) 3.4 in de planningsprocedure is ingediend.

Beschrijving van de maatregelen bij het DT 3.4

Het DT 3.4 is 7,3 kilometer lang en begint in Emmerich, vlak na de spoorwegovergang Schwarzer Weg. De strook loopt door het stadsgebied van Emmerich en eindigt bij de huidige spoorwegovergang “Felix-Lensing-Straße”. Met uitzondering van station Emmerich is op het gehele DT de aanleg van een derde spoor gepland.



Wachttijden door gesloten overwegen horen spoedig tot het verleden.

Dit nieuwe spoor loopt vanuit de richting Vrsasselt tot station Emmerich ten noordwesten van de huidige sporen. Na station Emmerich wisselt het spoor naar de andere kant en loopt dan tot het eind van het tracé ten zuidoosten van de huidige sporen.

Op station Emmerich moeten de sporen die aansluiten op de havenspoorlijn over een afstand van circa 500 meter nieuw gelegd worden. Verder zijn in het stationsgebied slechts kleinere aanpassingen noodzakelijk, bijvoorbeeld aan de wissels.

Nieuwe bouwwerken

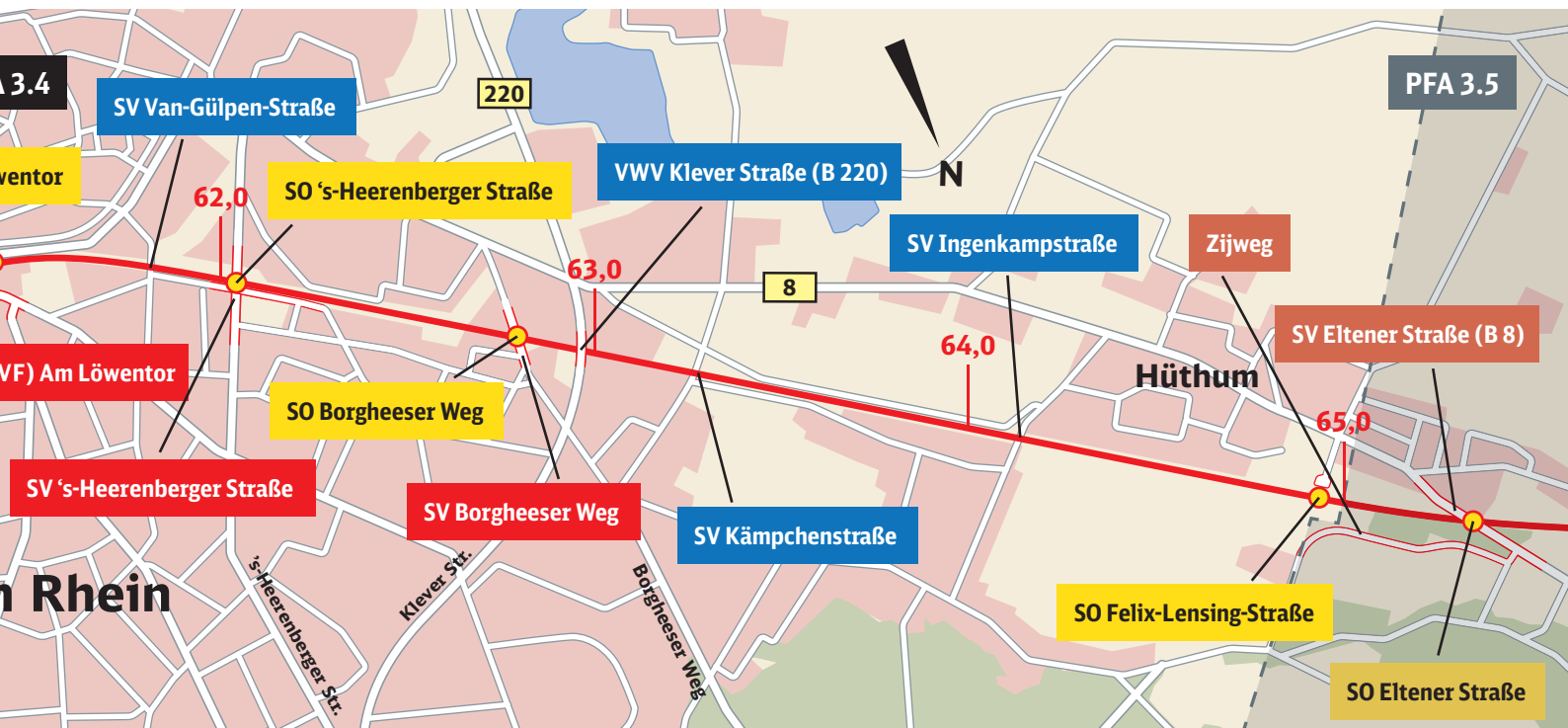
De huidige spoorwegovergangen (SO) van het tracé worden in het kader van de uitbreiding van het traject opgeheven. Drie van de vijf nog aanwezige SO worden door een brugconstructie vervangen. In principe zijn drie soorten te onderscheiden: viaduct wegverkeer (VVW), dat het wegverkeer over de spoorbaan leidt, spoorwegviaduct (SV), dat het wegverkeer onder de spoorbaan doorvoert, en een spoorwegviaduct voor voetgangers en fietsers (SV/VF). De bouwprojecten op een rijtje:

