

## Oppstart planarbeid dobbeltspor Gulskogen-Hokksund

### Oppsummering fra folkemøter

---

**Møte:** Folkemøter for dobbeltspor Gulskogen-Hokksund

**Sted:** Mjøndalen samfunnshus og Hokksund rådhus

**Antall frammøtte:** Mjøndalen: ca.95  
personer Hokksund: ca. 105 personer

**Referent:** Elisabeth Flønes Pedersen og Julie E. Biørn

**Møtedato:** 02.05.2016 og 03.05.2016

**Deltakere:** Norconsult: Bent Ånund Ramsfjell og Elisabeth Flønes Pedersen. Jernbaneverket: Randi Mona, Kjell Bakken og Julie E. Biørn

**Antall sider:** 6

**Møteleder:** Randi Mona

**Ordstyrer:** Bent Ånund Ramsfjell

---

I anledning varsel om planoppstart og offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund var det innkalt til folkemøter for orientering om det forestående planarbeidet. Folkemøtene ble holdt i Mjøndalen samfunnshus 2. mai og Hokksund rådhus 3. mai. Høringsfristen for å komme med innspill til forslag til planprogram er 30. mai.

Prosjektleder fra Jernbaneverket, Randi Mona orienterte innledningsvis om bakgrunnen for prosjektet, det forestående planarbeidet og medvirkningsprosess etter plan- og bygningsloven.

Hensikten med prosjektet er i første rekke å legge til rette for økt frekvens for persontog og en mer effektiv trafikkavvikling for godstog.

Kommunedelplanen skal i tillegg til å omfatte vurdering av alternativer for dobbeltspor også vurdere mulige lokaliseringer for hensettingsanlegg for inntil 30 togsett på strekningen Gulskogen-Mjøndalen og ventespor for godstog i tilknytning til Hokksund stasjon.

Jernbaneverket skal finne én anbefalt korridor og én anbefalt lokalisering av hensettingsanlegg på strekningen Gulskogen-Mjøndalen. Med de endringer som skal gjennomføres på strekningen Drammen-Gulskogen vil ikke tog lenger vende på Drammen stasjon, men på Gulskogen. For å få til dette trenger Jernbaneverket areal til hensettingsplasser av tog.

Det ligger i prosjektbestillingen for Gulskogen-Hokksund at en skal framskaffe mulighet for at dobbeltspor på strekningen kommer med i Nasjonal transportplan for perioden 2018-29. Det skal i planarbeidet ses på muligheter for å bygge ut delstrekninger.

En kommunedelplan er en grov plan som danner grunnlag for senere mer detaljert reguleringsplanarbeid. På nåværende tidspunkt jobber vi med alternative korridorer. Politisk behandling av forslag til kommunedelplan skal etter framdriftsplanen finne sted våren 2017.

Kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Gulskogen-Hokksund skal gjelde for tre kommuner (Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker). Det vil være viktig at kommunene blir enige om én anbefalt korridor, for at dobbeltspor skal kunne ha mulighet til å inngå i NTP for perioden 2018-29. Det er avgjørende at det oppnås lokal og regional aksept, og kommunene må våge å se over kommunegrensene og se felles interesser.

Krav til minimumshastighet på strekningen er 160 km/t og 100 km/t på stasjonsområdene. Tilgrensede prosjekter har teknisk krav om at persontogene skal kunne gå i 200 km/t. På bakgrunn av dette er det derfor ønske om at Jernbaneverket på strekningen Gulskogen-Hokksund ser på muligheter for å øke hastigheten opp mot 200 km/t.

## Kommentarer og innspill til planarbeidet, hovedpunkter

### Forholdet til reguleringsplaner for Mjøndalen stasjon og Hokksund stasjon

Grunnet stor pågang av spørsmål knyttet til reguleringsplan for Mjøndalen stasjon under folkemøtet i Mjøndalen, ble det under folkemøtet i Hokksund kort orientert om status og videre framdrift for disse planene.

