

Slik bygger vi nytt dobbeltspor

*Her kan du lese
hva vi bygger,
hvordan vi bygger,
og når vi bygger!*



Fremdriftsplanlegger Ann-Kristin Hilsen og ingeniørgeolog Aleksander Olvik Thorbergesen er to av flere hundre jernbanebyggere på jobb for fremtidens jernbane - her i Drammen.

Vi jobber på lag med miljøet og omgivelsene når vi skaper fremtidens jernbane

Bane NOR bygger nå et nytt dobbeltspor fra Drammen til Kobbervikdalen. Vi skal også sørge for at byen får fremtidsrettede stasjoner.

Det vi bygger er en viktig del av InterCity-satsingen i Norge, og et av landets største jernbaneprosjekt. Vi skal styrke jernbanens knutepunkt i Drammen, som vil føre til bedre punktlighet og økt kapasitet på Vestfoldbanen.

Jeg vil rette en stor takk til omgivelsene våre, naboer til anleggene våre og til reisende som opplever ulemper på grunn av vår jernbaneutbygging. Jeg vet at det til tider er krevende for naboene til anleggene våre, og vil rette en stor takk til dere for tålmodighet og forståelse for vår samfunnsoppgave. Hensynet til omgivelsene og sikkerhet er noe vi tar på det dypeste alvor i jobben vi gjør, fra første tunnelsalve inne i fjellet til vi vil åpne det nye dobbeltsporet i 2025.

Å bygge i tettbygde områder som i Drammen medfører belastninger av ulik varighet og på forskjellige måter.

Vi gjør et omfattende arbeid som vil pågå i flere år, og som krever mange store anleggsmaskiner. Det gir økt trafikk og støy - samtidig som grunnarbeider og sprengning

av tunnel i perioder vil merkes.

Vi jobber tett med ekspertise fra mange fagfelt for å legge til rette for en sikker og smidig gjennomføring. I alt vi gjør skal vi ha omtanke for miljøet og omgivelsene våre.

I denne brosjyren forteller vi om hvordan



"Hensynet til omgivelsene og sikkerhet er noe vi tar på det dypeste alvor - fra første salve til åpning i 2025."

vi jobber, hva vi må ta hensyn til når vi bygger og hva vi har foran oss fram mot åpning av nytt dobbeltspor i 2025.

Når vår jobb er gjort, vil Drammen ha mulighet til bedre byutvikling - som igjen kommer alle innbyggere til gode.

Hanne A. Stormo,
prosjekttsjef

NØKKELFAKTA:

- Byggestart 2019
- Ferdigstillelse 2025
- Ombygging av Drammen stasjon
- 10 km nytt dobbeltspor
- 6 km ny bergtunnel
- 275 m løsmasse-tunnel
- 700 m kulvert (betongtunnel)

Brosjyren gis ut første kvartal 2021. Vi tar forbehold om at endringer kan oppstå. Alle umerkede bilder er tatt av Marianne Henriksen, Bane NOR.



Myke trafikanter - vårt viktigste fokus

Hva kan vi gjøre for å sikre de myke trafikantene? Det er det viktigste spørsmålet vi stiller oss under utbygging av ny jernbane.

Bane NORs trafikkisikkerhetsgruppe har gjennom flere år planlagt tiltak for å gjøre byggeperioden i Drammen så sikker som mulig. Før vi startet byggingen møtte vi mange naboer som ga oss gode spørsmål og innspill. Det førte til at flere tiltak ble fremskyndet. Nå, som vi er i full gang med byggingen, setter vi inn tiltak så snart vi kan der vi avdekker behov.

I trafikkisikkerhetsgruppa sitter våre fagfolk sammen med fagfolk fra Drammen kommune, politiet, Viken fylkeskommune, Statens Vegvesen og ulike rådgiverselskap.

Trafikkisikkerhet for gående og syklende nær våre anlegg og anleggsveier er hovedtema for denne gruppa.

