

Utdypende notat

Valg av anleggsmetode (løsmassetunnel)

I planbeskrivelsen og konsekvensutredningen som ble sendt ut til offentlig høring ble det beskrevet to mulige anleggsprinsipp for å komme seg gjennom morenemassene fram mot fjellpåhugget i Strømsåsen. Det ene var åpen byggegrop, det andre løsmassetunnel. Løsmassetunnel er det prinsippet som vil skåne omgivelsene mest mulig i anleggsperioden, men også halvere byggetiden på overflaten i dette området i forhold til åpen byggegrop. Jernbaneløst har besluttet å bygge løsmassetunnel med start nord for Konnerudgata. Konnerudgata blir da ikke berørt.

Rådmannen er svært positiv til at løsmassetunnel har blitt valgt som metode slik at konsekvensene for omgivelsene i anleggstiden minimeres.

Merknader som vedgår andre korridorer, herunder "Sundland Vest"

I noen av merknadene fra privatpersoner og barnetalspersonen er det fremmet ønske om at korridoren "Sundland Vest" skal velges fremfor "Vest for Nybyen under samlet". Dette er blant annet begrunnet utfordringer knyttet til trafikale problemer, støy, forurensning, hensynet til barn og unges sikkerhet, påvirkninger for bo- og nærmiljø, tvangsflytting, mengden tungtrafikk i boligområder, og at konsekvensene i anleggsperioden er lavere. På den annen side har det kommet inn merknader fra andre privatpersoner som bemerker at et evt. valg av "Sundland Vest" vil føre til mer støy for Gulsbogen og åssidene, mer togtrafikk inn i bydelen og at ulemper i en anleggsfase ikke kan være avgjørende for valg av trasé, da et hvert inngrep i sentrumsnære områder vil få konsekvenser for barn, unge, beboere og deres bomiljø.

Formålet med offentlig ettersyn etter Plan- og bygningsloven er blant annet å få inn lokal og regional kunnskap og informasjon som enten er uteglemt eller som man ikke vært klar over i utarbeidelsen av en plan. Innsjiktene skal kunne supplere den kunnskapen man innehar, med den konsekvens at kunnskapsgrunnlaget og forutsetningene for en plan vil kunne endre seg underveis i en prosess. På denne måten kan man sikre at alle forhold blir ivarettatt og at alle alternativer blir tilstrekkelig konsekvensutredet i forhold til planfasen. I dette tilfellet har det kommet inn to vesentlige merknader fra to aktører, herunder Glitre Energi Nett AS og Mantena AS, som har endret kunnskapsgrunnlaget vesentlig for korridor "Sundland Vest".

Glitre Energi Nett AS påpeker at det anbefalte traséalternativet "Vest for Nybyen under samlet" ser ut til å berøre Glitre Energi Nett sine anlegg i mindre grad enn de andre alternativene, men også at "Sundland Vest" vil være "lite realistisk". Dette er begrunnet i samfunnsmessig sikkerhet og beredskap for strømforsyningen til Drammen både ved normal drift og som reserve ved en evt. feilsituasjon. Valg av korridoren "Sundland Vest" vil enten kreve en endring av traseen for jernbanen eller flytting og bygging av ny transformatorstasjon i samme område. Kostnadene for en eventuell flytting av transformatorstasjonen må ta høyde for at den skal betjene bydelen og utviklingen av denne, og for byutviklingsområdet på Sundland. Stasjonen må derfor i så fall flyttes innenfor bydelen, med de konsekvenser det har for enten eksisterende boliger eller kommende byutviklingsområde. Kostnadene for selve flyttingen er stipulert til 150-200 mnok. I tillegg kommer kostnadene for omlegging av kabler, anslått til 5-10 mnok pr km + erverv. Dette krever i tillegg en lokaliseringssjekk samt søknad om ny konsesjon i henhold til energiloven med de tidsforsinkelser det vil gi til prosjektet. Flytting av trafoen anses derfor som uaktuelt.