Hokksund: Reguleringsplan for Hokksund stasjon er lagt på is grunnet kostnader. Øvre Eiker kommune vil regulere en fotgjengerundergang i nord, og inngår en intensjonsavtale med Jernbaneverket for videre utvikling av Hokksund stasjonsområde. Spørsmål og informasjon om Hokksund stasjon sendes Øvre Eiker kommune og/eller Thomas Stokke, Jernbaneverket ([thomas.stokke@jbv.no](mailto:thomas.stokke@jbv.no)).

Mjøndalen: Reguleringsplan for Mjøndalen stasjon skal politisk behandles i løpet av 2016 og planen gir juridisk grunnlag for erverv.

- Reguleringsplanforslag sendes Nedre Eiker kommune medio juni 2016
- 1.gangs politisk behandling august 2016
- Offentlig ettersyn september/oktober 2016
- Politisk beslutning 2016/17

Spørsmål og innspill til reguleringsplan for Mjøndalen stasjon sendes Siri Hauge Opsahl: [siho@muliticonsult.no](mailto:siho@muliticonsult.no) (alternativt [thomas.stokke@jbv.no](mailto:thomas.stokke@jbv.no)).

Flere av de fram møtte er berørt av Jernbaneverkets arbeid med reguleringsplan for Mjøndalen stasjon, og ønsker at arbeidet med kommunedelplanen for dobbeltspor på strekningen Gulskogen-Hokksund ses i sammenheng med reguleringsplanarbeidet. De som har boliger som blir berørt i forbindelse med reguleringsplan for Mjøndalen stasjon, etterspør avklaring i forhold til eiendommene sine.

Til dette er svaret fra Jernbaneverket at kommunedelplanarbeidet kobles opp mot reguleringsplanen for Mjøndalen stasjon, men reguleringsplanen vil være mye mer detaljert enn kommunedelplanen. Reguleringsarbeidet skal etter planen avsluttes i år, og avklaringene må nødvendigvis komme da. Grunneier kan først kreve innløsning når reguleringsplan er vedtatt. Prosjektene samhandler og informasjon vil bli gitt underveis.

## **Hensettingsanlegg**

Det ble stilt spørsmål om hensettingsanlegg og dobbeltspor var samme prosess. Det ble også stilt spørsmål om det var andre strekninger som utredes i forhold til lokalisering av hensettingsanlegg.

I kommunedelplanen for dobbeltspor vil Jernbaneverket se på muligheter for å imøtekomme det helt prekære behovet for hensettingsareal på kort sikt (innen 2020). Det er flere områder som er til vurdering som framtidige hensettingsarealer på Østlandet i et lengre perspektiv. Det henvises til utredningen «Hensetting Østlandet». I dette prosjektet ser vi kun på strekningen Gulskogen-Mjøndalen, men at det er andre områder som blir vurdert utenfor prosjektområdet. Det er avgjørende for utvidet togtilbud i 2023 at muligheter for hensetting vurderes i dette prosjektet.

Kommunestyret i Nedre Eiker har gitt uttrykk for at de ikke ønsker hensettingsanlegg lokalisert i kommunen og at man tar jordbruksarealer. Ordfører i Nedre Eiker og flere av de frammøtte ga uttrykk for dette. Nedre Eiker er i et område med lite disponibelt areal.

Ordfører i Øvre Eiker ga uttrykk for at hensetting er noe vi må ha med oss - like det eller ikke. Det som er viktig er at løsningen som anbefales blir best mulig for flest mulig. Det er et sterkt ønske om flere togavganger, og konsekvensen blir at det må legges til rette for plass til hensetting.

## **Beslaglegging av dyrka mark**

Det ble stilt spørsmål om det vil bli tatt hensyn til dyrka mark og om de grunneiere som blir berørt vil få beskjed?

