

Tilleggsinformasjon fra arbeid med Teknisk hovedplan

Gjennom Bane NORs tekniske prosjektering av dobbeltspor er jernbanetraséen optimalisert og løsninger / begrensninger ytterligere studert. Teknisk hovedplan er ferdigstilt og godkjent internt i Bane NOR. Teknisk hovedplan omhandler trasé i Midtre og Søndre korridor.

Videre teknisk prosjektering og planlegging etter Plan og bygningsloven avventer finansiering, noe som forutsettes vedtatt kommunedelplan som grunnlag for prioritet i Nasjonal transportplan (NTP).

En teknisk hovedplan er ikke et juridisk dokument og endelig utforming med omfang av arealbeslag, berørt infrastruktur og bygninger, samt støysikring vil først kunne avklares gjennom reguleringsplanarbeidet. Teknisk hovedplan kan gi en indikasjon på framtidig løsning med omfang av beslag, men Bane NOR presiserer at dette vil kunne endres gjennom detaljprosjektering i reguleringsplanfasen.

1. Redusert omfang i beslag av jordbruksareal

Arealbeslag av dyrkamark er redusert fra totalt 359 daa (vist i konsekvensutredningen) til 249 daa gjennom hovedplanarbeidet. Dette er en reduksjon på 30%, som tilsvarer et arealbeslag av dyrkamark på 6,3 prosent av målet i Nasjonal jordvernstrategi. Dette forutsetter bl.a. tiltaksjordskifte (som inngår i planbestemmelsene) for å begrense/reducere behov for langbruksunder-/overganger. Arealbeslaget er gjennom optimaliseringsarbeidet redusert betydelig på strekningen Mjøndalen–Hokksund, men i mindre grad på strekningen Gulsbogen–Mjøndalen. Dette skyldes i stor grad nødvendige forholdsregler knyttet til anleggsgjennomføring med krevende grunnforhold, samt etablert infrastruktur.

En ytterligere reduksjon i arealbeslag av dyrkamark fordrer økt kunnskap om grunnforhold og en optimalisering av anleggsgjennomføringen med vurdering av ulike anleggstekniske løsninger. Videre må behov for og omfang av driftsveg vurderes. Dette er arbeid som vil inngå i teknisk detaljplan i reguleringsplanfasen.

2. Mulighet for økt regiontog-trafikk

Foreliggende kapasitetsanalyse fra teknisk hovedplan viser at det kun er dobbeltspor på hele strekningen Gulsbogen–Hokksund som oppfyller effektmålene i bestillingen fra Jernbanedirektoratet, med bl.a. to regiontog i timen (dvs. i alle driftstimer). Dette innebærer at ingen av konseptene med dobbeltspor på delstrekninger i kombinasjon med dagens jernbane oppfyller effektmålene.

Bane NOR har gjennomført en analyse for å se nærmere på mulighet for å trafikere strekningen med enkelte regiontog (dvs. *ikke* i alle driftstimer) i tillegg til dagens trafikk på dagens enkeltsporede bane.

Tidligst mulighet for økt togtrafikk på strekningen Gulsbogen–Hokksund er når jernbaneprosjektene «Intercity-utbygging Drammen–Kobbervikdalen» (2024-25) og «Hensetting i Drammensområdet» (2024) er satt i trafikk. Jernbanedirektoratet kan da iverksette Rutemodell 2027 i Drammensområdet, om ønskelig. Det er kun eksisterende togpendler gjennom Oslo-tunellen som kan benyttes som innsatstog fram til ny Oslotunell er etablert (tidligst 2034).

Aktuelt togmaterieell vi kunne være:

- L12 Eidsvold-Kongsberg med ett tog hver veg i timen. Dette opprettholdes i Rutemodell 2027, men rutetider vil endres.
- L14 Kongsvinger-Asker (to tog morgen/ettermiddag én veg) som forlenges til/fra Kongsberg som innsatstog i rush i Rutemodell 2027.

L13 Dal-Drammen (to tog morgen/ettermiddag en veg) som i dag er forlenget til/fra Kongsberg som innsatstog i rush, vil *ikke* kunne videreføres. L13-togene skal trafikere Vestfoldbanen til/fra Tønsberg i 2025. Intensjonen er at L14 skal kunne erstatte L13 som innsatstog i rush.