6 råd for trygghet i trafikken:

- 1 Vær oppmerksom på trafikken rundt deg - se og lytt!
- 2 Bruk gang- og sykkelveg der det finnes!
- 3 Benytt fotgjengerfelt når du krysser veien!
- 4 Prøv å få øyekontakt med sjåførene - bli sett og forstått!
- 5 Vær særlig oppmerksom på blindsoner rundt kjøretøyer!
- 6 Vær synlig i trafikken - bruk refleks!



Vi besøker skolene som berøres av vårt arbeid der vi blant annet demonstrerer blindsoner. Her er vi ved Gulsbogen skole.

Hvilke veier bruker skolebarna?

Vi har undersøkt hvordan skolebarn beveger seg i områdene mellom bosted og skole, gjennom å registrere «barnetråkk».

Det har gitt verdifull kunnskap om hvilke gater og veier de benytter til og fra skolene og på fritiden. Slik har vi funnet ut hvor det er behov for å gjøre tiltak som fører til bedre trafiksikkerhet, som å sørge for trafikkvakter.

Hvor stor er trafikkøkningen?

Bane NOR målte tidlig i 2020 trafikkmengden i områdene der transporten av stein og annen anleggstrafikk skulle foregå. Vi målte også trafikken der mulige trafikklekkasjer kunne oppstå som følge av vårt arbeid.

Det gjør at vi idag har god oversikt over hvor mange som kjører, sykler og går i områdene rundt anleggsplassene våre. Det

gjør det enklere å vurdere om vi skal søke ulike myndigheter om flere tiltak for å styrke trafiksikkerheten.

Nye gang- og sykkelruter

Byggingen vår gjør at veier legges om midlertidig, slik at både gående, syklende og kjørende må benytte andre veier enn ellers.

Dette skal skiltes tydelig, slik at du som gående eller syklende blir informert om hvilke veier du nå må velge. Målet vårt er at informasjonen følger endringen i utbyggingen, slik at du alltid blir veiledet i riktig retning.

Viktige skolebesøk om blindsoner

Vi har invitert oss til de ulike skolene i områdene der vi bygger. Høsten 2020 besøkte vi Danvik skole og Gulsbogen skole. Målet vårt

er å få komme til flere skoler - når hensyn til godt smittevern er ivarettatt.

Vi ønsker at elevene skal lære mer om hva det betyr å ha anlegg i nærheten av skolevei og nabolag. På besøkene har vi med oss en anleggsmaskin, og demonstrerer blindsonene til sjåføren. I forbindelse med besøket får elevene reflekser.

Det er viktig at alle forstår hvor viktig det er å bli sett og være synlig i trafikken. Elevene får kunnskap om hvor blindsonene er på anleggsmaskinene, og hvordan de kan vite at sjåføren ser dem.



Trafikkvakter er plassert på kritiske punkter og tider, det er satt opp ekstra belysning enkelte steder og veier er lagt om av hensyn til trafiksikkerhet for mange trafikanter.



For å øke trafiksikkerheten ønsker vi mindre biltrafikk i krysset mellom Skogliveien og Professor Smiths alle (Sundlandkrysset). Her ses området hvor det våren -21 åpnes for midlertidig adkomst inn til Sundland, mens tidligere innkjørsel via Skogliveien blir stengt.

Alltid bevisst på trafiksikkerhet

Når vi ser noe som utgjør risiko for trafiksikkerhet, diskuterer vi ulike løsninger.

Et eksempel på tiltak som følge av dette ser du i bildet over, der veien ble lagt om av hensyn til mange trafikanter.

Her spilte ansatte ute på anlegg både problemet og løsningen inn til trafiksikkerhetsgruppa, som kunne sørge for riktig saksgang for selve omleggingen. På liknende vis har transportselskapet bak

massetransportene fra våre anlegg jobbet med innovasjon og teknisk utvikling. Det har ført til tiltak som hindrer steiner i å falle mellom hjulene ved kjøring.

Sjåførene minnes også jevnlig på risikosoner ved sine på forhånd fastlagte kjøreruter. Egne kurs om kjøring på disse rutene og oppfriskning av blindsoner tilpasses også sjåførene våre.