Utdypende notat til sluttbehandling av kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen

Alternativet er flytting av traséen for "Sundland vest". Denne vil da måtte ligge med en med en minimums avstand på 30 – 50 meter fra tomtegrensen til eksisterende transformatorstasjon. Ved flytting østover vil 1-2 firemannsboliger og 1 enebolig (5-9 boenheter) måtte rives, samt sannsynligvis 1 enebolig innløses. Korridoren vil også komme i konflikt med fremtidig Tilfartsvei vest. Ved flytting vestover vil 2 firemannsboliger og 1 enebolig (9 boenheter) måtte rives, samt sannsynligvis 2 eneboliger (2 boenheter) innløses. Korridoren vil også ligge nærmere Gulskogen skole og tunneltraseen vil bli ca 100 meter lengre. Uavhengig av side for trafoen vil det vil bli 2 (fremfor 1 i "Vest for Nybyen") ca 1000 meter lange åpne byggeproper, riggområdet vil bli liggende inntil eksisterende bebyggelse rundt trafoen og det forutsettes å drive ca. 1200 m fjelltunnel fra området ved trafoen. I tillegg vil mengden uttransporterte masser vil nesten fordobles, med tilhørende økt mengde anleggstrafikk, støy og støv i nærområdet. Både Professor Smiths allé og Skogliveien vil måtte legges på bru over byggepropa.

Flytting av korridoren vil samtidig komme i konflikt med Mantenas verksted. Mantena AS er hovedbasen for vedlikehold av lokal- og intercitytogene på Østlandet. Gjennom deres merknad kommer det frem at et eventuelt valg av "Sundland Vest" som korridor for Vestfoldbanen vil redusere deres kapasitet med ca 50 % i en anleggsperiode på ca. 2 år. Det innebærer at de ikke vil kunne utføre nødvendig vedlikehold på lokal- og InterCitytogene, noe som vil ha store konsekvenser for persontogtrafikken i lokal- og InterCitytrafikken i hele byggeperioden. Korridor "Sundland Vest" er derfor ikke forenelig med denne driften av verkstedet. En evt. flytting av Mantenas verksted vil kreve en stor prosess knyttet til ny lokalisering i tilknytning til IC-strekningen og sentralt på Østlandet, som igjen er en tidsmessig lang prosess og som vil kunne føre til at Drammen mister verkstedet med tilhørende arbeidsplasser som i dag er godt etablert her i Drammen.

Merknadene som har kommet inn fra Glitre Energi Nett AS og Mantena AS vil gi så store konsekvenser for Drammenssamfunnet og regionen rundt at Rådmannen ikke kan anbefale utarbeidelse av en evt. ny kommunedelplan for korridor "Sundland Vest". En eventuell prosess for å utarbeide og fremme en slik plan vil ta minimum ett år og forsinke prosjektet tilsvarende. Dette er beklagelig ovenfor dem som i andre alternativer vil miste sine boliger, men noen ganger er det en nødvendig konsekvens at store samfunnsinteresser går foran. Rådmannen vil i samarbeid med Jernbaneverket søke å finne løsninger som belaster lokalsamfunnet til et absolutt minimum.

Med de samfunnsmessige store konsekvensene Sundland Vest vil ha lokalt og regionalt kan ikke Rådmannen se at Sundland Vest kan være en alternativ korridor for Vestfoldbanen, og kan derfor ikke anbefale at det legges opp til en prosess for dette alternativet.

Boliger berørt av anlegget

Under førstegangsbehandlingen av planprogrammet, 21.04.2015, bad formannskapet om en utredning av et Pukerud-alternativ for å se på en korridor som i minst mulig grad berørte eksisterende bebyggelse.

Uansett korridor vil nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen føre til at noen må flytte fra sine hjem, enten permanent fordi huset må rives, eller midlertidig i anleggsperioden. I innkomne merknader bemerkes det at foreliggende planforslag ikke er det som tar mest hensyn til eksisterende bebyggelse, og det påpekes at det er behov for å synliggjøre hvor mange boliger/boenheter som vil bli berørt av de ulike alternativene.