Innsatstog i rush: Med utgangspunkt i Rutemodell 2027 ser Bane NOR mulighet for én rush-avgang i tillegg (altså tre innsatstog i rush) med dagens infrastruktur og da seinere på morgenen og tidligere på ettermiddagen enn dagens innsatstog. Dette toget bør fortrinnsvis vende i Kongsberg. Dette fordrer at Mjøndalen stasjon utbygges for å sikre togkryssing og ventemulighet for lange godstog, samt passasjersikkerhet. Dette er i henhold til teknisk hovedplan. Videre må en løsning for godstrafikken Holmen–Drammen etableres, og dette arbeidet pågår.

- Dersom dette tredje innsatstoget skal vende i Hokksund, så fordres i tillegg etablering av vendespor langs Randsfjordbanen og ombygging av stasjonens B-ende, samt at dagens spor 1 blir hovedspor mot Mjøndalen. Dette er prinsipielt løst i hovedplanen.
- Dersom dette tredje innsatstoget skal vende i Mjøndalen, så fordres vendespor og tre spor til plattform i Mjøndalen. Denne løsningen er p.t. ikke prosjektert og konsekvensene er derfor ikke klarlagt for Mjøndalen sentrum. Investeringen kan anses som «sunk cost».

Økt regiontogtrafikk: Dersom L14 Kongsvinger - Asker - Kongsberg skal benyttes i alle driftstimer, så fordres infrastrukturtiltak på tilgrensede togstrekninger. Strekningen Asker-Drammen må utbedres (kapasitetstiltak) og det må sikres økt kryssingskapasitet på Sørlandsbanen vest for Hokksund. Dette omfatter forlengede kryssingsspor med samtidig innkjør mellom Hokksund-Kongsberg. Videre må kryssingsspor vest for Kongsberg forlenges, for å ivareta lange godstog, og det må etableres hensetting i Kongsbergområdet. *Og dette fordrer dobbeltspor Gulskogen-Hokksund.*

3. Omfang av berørte bygninger (bolighus og næring)

Teknisk hovedplan gir en indikasjon på omfang av innløsning av bebyggelse, men Bane NOR presiserer at omfang vil kunne endres gjennom detaljprosjektering i reguleringsplanfasen. I listen som følger inngår bolighus og næringsbebyggelse, mens garasjer, uthus og div. småbygg er utelatt. Dette er etter ønske fra kommunene. Hovedplanen indikerer følgende:

Drammen kommune: 0 bolighus og 0 næringsbygg

Nedre Eiker kommune: 14 bolighus (hvorav 13 i Mjøndalen sentrum) og 7 næringsbygg (her inngår et foreløpig anleggsområde med 2 bolighus og 1 næringsbygg)

Øvre Eiker kommune: 0 bolighus og 3 næringsbygg

4. Steinberg (Nordre korridor)

I tillegg er det utført en analyse av bygninger med potensiell risiko for å bli berørt av et ev. dobbeltspor gjennom Steinberg (Nordre korridor), etter ønske fra Nedre Eiker kommune.

En normal bredde for et anleggsbelte er 60 meter og dette er benyttet i foreliggende Konsekvensutredning (KU). I den påfølgende analysen er det tatt utgangspunkt i avstand fra nærmeste spormidte basert på teknisk grunnlag for KU. Dette er en noe grundigere gjennomgang der alle kjente boliger og næringsbygg, mulige anleggsveger og riggområder er inkludert, mens støysikring ikke inngår. Garasjer, mindre uthus, lekestuer mv. er utelatt, etter ønske fra kommunen, og ombygging av øvrig infrastruktur inngår ikke. Analysen viser følgende:

- 21 boliger og næringsbygg < 15 m fra nærmeste spormidte, med *meget stor sannsynlighet* for innløsning
- 35 boliger og næringsbygg < 20 m fra nærmeste spormidte, med *stor sannsynlighet* for innløsning av ytterligere 14 bygninger
- 46 boliger og næringsbygg < 25 m fra nærmeste spormidte, med *mindre sannsynlighet* for innløsning av ytterligere 11 bygninger
- 62 boliger og næringsbygg < 30 m fra nærmeste spormidte, med *liten sannsynlighet* for innløsning av ytterligere 16 bygninger
- Øvrig bebyggelse vil ikke bli direkte berørt av et eventuelt dobbeltspor, men det tas forbehold spesielt relatert til behov for ombygging av vegsystem, samt støysikring.

Med et dobbeltspor i Nordre korridor vil altså antall boliger/næringsbygg med sannsynlighet for innløsning i Nordre korridor komme i tillegg til antall bygninger på strekningen Gulskogen-Mjøndalen med 13 bolighus og 7 næringsbygg (teknisk hovedplan).

25.03.2019

Randi Mona
Prosjektleder