Vi vil at det skal være trygt for alle å ferdes langs veiene i Drammen!

Når det sprenges i nabolaget



Foto: Lars Petter Rypdal, Bane NOR

Norge er et av verdens fremste tunnelland. Å bygge tunneler er noe vi kan og har lang og god erfaring med. Her kan du lese hvordan byggingen vil påvirke deg som bor i nærheten.

Når vi skal bygge dobbeltspor mellom Drammen og Kobbervikdalen, skjer store deler av arbeidene inne i fjellet. Våre arbeidere vil merkes i form av lyd og vibrasjoner, hovedsaklig hos de som bor der tunnelen bygges, altså i fjellsiden eller over tunneltraseen.

Perioden med støy og vibrasjoner vil være forbigående, og vil merkes mindre når vi har bygget tunnelen et stykke forbi din bolig.

Huset står trygt

Boligen din står trygt mens vi jobber. Vi vet at mange likevel vil være engstelige når vi holder på nær hjemmet. Fra naturens side er mennesker og dyr svært følsomme for vibrasjoner. Derfor kan det oppleves som

ubehagelig når bakken vibrerer og huset «ristet».

Før anleggsarbeidene startet ble bygninger som ligger innenfor et aktuelt område besiktiget. Bygningenes tilstand ble da dokumentert med video/foto.

Huset du bor i er bygget for å tåle langt kraftigere rystelser enn våre arbeidere utsetter den for. Du kan være trygg på at det er lagt inn en god sikkerhetsmargin av våre fagfolk.

Ta dine forholdsregler

Vibrasjoner kan flytte enkelte gjenstander slik at de faller ned.

Derfor er det lurt å ta noen forholdsregler: Sørg for å sikre løse gjenstander som du er særlig redd for på hyller eller vegg. Pass på

at bilder er godt festet på veggen og at løse gjenstander ikke står «på vippen» i skap eller hyller.

Motta SMS-varsel før sprengning

Ved sprengningsarbeid ute varsles arbeidene med en hørbar sirene. Denne sirenen vil du ikke høre når arbeidene skjer inne i tunnelen.

Vi anbefaler alle som bor i nærheten av vårt arbeid å melde seg på Bane NORs SMS-varslingsjeneste. Slik får du informasjon om alle spregninger.

Via en gratistjeneste mottar du da en SMS 15-45 minutter før sprengningene. Del gjerne informasjonen med barn og voksne i husholdningen slik at alle er forberedt på eventuelle vibrasjoner. Å vite når sprengninger skal skje, beroliger mange. Her kan du melde deg på tjenesten på internett:

www.nabovarsling.no/udk

Foto: Bane NOR



Basert på en geologisk kartlegging sikres tunnelen med sprøytebetong og bolter innvendig mellom sprengningene. Slik blir det sikkert å jobbe her og trygt å kjøre tog her.



Dette skjer framover:

- Vi skal tilsammen sprengne 11 km tunnel. Dette arbeidet skal etter vår framdriftsplan være ferdig våren 2022.
- Fra våren 2022 skal tunnelen vann- og frostsikres. Det vil føre til økt trafikk av betongbiler til og fra anleggsområdene.
- Da skal masser fraktes både inn og ut av tunnelanlegget. Dette vil pågå fram til sommeren 2023.
- Fra sommeren 2023 kommer turen til de jernbanetekniske arbeidene inne i tunnelanlegget, de vil jobbe fram til åpning av tunnelen i 2025.





Foto: Nils Maudal

Med hovedløp, evakuerings- og servicetunneler bygger vi totalt 11 km bergtunnel. På nettsidene våre kan du følge framdriften: www.banenor.no/dk-framdrift-tunnel



Følg framdriften
- scan koden med mobilkamera!

Steinmassene gjenbrukes blant annet til utvidelse av Drammen havn. Sjøførene er spesielt opplært på rutene fra anleggsområdene og til havna.

Slik bygger vi fjelltunnel

Vi skal bygge en seks kilometer lang fjelltunnel fra Drammen mot Kobbervikdalen. Her kan du lese om hvordan vi bygger, når det skal sprenges og når vi skal kjøre bort stein fra tunnelen.