Gjennom plandokumentene har det til nå ikke fremkommet like presist hvor mange boliger eller boenheter som vil bli berørt av de ulike alternativene. Dette har blitt påpekt ovenfor Jernbaneverket,

Utdypende notat til sluttbehandling av kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen

som nå har kommet lengre i planleggingen og derfor har kunnet oppdatere konsekvensutredningen med hvor mange boliger som vil bli berørt i de ulike alternativene:

Alternativ	Antall boliger (boenheter) rives	Antall boenheter berørt totalt
Vest for Nybyen	2-3 eneboliger (2-3 boenheter)	Ca. 12-13 boenheter
Sundland vest	Min. 1 firemannsbolig og 2 eneboliger (6 boenheter) + mulig 1 firemannsbolig og 1 enebolig (5 boenheter)	Ca. 11 boenheter
Sundland øst	2-4 firemannsboliger	12-14 boenheter
Pukerud	Ca 6 firemannsboliger (24 boenheter)	24 boenheter

Antall boenheter som må rives som følge av tiltaket er minst i alternativ *”Vest for Nybyen”*. Flere boenheter blir berørt i *”Vest for Nybyen”* enn *”Sundland Vest”*, men det er antatt at beboerne kan få flytte tilbake etter anleggsfasen dersom de ønsker det. Anleggsperioden på overflaten i *”Vest for Nybyen”* er nå begrenset til 1 år på Danvik. I *”Sundland Vest”* vil alle de berørte husene være berørt i ca 3,5 år på grunn av nærhet til åpen byggegrøp.

For å imøtekomme innbyggerne tilbys alle grunneiere på Smithestrom/Danvik, med behov for å selge eller flytte fra sin eiendom som følge av InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervik, erstatning for sin bolig.

Før reguleringsplanen er vedtatt tilbyr kommunen kjøp av boliger innenfor planavgrensningen i kommunedelplanen for dem som måtte ønske det. Etter at reguleringsplanen er vedtatt vil Jernbaneverket vite hvilke boliger må innløses som følge av behov for riving, fordi boligene ikke vil være beboelige i hele eller deler av anleggsperioden eller det er usikkert hvilken stand huset vil være i etter anlegget er ferdig, eller fordi boliger blir såpass berørt i hele eller deler av anleggsperioden at Jernbaneverket ønsker at det står tomt i den perioden.

Drammen kommune vil i samarbeid med Jernbaneverket ha muligheten til å tilby erstatningsboliger, både midlertidige og permanente til dem som opplever negative konsekvenser ved å bo i sine boliger som følge av tiltaket.

Det er beklagelig, men noen ganger en nødvendig konsekvens at store samfunnsinteresser må gå foran hensynet til private boliger og nærmiljø i en anleggsfase. Uavhengig av korridor vil valget av trasé gå ut over boliger og bomiljø. Drammen kommune jobber, i samarbeid med Jernbaneverket og den enkelte berørte, med å finne løsninger som begrenser belastningene til et absolutt minimum

År med anleggsarbeider

De fleste innspillene fra private angår anleggsperioden med ønske om at byggeperioden blir så intensivert som mulig eller at det fremmes et planforslag på *”Sundland Vest”*. De største bekymringene gjelder barn og unges behov for trygge skoleveier, trafiksikkerhet generelt og at anleggstrafikken blir planlagt i sikre traseer og i avgrensede perioder. Det er også bekymringer knyttet til ufrivillig flytting som følge av tiltaket, støy, støv og vibrasjoner i anleggsfasen.