- **SV en SV (VF) “Löwentor”**: in plaats van SO “Löwentor” zijn twee bouwwerken gepland. Voor het gemotoriseerde verkeer wordt een SV met een hoogte van 4,5 meter en een breedte van 8,5 meter gebouwd. Dit SV kruist de spo-

ren circa 100 meter vóór de huidige spoorwegovergang (in de rijrichting van Nederland). Voor voetgangers en fietsers komt bij de huidige SO “Löwentor” een nieuw SV(VF) met een hoogte van 2,5 en een breedte van 6 meter. Het SV (VF) loopt onder het spoor en de parallel lopende B8 door en wordt zonder drempels met een licht hellende oprit uitgerust. De huidige voetgangerstunnel wordt gesloten.

- **SV “s-Heerenberger Straße”**: de SO “s-Heerenberger Straße” wordt door een SV op dezelfde plaats vervangen. Het nieuwe SV heeft een hoogte van 3,25 meter en is alleen geschikt voor autoverkeer. Het heeft een breedte van 13 meter en bevat aan beide kanten een gecombineerd fiets- en voetgangerspad. De straat, die aan de noordkant parallel aan het spoor loopt (Seufzerallee), kruist over een brug voor voetgangers en fietsers de ‘s-Heerenberger Straße. Gemotoriseerd verkeer moet vóór de voetgangers-/fietsersbrug afslaan en in de ‘s-Heerenberger Straße invoegen.

- **SV “Borgheser Weg”**: de SO “Borgheser Weg” wordt eveneens door een SV op dezelfde plaats vervangen. Ook dit SV heeft een hoogte van 3,25 meter en is alleen geschikt voor autoverkeer. Het is 10,4 meter breed en bevat aan één kant een voetgangers- en fietspad.



De huidige bouwwerken SV “Löwenberger Landwehr”, SV “Weseler Straße”, SV “Van-Gülpen-Straße”, SV “Kämpchenstraße”, SV “Ingenkampstraße” als ook de voetgangersbrug “Nierenberger Straße” en het VWV “Klever Straße” worden i.v.m. het derde spoor uitgebreid of vernieuwd.

De SO “Jahnstraße” wordt opgeheven zonder vervangend alternatief; in de toekomst kan het in de buurt zijnde SV “Weseler Straße” gebruikt worden. Ter vervanging van de SO “Felix-Lensing-Straße” wordt een nieuwe zijweg gebouwd, die het verkeer met het SV “Eltener Straße” verbindt.

Geluidswerende maatregelen in het kader van preventie geluidsoverlast

Geluidstechnisch onderzoek heeft uitgezonden, dat om te voldoen aan de door de wetgever vastgelegde grenswaarden van geluidsemisatie (volgens de 16e verordening ter realisatie van de landelijke geluidsemisatie-wetgeving) actieve geluidsisolatie nodig is. Daarom zijn in DT 3.4 in totaal ongeveer acht kilometer geluidsscherm aan beide zijden van de sporen gepland.

Ten noordoosten van de sporen beginnen de schermen aan het SV “Weseler Straße” en lopen, alleen onderbroken in het gebied van station Emmerich, tot het eind van DT 3.4 bij de huidige SO “Felix-Len-

sing-Straße”. Ten zuidwesten van de sporen komt aan het begin van het traject een scherm van circa 300 meter, die in het naastgelegen DT 3.3 reeds werd ingepland. Afgezien van deze uitzondering, beginnen de geluidsschermen aan de zuidwestelijke kant pas vanaf station Emmerich en lopen tot kort voorbij de SO “Borgheeser Weg”. Vanaf het SV “Ingenkampstraße” lopen dan verdere schermen tot aan het einde van het tracé-deel. De hoogte van de geluidsschermen varieert tussen twee en vijf meter, elk gemeten vanaf de bovenkant van de rails. De schermen worden aan de zijde van het spoor bekleed met hoog geluidswerend materiaal. Zo wordt het binnenkomende geluid niet weerkaatst; ook weerkaatsing van meerdere kanten (tussen voorbijrijdende treinen en geluidsscherm) wordt verhinderd.

Als verdere actieve geluidswerende maatregel is het “speciaal bewaakte spoor” (SBS) gepland: door regelmatig meten en slijpen van de sporen kan de geluidsemisatie structureel met 3 decibel worden gereduceerd. De SBS worden in DT 3.4 op alle drie sporen over een totale lengte van rond 3,6 km gepland.

Voor ongeveer 1.300 huishoudens, waarbij het geluidsniveau ondanks de beschreven actieve maatregelen overschreden wordt, worden aanvullende passieve geluidswerende maatregelen gepland. Hierbij gaat het om geluidstechnische

verbeteringen aan gebouwen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidswerende beglazing.