Først bores det 25 til 30 meter lange hull som vi pumper sementbasert masse inn i med høyt trykk (injeksjon). Dette gjør vi for å unngå senking av grunnvannstanden og for å unngå for mye vann inn i tunnelen.

Tidkrevende tunnelarbeid

Når vi starter med injisering, må det pågå helt til fjellet er tett. Dette arbeidet har vært tidkrevende i Drammen.

Flere slike fjelltettinger har pågått i over et døgn. Det fører til aktivitet på riggområdene både dag og natt, siden det må komme biler for å levere sement mens byggingen pågår. I

t tillegg må tunnelviftene blåse frisk luft inn så lenge det er arbeidere i tunnelen.

Når fjellet er tett, bores det nye hull fem til seks meter innover i berget. Disse hullene fylles med sprengstoff som detoneres.

Er framdriften god, klarer vi å sprengne en til to slike salver per dag. Noen ganger er det noe stein som blir igjen, slik at vi må bruke flere små salver før det er klart for en ny, stor sprengning.

Ubehagelig, men ikke farlig

Ved sprengning av slike små salver har sprengstoffet lite motstand fra fjellet. Dette

gjør at en del av energien fra sprengstoffet går ut i luften, noe som kan føre til mer lufttrykk og høyere lyd, dette er helt ufarlig men erfaringsvis er det ofte nettopp disse små salvene som oppleves mest ubehagelig for naboene våre.

Dette har sikkert mange som bor i nærheten av arbeidsområdene våre (riggområdene) fått oppleve.

Det er lagt inn en sikkerhetsmargin av våre fagfolk, og boligen din er bygd for å tåle langt kraftigere rystelser enn hva våre arbeider utsetter den for.

Tider for sprengning

Sprengning skal foregå mellom klokken 07 og 23 på hverdager og lørdager. En salve per dag medfører at vi forflytter oss 25 til 30 meter lenger inn i fjellet per uke.

Når det gjøres mye arbeid inne i fjellet fører det også til høyere aktivitet utenfor. Materialer og maskiner skal inn i tunnelen, større mengder stein må ut.

På det meste vil det være fire tunnelvifter som sørger for utskifting av luft og gode arbeidsforhold inne i tunnelen.

Stein fraktes bort

Etter sprengning lastes steinen ut og kjøres til hovedsakelig til Drammen Havn og Gilhusbukta Sjødeponi.

Drammen Havn har åpningstid fra klokka 07 til 20 på hverdager og klokka 08 til 17 på lørdag. Dette betyr at det ikke kjøres stein utenom disse tidspunktene.

Etter transporten av stein blir løst fjell og steiner pigget bort og rensket. Basert på en geologisk kartlegging sikres tunnelen med sprøytebetong og bolter innvendig. Slik blir det sikkert å jobbe her og etter hvert trygt å kjøre tog her.



– Vi har lagt inn en god sikkerhetsmargin, boligen din er bygd for å tåle langt kraftigere rystelser enn hva våre arbeider utsetter den for, forsikrer Bane NORs prosjektleder Hanne Wiig.



Slik bygger vi løsmassetunnel og kulvert

Vi bygger en betongtunnel gjennom leire, sand og stein. Den består av en løsmassetunnel og en kulvert. Dette gjøres for å beholde mest mulig av dagens bebyggelse, og er et komplisert arbeid som til tider er støyende.

Betongtunnelen består av det vi kaller en kulvert og en løsmassetunnel. Kulverten starter nederst ved de eksisterende togsporene, og går opp til Konnerudgata.

Derfra starter løsmassetunnelen, og går under bebyggelsen på Øvre Strøm. 30 meter under 4. Strøm Terrasse møter vi bergtunnelen som bygges gjennom Strømsåsen. Dette blir

den nye Drammenstunnelen, som ender opp i Skoger.

Kjenner grunnforholdene godt

Der vi bygger kulvert, består massene av et lag med leire og et lag med morene*.