Anleggsfasen vil uansett korridor medføre anleggsarbeider, anleggstrafikk og belastninger for nærmiljøet. Tiltaket innebærer en ca 7 km lang tunnel, slik at en stor del av anleggsperioden vil

Utdypende notat til sluttbehandling av kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen

foregå inne i fjell. Totalt vil anleggsperioden vare i ca. 5 år. For åpen byggegrop fram til Konnerudgata og løsmassetunnel inn under bebyggelsen på Danvik vil byggetiden være i underkant av 3,5 år. Etablering av rigg og sjakter for injisering av løsmassetunnelen er det som vil merkes mest, dette tar ca et halvt år. Deretter tar selve injiseringen ca. et halvt år, men da skjermet i sjakter. Deretter kommer ca 1 ½ år med arbeid under bakken.

Anleggstrafikken vil uansett alternativ vil måtte transportere ut masser fra tunnelen på det lokale vegnettet. Med alternativ "Sundland Vest" vil anleggstrafikken bli høyere i Professor Smiths allé og anleggsperioden forlenges. Drivingen av tunnelen vil da også foregå i etablert boligområde rundt trafoen.

Rådmannen vil gjennom reguleringsplanfasen følge opp krav til sikring av anleggsområdene, spesielt med tanke på sikring av områder barn og unge ferdes i og ved, herunder også skoleveier

Utdypende om uttalelser fra offentlig ettersyn

Forutsetninger for å unngå innsigelser i reguleringsplanfasen

Statlige og regionale myndigheter har kommet med en rekke planfaglige råd som forutsettes besvart i reguleringsplanfasen for at innsigelser skal unngås:

- Det forutsettes at barn og unges interesser blir tydelig vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan
- Nødvendige midlertidige tiltak på berørt vegnett i anleggsfase forutsettes vurdert, utredet og ivaretatt i reguleringsplanen
- Det ligger en forutsetning om at stormflo i tråd med F3 i TEK10 blir utredet i reguleringsplan. Det må utredes ulike løsninger for Drammen stasjon som viser hvordan tiltaket i tråd med TEK10 burde vært løst og hvordan og hvorfor Jernbaneverket velger den løsningen som fremgår i reguleringsplan
- NVE vil være opptatt av forhold knyttet til nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker, utforminger av pilarer og brufundamenter som kan påvirke flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø, kvikkelireskredfare, flomfare, elvelandskapet, innarbeiding av fareområder som hensynssoner i reguleringsplanen
- Bekker bør i prinsippet være åpne, alternativet bør være omlegging
- Eksisterende ledningsnett for drikkevann må sikres mot brudd og eventuelt forurensning, mikrobiologisk eller kjemisk både i anleggs- og driftsperioden
- Vedrørende Strømsgodset kirke og kirkegård: Ingen av gravene, det øvrige gravplassareal innenfor inngjerdingen rundt gravplassen eller kirkebygningen må bli fysisk berørt
- En evt. endring av brukonstruksjoner for områder farbare med fartøy fra sjøen kan kreve tillatelse fra Kystverket
- En eventuell beslutning om en annen korridor forutsetter nytt offentlig ettersyn

Rådmannen vil sørge for at forholdene følges opp i reguleringsplanarbeidet.

Merknader som støtter forslaget

Det har kommet inn merknader fra flere offentlige etater og private som støtter planen, løsningene som er valgt, og som mener den bør legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan. Viktigheten av å vurdere prosjektet i et driftsperspektiv på 70-100 år, fremfor en kortere

anleggsperiode, har blitt trukket frem, samt det faktum at planen, uavhengig av trasé, vil føre til inngrep og midlertidige negative konsekvenser for nærmiljøet.

Rådmannen støtter seg til merknadene knyttet til å vurdere planforslaget opp mot driftsperioden som er antatt å vare i 70-100 år, fremfor en anleggsperiode som vil vare i 5 år. Det vil settes krav til iverksettelse av nødvendige tiltak for å redusere belastningene for nærmiljø og sikkerhet, herunder også for barn og unge i anleggsperioden.

