

Bybrua

Orientering til formannskapet Drammen kommune

Prosjektsjef
Hanne A Stormo



Agenda

1. Historikk
2. Alternative løsninger – for Bane NOR
3. Konsekvenser for prosjektet

Historikk (1 av 2)

- Bane NORs utgangspunkt:
 - Flomkrav til ny jernbane tilsier at sporumrådet under Bybrua heves 40 cm
 - Det er nødvendig med større avstand mellom kjøreledning og bru – 50 cm
 - Underkant Bybru må heves 90 cm ift dagens utforming
- Som en del av detaljplanfasen (tidlig fase) ble det beskrevet en løsning hvor Bane NOR slanket Bybruas konstruksjon slik at kravene ble tilfredsstillt – «ombygging av eksisterende bru»
- Kommunen ytret tidlig ønske om å se på muligheten for å bygge ny bybru samtidig med jernbaneprosjektet – denne samhandlingen var Bane NOR positive til



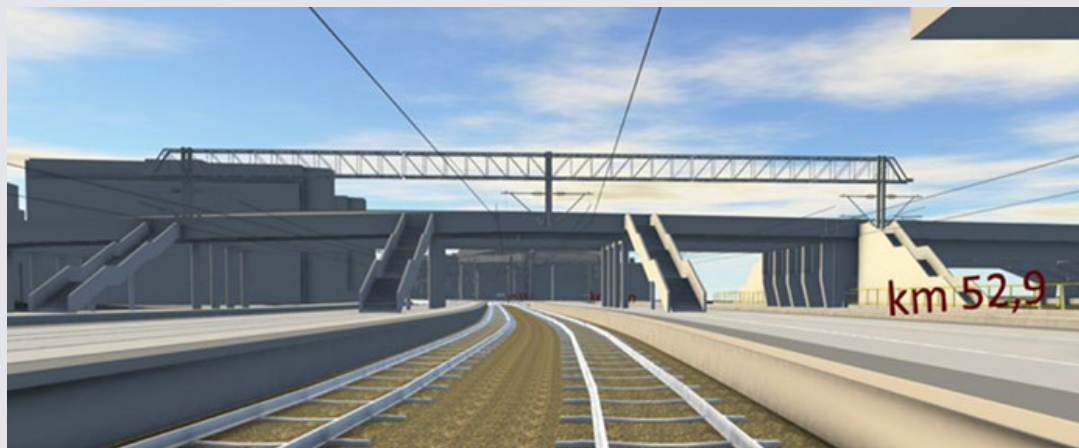
Historikk (2 av 2)

- Begge alternativer ble tatt inn i utbyggingsavtalen (signert 5. juni 2018)
 - I forhandlingene knyttet til utbyggingsavtalen var kommunen tydelig på at de ønsket «ny bybru».
- Kommunen har sammen med Bane NOR (og Norconsult) jobbet med å prosjektere og planlegge «ny bybru» i mer enn ett år.
 - Design med utgangspunkt i kommunens parallelloppdrag
 - Løsninger på jernbanekaia
 - Forhandlinger om kostnadsfordeling
 - Enighet om at Bane NOR kan bygge om «landingen» på Strømsø torg på vegne av kommunen
 - Trapper ned på plattformer fra «ny bybru»
- Vedtak i bystyret 25. sep. 2018.
 - «*Dagens bybru anbefales revet og erstattet med ei ny bru*»

Løsning A fra Utbyggingsavtalen

«Ombygging av eksisterende bru»

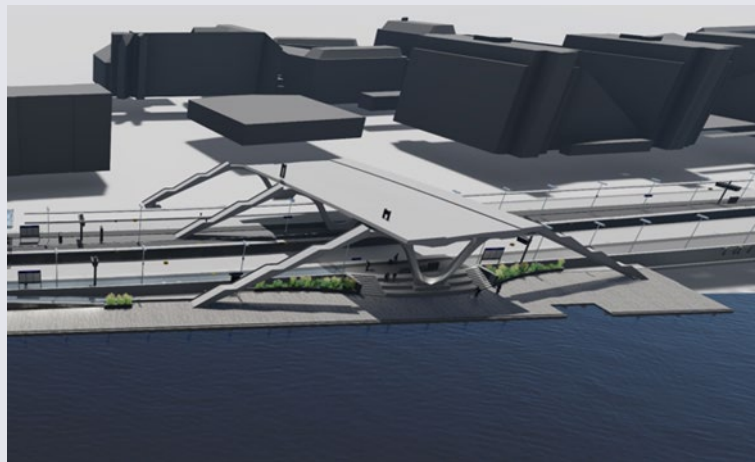
- «Slanker» konstruksjonen med 90 cm
- Fasevis utbygging
- Det holdes en veibane åpen over spor for å sikre g/s og kollektivtrafikk over Bybrua i anleggsfasen



Løsning B fra Utbyggingsavtalen

«Ny bybru»

- Rivning av bru og etablering av midlertidig overgang over spor for gående og syklende
- Ny bybru over sporområdet i tråd med kommunens valg av konsept
- Sammenhengende oppgradering av jernbanekaia også under brua



Konsekvenser for prosjektet – risikovurdering

- Endring av vesentlig forutsetninger i prosjektet
 - store deler av prosjekteringsarbeidet som er gjort må gjøres på nytt
- Fremdrift – vi risikerer å miste ett år
- Forsinket åpning av Drammen stasjon og IC-strekningen mellom Drammen og Tønsberg. Effekten av investeringen utsettes.
 - Risikoen for at vi ikke får ut konkurranser i tide
 - Risiko for at vi ikke treffer sommerbrudd (første 2021)
 - Forsinket oppstart gir forsinket ferdigstillelse av prosjektet
- Større belastning på omgivelsene i Drammen sentrum

Konsekvenser for prosjektet – risikovurdering forts.

- Ikke tid til å kvalitetssikre kontraktene vil øke risikoen for store tillegg
- En forsinkelse av prosjektet vil medføre tilleggskostnader
 - Prosjektorganisasjon
 - Entreprenører
- Som følge av stram tidsplan vil det ikke være tid til samhandling/medvirkning med kommunen om løsningen knyttet til ombygging av eksisterende bru

Oppsummering

- Bane NOR må vurdere hvor mye av de ekstra kostnadene kommunen skal dekke.
 - Bane NOR har innrettet seg etter kommunens beslutning om å bygge ny Bybru
- Det understrekes at hvis kommunen ikke velger å bygge ny bru er det ombygging av eksisterende bru som er det eneste alternativet – jfr. utbyggingsavtalen. Det er ikke aktuelt for Bane NOR å diskutere andre løsninger.
- Det er ikke tid til å endre denne beslutningen på et senere tidspunkt

Takk for oppmerksomheten

BANE NOR

Alle hele hjem - hver dag!