Vi har god kunnskap om grunnforholdene her, da de ble grundig undersøkt før vi startet byggingen. Leiren avdekket vi gjennom geotekniske undersøkelser, og stabiliseres før vi begynner byggingen i området.

Støper kulvert i byggegropa

Ved Nedre Strøm lager vi en byggegrop, som vi skal støpe en kulvert i. Vi rammet spunt i store deler av 2020, for å støtte opp veggene i denne byggegropen. Ved årsskiftet startet

utgravingen lengst ned mot sporene.

Etter hvert som byggegropen graves ut, støper vi kulverten. Over denne skal det fylles jord slik at det igjen kan bli et parkområde.

Forsterker for løsmassetunnel

I området mellom Strømsåsen og Konnerudgata består bakken av sand, stein og morene.

Her må det brukes maskiner som pumper vann og sement ned i grunnen for å forsterke området der løsmassetunnelen skal bygges.

Når vi har betong i bakken, er grunnen forsterket og det er klart for å lage en tunnel.

Arbeidene med tunnelen vil i hovedsak foregå fra klokka 07 til 19 på hverdager og fra klokka 08 til 16 på lørdager.

Enkelte oppgaver må utføres utenom disse

*Geotekniker Terje Strømme forklarer hvordan vi bygger tunnel under bebyggelse - scan koden over!
Foto: Nils J. Maudal*



Prosjektleder Lise Backer forklarer at grunnforholdene ble grundig kartlagt før byggingen av kulverten.

tidene. Da varsles berørte naboer i forkant. Dersom du har spørsmål til arbeidene våre eller arbeidstider, finner du informasjon om vår nabokontakt på siste side.



I 2025 vil Drammen stasjon ha 6 spor med 350 meters plattformer, og være bedre sikret mot flom. Plattformtakene være kledd med solceller. ILLUSTRASJONER: NORCONSULT/BAEZINI

Fra 2021 til 2025 skal vi oppgradere stasjonen

Her er en oversikt over hvor i området rundt Drammen stasjon vi skal arbeide med utbygging fram til planlagt åpning av det nye dobbeltsporet fra Drammen til Kobbervikdalen i 2025.

Dette skjer i 2021:

Gjennom vinteren og frem til sommeren skal vi oppgradere jernbanetekniske anlegg rundt Gulskogen stasjon. Gulskogen blir stengt for tog i en tre ukers periode i mai 2021.

På Drammen stasjon skal vi gjøre en rekke arbeider for å gi plass til den nye kulverten som bygges på Nedre Strøm.

Den skal føre Vestfoldbanen inn i Drammenstunnelen som bygges nå, og som ender i Skoger. I tre av de seks ukene Drammen stasjon er stengt sommeren 2021, er det for å få utført nettopp dette arbeidet.

Dette skjer i 2022:

I 2022 blir mer synlig aktivitet rundt Drammen

stasjon. Da skal vi sammen med Drammen kommune rive hver vår del av bybrua.

For å sikre adkomst over elva mens det bygges ny bru, vil vi etablere en midlertidig gangbru. Denne er planlagt åpnet etter påske i april 2022.

Fram til sommeren vil bybrua over elva bli revet, mens den delen som strekker seg over jernbanesporene blir revet i juli. I samme periode bygger vi anlegg for midlertidig hensetting av togmateriell i Nybyen. Dette arbeidet utføres i løpet av tre til fire uker sommeren 2022.

Dette skjer i 2023:

Dette året vil arbeidene på selve

plattformområdet starte opp.

I påsken 2023 stenger stasjonen igjen, slik at vi kan rive dagens spor 4, 5 og 6 med tilhørende plattform.

Stasjonen vil bli delt på langs og togtrafikken vil i det neste året foregå på dagens spor 1, 2 og 3.

Samtidig bygger vi to nye plattformer med tilhørende sporarrangement. Det blir gjort i løpet av seks uker mens stasjonen er stengt sommeren 2023.

Dette skjer i 2024:

Gjennom vinteren og fram mot sommeren 2024 vil første halvdel av ny stasjon mot elva, bli ferdigstilt. Da vil togtrafikken bli flyttet over på de 3 nye sporene, med 2 nye plattformer. Dette arbeidet skal pågå i fire uker i løpet av sommerstengingen 2024.