Til dette var svaret at Jernbaneverket foreløpig leter etter aktuelle arealer og at det er for tidlig å si i hvilken grad og hvordan jordeierne blir berørt. Jernbaneverket vil informere etter hvert som aktuelle areal avklares. Noen vil bli berørt, det er vanskelig å unngå. Virkningene av de aktuelle alternativene i forhold til jordbruk vil bli belyst i konsekvensutredningen som er en del av planarbeidet.

Er det virkelig nødvendig at storparten av dyrka mark skal forsvinne? ble det spurt. Til dette svarte Jernbaneverket at så tidlig i planfasen vet vi ikke hvor mye jordbruksarealer som blir berørt. Jordbruksinteressene i området vil være et av flere tema som vil bli vektlagt i vurdering av alternative korridorer for dobbeltspor og lokaliseringer av hensettingsanlegg.

## **Om boliger som blir berørt**

Hva blir konsekvensene for de som eier bolig langs jernbanen? Blir boliger innløst?

Jernbaneverket: I første omgang lages hensynssoner i kommunedelplanen i påvente av reguleringsplan. Hensynssonen legger begrensinger på hva man kan gjøre innenfor sonen. Vi er nå i en tidlig fase i planprosessen og det blir lagt stor vekt på medvirkning og samhandling. Det vil være en uavklart situasjon for de som er berørte i tiden framover, men på dette planstadiet har Jernbaneverket ennå ikke oversikt over og kan derfor ikke gi avklaringer på hva som skjer med de ulike eiendommene i de forskjellige korridorene. Jernbaneverket pekte på at med en reguleringsplan har man en avklaring og kan kreve innløsning.

Det ble gitt uttrykk for at innløsning ikke er rundhåndet. Ett hus er like mye verdt som 200 000 m<sup>2</sup> jord, ble det sagt. Til dette svarte Jernbaneverket at det benyttes uavhengig takstmann og faste standardtakster.

### **Grensesnitt mot IC Drammen-Kobbervikdalen**

Påvirker valg av løsning for IC Drammen-Kobbervikdalen dette planarbeidet, og hvordan løses det?

Anbefalt løsning for Drammen-Kobbervikdalen er å gå raskt inn i tunell etter Drammen stasjon. Planen omfatter også dobbeltspor til Gulskogen stasjon og et stort stasjonsanlegg i Drammen. Planen kommer til offentlig ettersyn på denne siden av sommeren. Jernbaneverket ivaretar behov for samordning og tilpasning til nevnte prosjekt gjennom samhandling og overlapping på Gulskogen stasjon.

### **Hurtig prosess**

Flere av møtedeltakerne ga uttrykk for at de oppfatter at det legges opp til en meget rask framdrift og at for rask framdrift kan gå ut over kvaliteten på arbeidet, herunder medvirkning. På den andre siden ble det uttrykt behov for at det ønskes en rask prosess slik at eiendommene kan innløses så fort som mulig slik at man kan gå videre.

Til dette svarte Jernbaneverket at de følger opp bestillingen fra Samferdselsdepartementet og at framdriften er blitt så stram fordi det er viktig å rekke «NTP-toget» (ha en vedtatt plan som kan gi grunnlag for å få innpass i neste handlingsprogram). Jernbaneverket understreket at de er i oppstartsfasen av prosjektet, at lovens krav til prosess og medvirkning vil bli overholdt, og at en vil ta seg tid til å gjøre en forsvarlig planprosess.

### **Utfordrende grunnforhold**

Det ble stilt spørsmål om Jernbaneverket hadde gjort undersøkelser og om de var klar over at områdene som korridorene som skal vurderes går igjennom, berører kvikkleireområder. Ytterkollen ble spesielt nevnt som problemområde.

Jernbaneverket kjenner til at det er kvikkleire i området og skal gjøre undersøkelser i nær framtid. Det kan være aktuelt å skanne med helikopter, og det vil grunnbores i nær framtid.