Brev med anmodning om supplerende konsekvensutredning

Etter høringsperioden har det kommet et brev (datert 27.10.2016) fra interessegruppen *Jernbanetunnel under ditt hus*, som anmoder om supplerende konsekvensutredning. Årsaken til dette er at det ikke fremkommer av konsekvensutredningen at hus gjøres ubeboelige som følge av alternativene "*Sundland Vest*" og "*Pukerud*". Som det fremgår av forskrift om konsekvensutredning § 7, skal alle alternativer i konsekvensutredningen utredes på lik linje med selve planforslaget. Brevet ligger i sin helhet som vedlegg 11 til saken.

I dokumentene som fulgte førstegangsbehandlingen og det offentlige ettersynet har det ikke vært like presist beskrevet hvor mange hus/boliger som vil gjøres ubeboelige for de ulike alternativene. Årsaken er at dette er en overordnet kommunedelplan og at man ikke var kommet så langt i detaljeringen at man hadde fått innsnevret korridorene til nøyaktige traseer og derfor heller ikke fått konkludert på anleggsmetoden slik at man har hatt grunnlag for å kunne spesifisere denne informasjonen. Dette er informasjon som normalt kommer frem gjennom en reguleringsplanfase når man kan ha kommet lengre i detaljeringen og avklaringene man må ta som grunnlag for realistisk gjennomføring av planen. Jernbaneverket har i dette tilfellet likevel brukt perioden etter offentlig ettersyn til en omfattende supplerende konsekvensutredning, se endringsnotatet i vedlegg 9.

Medvirkning etter Plan- og bygningsloven gir muligheter for å samle inn informasjon for å sikre de beste forutsetninger for å ivareta nødvendige hensyn i planen. Dette er årsaken til at en plan på alle plannivåene frem til sluttbehandling av reguleringsplan legges ut til offentlig ettersyn og at kunnskapsgrunnlaget kan endres i løpet av en prosess, slik som i denne planen. Samtidig gir loven mulighet til å jobbe videre med detaljering underveis i prosessen til tross for at planen for eksempel ligger ute til offentlig ettersyn. Dette medfører også at det kan komme frem ny informasjon før vedtak av plan. Detaljene rundt videre detaljering kommer vanligvis først frem i neste planfase, men i dette tilfellet er planen så stor og har konsekvenser for bo- og nærmiljø slik at Rådmannen i etterkant av høringsprosessen har bedt om at informasjon om antall boliger som må rives og bli berørt må fremkomme av konsekvensutredningen før sluttbehandlingen av saken. Dette har derfor først kommet frem i de dokumentene som har blitt oversendt kommunen for sluttbehandlingen, datert 08.11.2016.

Det presiseres at et utsagn i media ikke er å regne som beslutningsgrunnlag etter Plan- og bygningsloven, men at kommunen som planmyndighet har fulgt opp utsagnet med krav om at informasjonen dokumenteres på lik linje for alle alternativene i de endelige plandokumentene som nå er underlag for sluttbehandlingen.

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analyse)

I samme brev som over ble det påpekt at korridor "*Vest for Nybyen under samlet*" kom opp i etterkant av analysemøtet for ROS-analysen, og således ikke har vært gjenstand for den samme omfattende analyse som de andre mulige korridorene. Det samme gjelder ny sporløsning på Drammen stasjon.

Utdypende notat til sluttbehandling av kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen

En ROS-analyse starter med å identifisere mulige faremomenter som grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak. Analysen tar utgangspunkt i det verste som kan skje og skal spesifisere de risikofaktorer man skal være oppmerksom på. Det har blitt vurdert at risikoelementene og de avbøtende tiltakene for korridor "*Vest for Nybyen under samlet*" og ny sporløsning på Drammen stasjon ikke innebærer vesentlige endringer i forhold til de opprinnelige alternativene og at ROS-analysen derfor også vil være dekkende for disse alternativene. Det samme gjelder forlengelse av løsmassetunnel i korridor "*Vest for Nybyen*" og ny trasé for "*Sundland vest*", som er revidert etter høringsperioden.

Rådmannen anser at ROS-analysen er dekkende for alle vurderte alternativer.