I samme periode vil dagens spor 1, 2 og 3 bli revet. Da setter vi i gang arbeidet med å

bygge andre halvdel av stasjonen, med to nye plattformer og tilhørende sporarrangement.

Dette skjer i 2025:

Gjennom vinteren og frem mot sommeren 2025 pågår en stor innsats for å ferdigstille hele Drammen stasjon med fire plattformer og seks spor.

Denne sommeren skal Drammen stasjon stenge i seks uker slik at vi får gjort alt ferdig. I august åpner en ny gangtunnel under sporene og trapp/heisforbindelse fra plattform og opp til bybrua.

Forbindelsen mellom byen og Jernbanekaia åpnes. Samtidig åpner vi det nye dobbeltsporet fra stasjonen og gjennom den nye Drammenstunnelen.

Lenger syd settes også det nye dobbeltsporet mellom Nykirke og Barkåker i drift.



På Austad har vi gjort støydempende tiltak på ventilasjonsviftene, som sørger for ventilasjon til arbeiderne inne i tunnelen. Her ses et støyskjermende, spesialtilpasset telt bli løftet inn og plassert over viftene. Foto: Aleksander Thorbergesen

Vi jobber etter strenge krav og retningslinjer

Toget er ren, klimavennlig transport. Bygging av jernbanen fører imidlertid til støy, støv, rystelser og utslipp. Bane NOR skal måle og overvåke alt dette, slik at vi kan ivareta lokalsamfunnet på best mulig måte.

For å sikre at vi holder krav og tar tilstrekkelig hensyn til omgivelsene har vi etablert overvåking som kontinuerlig dokumenterer hvordan vi påvirker omgivelsene.

Statsforvalteren i Oslo og Viken har gitt prosjektene utslippstillatelse. Dette skjer etter strenge vilkår som Bane NOR skal overholde. Vi er svært opptatt av å bygge så klimavennlig og hensynsfullt som mulig. Jernbanen skal være til beste for miljøet.

Vi skal installere støymålere, rystelsesmålere, støvmålere, grunnvannsmålinger og måling av utslipp til vann.

I tillegg har Bane NOR egne kontrollører som sjekker at nødvendige hensyn tas og at

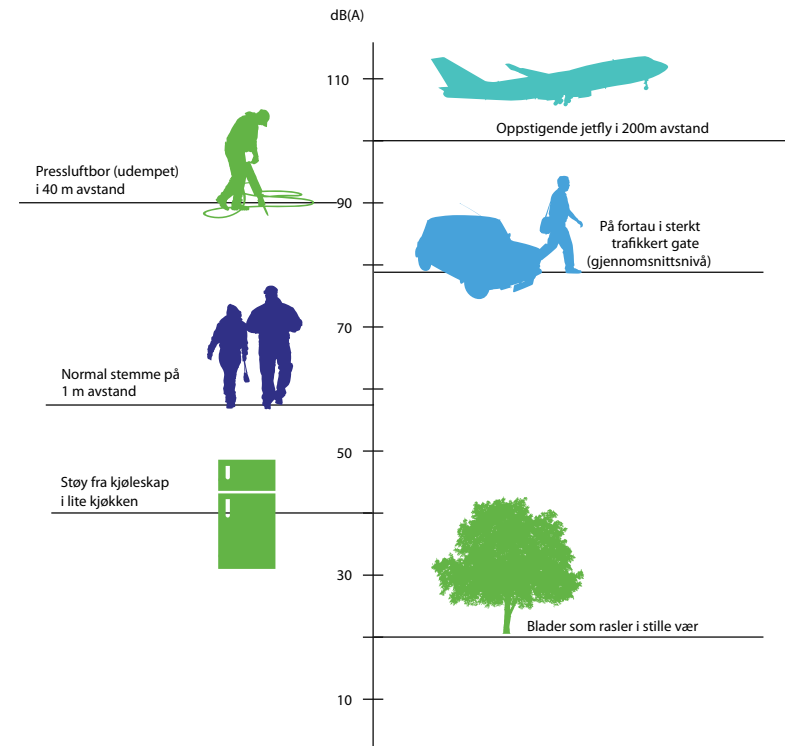
entreprenør følger avtalen vi har.