Bescherming tegen trillingen

In het DT 3.4 zijn ter bescherming van de particuliere bebouwing maatregelen gepland tegen trillingen. In het 7,3 kilometer lange deeltraject is over een totale lengte van ongeveer 15,5 kilometer – verdeeld over drie sporen – het inpassen van zogenaamde beklede dwarsliggers gepland. Deze speciale dwarsliggers met een elastische kunststofbekleding reduceren de geleiding van trillingen naar het ballastbed. Daardoor wordt de overdracht naar de ondergrond en daarmee ook naar de in de buurt zijnde voorwerpen vermindert. Bovendien is in vastgestelde planning voor dit deeltraject over een totale lengte van circa 3,2 kilometer het inbouwen van een ballast-kuip met geïntegreerde mat onder de ballast gepland. De speciale elastische ligging van het ballastbed in een kuip reduceert de overdracht van trillingen naar de bodem. Bij de aanwezige sporen worden de maatregelen ter bescherming tegen trillingen achteraf uitgevoerd. Slechts op station Emmerich zijn deze laatste maatregelen niet gepland.



Op de plaats van de huidige (SO) spoorwegovergang Löwentor is een tunnel voor voetgangers en fietsers gepland; voor het wegverkeer komt 100 meter verder in oostelijke richting een nieuw spoorwegviaduct.

Logistiek van het bouwproject

In het DT 3.4 komen in totaal circa 64.300 kubieke meter grond en circa 162.700 kubieke meter overtollig grondmateriaal vrij, gelijk aan de inhoud van ongeveer 7.500 goederenwagens. Voor zover het de samenstelling van de grond toelaat, wordt dit materiaal opnieuw gebruikt op het bouwterrein, bijvoorbeeld voor funderingen, opvulling als ook voor ontginning- en inrichting van het landschap. Al het materiaal dat niet kan worden hergebruikt, wordt volgens de wettelijke voorschriften gescheiden, gesorteerd en conform de voorschriften voor verwijdering van afval verwerkt.

Proces bouwproject

De bouw van het derde spoor zal tijdens de reguliere treindienst plaatsvinden. In de voorafgaande periode is via maatregelen op dit traject reeds in de bouw van nieuwe bruggen voorzien. Zo profiteren omwonenden al vroeg van het opheffen van de spoorwegovergangen.

Het transport van bouw materiaal geschiedt niet alleen per spoor, maar ook per vrachtvervoer over de weg. Op deze manier wordt het treinverkeer tijdens de bouwactiviteiten gegarandeerd. Volledige sluiting van straten en tracés blijven beperkt tot enkele uitzonderingen.

Tijdens de bouwperiode worden bouwterreinen alsmede wegen voor het bouwverkeer aangelegd. Na afloop van de werkzaamheden worden deze in het openbare wegen- en stratennetwerk geïntegreerd of volledig verwijderd. Beperkingen voor omwonenden en verkeer zijn daarbij niet helemaal te vermijden, maar worden echter beperkt tot het noodzakelijke. Voor mogelijk ongemak tijdens de werkzaamheden vraagt DB reeds nu om uw begrip.

Uitbreiding tracé Emmerich-Oberhausen: feiten & getallen bij het DT 3.4

Lengte traject	Ongeveer 7,3 km
Ligging van het 3e spoor (richting Emmerich)	Het nieuwe spoor loopt vanuit de richting Vrasselt tot station Emmerich ten noordwesten van de huidige sporen. Na station Emmerich loopt het nieuwe spoor ten zuidoosten van de huidige sporen tot het eind van het tracé.
Aantal spoorwegovergangen dat opgeheven wordt	5
Nieuwbouw van bruggen	3 spoorwegviaducten 1 viaduct over het spoor voor voetgangers en fietsers
Geluidswering	Totaal ca. 8 km geluidswerende schermen aan beide zijden van de sporen, van 2-5 m hoogte gemeten vanaf de bovenkant van de rails. Circa 3,6 km speciaal bewaakt spoor (op 3 sporen). Ongeveer 1.300 huishoudens hebben recht op passieve bescherming tegen het geluid.
Bescherming tegen trillingen	Beklede dwarsliggers over een lengte van circa 15,5 km (op 3 sporen). Aanleg van een ballastkuip met geïntegreerde mat onder de ballast over een lengte van 3,2 km (op 3 sporen)

Colofon

Uitgever:
DB ProjektBau GmbH
Regio West
Königsberger Allee 28
47058 Duisburg / Duitsland
Telefoon: +49 203 3017-2799
www.deutschebahn.com/emmerich-oberhausen

Foto's:
Tibor Gugau / DB AG (S. 2),
Julia Rübsam / DB AG (S. 4)
Wijzigingen voorbehouden

Diverse gegevens zonder garantie
Situatie: juli 2013

Het project wordt gesubsidieerd uit gelden van de Europese Unie.

