



Drammen kommune
Engene 1
3008 DRAMMEN

Henvendelse til: Sverre Lerbak
Tlf.:
Faks:
E-post: sverre.lerbak@jbv.no

Dato: 24.11.2016
Saksref.: 201607148-3
Deres ref.:
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@
jernbaneverket.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

IBAN-NR.
N054769405001888

SWIFT:
DNBANOKK

jernbaneverket.no

Oversendelse av kommunedelplan(KDP) og konsekvensutredning(KU) for InterCity Drammen-Kobbervikdalen for politisk sluttbehandling

Med dette oversendes Jernbaneverkets anbefalte forslag til KDP med KU for InterCity Drammen-Kobbervikdalen for andre gangs behandling i Drammen kommune. Konsekvensutredningen er utført i henhold til Planprogrammet som ble fastsatt av Bystyret 24. november 2015.

Anbefalt korridor «Vest for Nybyen under samlet» har vært på offentlig ettersyn og høring

KDP for Jernbaneverkets anbefalte alternativ, «Vest for Nybyen under samlet», ble ved første gangs behandling i kommunen (Formannskapet 24. mai 2016) lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring.

Anbefalingen baserte seg på den kunnskapen som forelå i konsekvensutredningen på utleggsestidspunktet, og basert på graden av måloppnåelse som er satt for prosjektet.

Høringsperioden

Fristen for offentlig ettersyn ble etter ønske fra berørte beboere forlenget med en måned, og ble avsluttet 30. september. Alt i alt kom det inn 46 høringsuttalelser fra 36 instanser. De offentlige høringsinstansene og flere andre aktører støtter det anbefalte alternativet. Flere beboere ønsker å flytte korridoren til «Sundland Vest» på grunn av ulemper i anleggsfasen. Denne korridoren har derfor blitt utredet vider i høringsperioden. Jernbaneverket har også utredet løsmassetunnel i «Vest for Nybyen» ytterligere.

Høringsperioden har tilført prosjektet mer informasjon som er av stor betydning, og har derfor styrket anbefalingen av «Vest for Nybyen».

Etter høringsperioden er planmaterialet nå revidert i henhold til innkomne merknader og videre utredninger.

Kort om «Pukerud»

Ved oversendelse av Planprogrammet for politisk behandling var «Pukerud» ikke en del av de foreslåtte korridorene. Ved utleggelse av Planprogrammet (Formannskapet 21. april 2015) ble «Pukerud» tatt inn, og utredet på lik linje med de andre korridorene.

Intensjonen fra Formannskapetets side var å utrede en korridor som om mulig ikke berørte boliger.

Korridoren er betydelig lenger enn de andre, og reisetiden tilsvarer dagens reisetid.

Alternativet er det dyreste.

Utredningene viser at «Pukerud» ikke oppfyller måloppnåelsen. Blant annet går ny Vestfoldbane og Sørlandsbanen på et felles dobbeltspor fra Drammen stasjon til avgreningen for ny Vestfoldbane ved Pukerud. Dette for å unngå boliger og næringseiendommer.

Alternativet er derfor ikke sammenlignbart med de andre korridorene hva gjelder kapasitet, robusthet og fleksibilitet. Dersom dette skal tilfredsstilles, og være sammenlignbart med de andre korridorene, må det bygges et ekstra dobbeltspor på strekningen Drammen stasjon-Pukerud.

Da vil flere boliger måtte rives og næringseiendommer bli berørt. Kostnadene vil øke.

Reisetiden vil fortsatt være lik dagens reisetid.

Kort om «Sundland Øst»

Korridoren krysser Sørlandsbanen i bruløsning ved Strømsgodset kirke, og medfører svært store inngrep i et sårbart kulturmiljø. Forbindelsen mellom Strømmorenen og Strømsgodset kirke blir brutt, og kan ikke reetableres på samme sted.

Korridoren fortsetter langs Strømmorenen i en brukonstruksjon, før den ender i åpen byggegrøp inn mot Professors Smits alle. Deretter fortsetter korridoren i løsmassetunnel inn i Strømsåsen. Flere boliger blir berørt og boliger må rives.

Korridoren er ikke ønsket av noen, og har ingen fordeler.

Kort om «Sundland Vest»

Basert på innkomne merknader i høringsperioden er konsekvensene ved «Sundland Vest» utredet videre. Dette medfører at «Sundland Vest» kommer dårligere ut enn tidligere beskrevet. En justert trase må gå øst eller vest for trafostasjonen. Alternativt må trafoen flyttes til annet sted. Konsekvensen er i så fall at flere boliger må rives, og antall berørte boliger er minst like mange som for «Vest for Nybyen». Massetransporten vil foregå på Prof. Smiths alle fram til Konnerudgata, og videre ut på hovedvegnettet..

Det vil bli omfattende inngrep i det sårbare området ved Strømsgodset kirke og Sundhaugen. Hovedbasen for Mantenas verksted må flyttes før byggestart for InterCity. Dette vil medføre en lang lokaliseringsprosess, og kostnader for flytting vil være minimum 1 mrd.

Kort om den anbefalte korridoren «Vest for Nybyen under samlet»

Korridoren er det eneste alternativ som kan kombineres med den beste løsningen på Drammen stasjon (alt D). Da er det blant annet vurdert forholdet til fleksibilitet, robusthet og kapasitet på det nye jernbaneanlegget. I den sammenheng bør det nevnes fordelene ved at alle plattformene blir lange og mest mulig rette. Alternativet er også mest flomsikkert.

Jernbaneverket anbefaler nå at det etableres løsmassetunnel under bebyggelsen på Danvik, noe som vil redusere ulempene betydelig.

Blant annet vil Konnerudgata i dette tilfellet ikke bli berørt.

Dette medfører at «Vest for Nybyen» kommer bedre ut enn tidligere beskrevet.

Oppsummering

Jernbaneverket ber med dette Drammen kommune om å sluttbehandle kommunedelplan for InterCity Drammen-Kobbervikdalen, der korridor «Vest for nybyen under samlet» legges til grunn.

For Jernbaneverket vil det ikke være aktuelt å bygge andre alternativ enn det som er anbefalt. En eventuell utleggelse av en eller flere av de andre nevnte korridorene til offentlig ettersyn vil gi grunnlag for innsigelse fra Jernbaneverket.

Med ønske om et fortsatt godt samarbeid med Drammen kommune ser vi fram til neste planfase. Da skal vi sammen utvikle et prosjekt til beste for Drammenssamfunnet, og samtidig bygge et framtidsrettet og moderne jernbanetilbud på Østlandet.

Med hilsen
Anne Siri Haugen
direktør
Intercity

Sverre Lerbak
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk

Kopi til: Elisabeth von Enzberg-Viker / Drammen kommune Byprosjekter
Liv Marit Carlsen / Drammen kommune

Vedlegg: Kommunedelplan-dokumentene og konsekvensutredningen m/ vedlegg.
Vedleggene er svært omfattende, og er derfor i sin helhet overlevert kommunens administrasjon i egen forsendelse