For at henvendelser fra naboer og berørte skal bli fulgt opp og ivaretatt, har vi en egen nabokontakt som kan kontaktes. Du kan også spørre nabokontakten om befarings av din eiendom, hvis du er bekymret for konsekvensene av byggingen eller opplever arbeidet som plagsomt.

Vil varsle naboene om støy

Det finnes statlige retningslinjer for begrenning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Veilederen som følger opp disse retningslinjene heter T-1442/2016, og ligger på Miljødirektoratets nettsider. Her

LYDNIVÅ FRA FORSKJELLIGE KILDER



Støy måles i desibel (dB), her vises ulike lyder på skalaen. Anleggstøyt måles også i dB, og støy over 60 dB på dagtid skal varsles berørte naboer - på natten er det 45 dB som gjelder. Kilde: Norsk forening mot støy/miljøstatus.no

bestemmes hva som er tillatt. Det er satt anbefalte grenseverdier for støy på dagen, om kvelden og natta. Naturlig nok er støykravene strengere om natta enn på dagtid.

Bane NOR har varslingsplikt slik at naboer kan være forberedt på spesielt støyende aktiviteter som sprenging. Vi anbefaler alle å melde seg på prosjektets varslingstjeneste – se informasjon om det på siste side.

Ta kontakt med oss!

Bane NOR gjennomfører beregninger av støy og måler lydnivået kontinuerlig gjennom anleggsperioden. Det gjør vi for å vite hvilken påvirkning vårt arbeid har på omgivelsene.

Vi må varsle de som blir berørt hvis våre beregninger viser at det blir mye støy.

Personer som er hjemme på dagtid, eller har spesielle behov, kan ta kontakt med prosjektets nabokontakt. Da vil vi lytte til deres ønsker og på best mulig måte ivareta dem.

Tiltak for naboer ved nattarbeid

Når vi bygger jernbane må vi utføre arbeidene når det er minst mulig togtrafikk. Dette betyr bygging i høytider, i sommerferier og nattetid. I enkelte perioder stanses også togtrafikken for at vi skal kunne jobbe effektivt med utbyggingsprosjekter eller vedlikehold.

Dette fører ofte til overskridelser av støykrav. Når det innebærer mye lyd om nettene, tar vi kontakt med naboer og tilbyr overnatting på hotell.



Slik kan du få mer informasjon om utbyggingen:

Denne nettsiden oppdateres kontinuerlig med hvor vi har arbeider på gang i Drammen: www.banenor.no/drammen-utbygging

Nabokontakt (betjent mandag til fredag, kl. 09 - 15)
E-post: udk@banenor.no, telefon: +47 913 26 266

Dersom du ikke får svar på henvendelsen, kan det skyldes at flere ringer samtidig. Da vil du bli kontaktet i etterkant.

SMS-varslings:

Motta et ukentlig varsel om prosjektets arbeider, samt egne meldinger ved spesielle arbeider og milepæler.
For å melde deg på tjenesten: Send **UDK Info** til 26112
For å melde deg av: Send **UDK SLUTT** til 26112



Sprengningsvarsel:

Her registrerer du deg for å bli varslet i forkant av sprengninger:
nabovarsling.no/udk

Nettside: banenor.no/drammen-kobbervikdalen
Facebook: [@banenordrammenkobbervikdalen](https://www.facebook.com/banenordrammenkobbervikdalen)

Ved akutte hendelser som ikke kan vente til neste arbeidsdag, kan prosjektets beredskapstelefon benyttes: Tlf: +47 916 56 253

INFORMATION
IN ENGLISH:



Please contact us for
information in english:

Tel: +47 913 26266

E-mail: udk@banenor.no

Bane NOR

Postboks 4350

2308 Hamar

Sentralbord: 05280

E-post: postmottak@banenor.no