## **Koordinering mot Statens vegvesen**

På spørsmål om samkjøring mot vegvesenets planer i området, svarte Jernbaneverket at det ville bli en viss koordinering i forhold til vegvesenets planer om ekspressykkelvei, der det vil bli vurdert å bruke Jernbaneverkets driftsveg som sykkelvei.

Det ble også stilt spørsmål om koordinering i forhold til «Lier-diagonalen». Her legges det ikke opp til noe koordinering, fordi det må gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU) før vegvesenet kan gå videre med planleggingen.

## **Usikkerhet knyttet til gjennomføring av dobbeltspor**

Ordføreren i Nedre Eiker ga uttrykk for bekymring over at man ikke vet når dobbeltspor kommer, at Eikerbygdene må konkurrere med Vestfold om å få midler til bygging av dobbeltspor og at man vil måtte leve i uvisshet om realisering i lang tid. (Midler til realisering ligger ikke inne i NTP-handlingsprogram nå).

Jernbaneverket pekte på at det nå jobbes for å komme med i handlingsprogrammet for neste 4-årsperiode og at det vil forsøkes å unngå å måtte vente så lenge som åtte år.

## **Godsterminal**

Det ble stilt spørsmål om hvor man sto i forhold til temaet godstransport og godsterminal. Jernbaneverket redegjorde for at det er gjennomført en KVU for godsterminaler som konkluderte med forslag til lokalisering av en godsterminal på Ytterkollen. I forbindelse med kvalitetssikringen av denne KVU'en ble det besluttet å legge dette på is.

I kommunedelplanarbeidet som nå er startet opp skal ivaretagelse av godstransport som tema være med, men ikke godsterminal.

## **Informasjonskanaler**

Informasjon er viktig. Det ble uttrykt ønske om at Jernbaneverket ser på muligheten for å opprette en egen facebookside for prosjektet for å følge prosessen tett og komme med innspill.

Det vil ikke bli etablert en egen facebookside for dette prosjektet nå, men Jernbaneverkets facebookside kan benyttes.

Per dags dato har Jernbaneverket opprettet en egen hjemmeside for dette prosjektet, [www.jernbaneverket.no/gulhokk](http://www.jernbaneverket.no/gulhokk), her vil det fortløpende bli lagt ut informasjon.

## **Steinberg**

Det er et ønske om å bevare Steinberg stasjon blant mange av de frammøtte. Stasjonen er akkurat opprustet og det er bred politisk enighet om bevaring av stasjonen. Det ønskes at Steinberg vektlegges sterkere i planprogrammet. Det er vanskelig å se for seg at stasjonen skal legges ned hvis man sparer 3-4 sekunder og en ser ikke mulighet for tidsbesparelse på strekningen. Det kom også fram at korridoralternativet gjennom Steinberg vil medføre et beslag på deler av tettstedet på en eller annen måte, og at mange boliger kan bli berørt.

Bestillingen Jernbaneverket har fått fra Samferdselsdepartementet er å sikre en korridor mellom Gulskogen og Hokksund. Jernbaneverket prøver alltid å finne muligheter langs eksisterende spor først når de ser etter alternativer. Det vil bli jobbet med en korridor langs eksisterende spor gjennom Steinberg og en korridor på jordene utenfor Steinberg. Jernbaneverket er fortsatt i prosess og det skal i det kommende planarbeidet framskaffes grunnlag for et endelig valg.

På nåværende tidspunkt utredes det alternativer og en ser på konsekvensene av disse.

## **Avsluttende kommentarer**

Mona understreket at det finnes ingen ledige arealer på strekningen Gulskogen-Hokksund. Det gjelder å planlegge smart og prøve å finne den beste og minst konfliktfylte løsningen.

Ordfører i Øvre Eiker kommune uttalte til slutt: «Sammen skal vi skape et livskraftig Eiker!»