



Jernbaneverket



InterCity Drammen - Kobbervikdalen

Fastsatt planprogram

for

KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR DOBBELTSPOR
DRAMMEN - KOBBERVIKDALEN I DRAMMEN KOMMUNE



InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 1 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	--

Forord

I 2012 ble det utarbeidet en konseptvalgutredning for InterCity-strekningene (KVU IC) etter mandat fra Samferdselsdepartementet. I Drammen ble det foreslått en trasé i en korridor mellom Nybyen og Strøm-morenen med tunnel gjennom Strømsåsen til Kobbervikdalen.

Det er et definert mål i nasjonal transportplan 2014-2023, at det skal være sammenhengende dobbeltspor nord for Tønsberg i 2024. For å få til dette har Jernbaneverket igangsatt arbeid med kommunedelplan av InterCity-strekningen Drammen – Kobbervikdalen. Kommunedelplanen med konsekvensutredning omfatter nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen på strekningen Drammen stasjon – Kobbervikdalen. Kommunedelplanen inkluderer også nytt dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen stasjon. Begge stasjonene forutsettes ombygd som følge av tiltaket.

Jernbanetiltaket er utredningspliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Det skal derfor fastsettes et planprogram som redegjør for hvilke problemstillinger planarbeidet skal omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Planprogrammet viser hvilke utredninger som er nødvendig for å gi et godt beslutningsgrunnlag, og beskriver informasjonsopplegg og mulighet for medvirkning for interesser som antas å bli berørt.

Planprogrammet ble revidert etter formannskapetets behandling av saken 21. april 2015 (sak 42/2015). Jernbaneverket kunngjorde oppstart med arbeidet med kommunedelplan i Drammens tidende og Dagsavisen Fremtiden 29. april.

Planprogrammet ble sendt 55 myndigheter, organisasjoner, skoler og foreninger. Programmet var ute til offentlig ettersyn/høring i perioden 29. april – 19. juni. I denne perioden var saken oppe i regionalt planforum og det har vært åpne møter og åpne kontordager i de berørte bydelene. Hensikten har vært å informere om prosjektet, og å gi alle som er interesserte i prosjektet mulighet til å stille spørsmål og komme med innspill.

Forslag til planprogram er revidert etter offentlig ettersyn. Dokumentet "Merknadskommentarer til planprogram" (ICP-32-A-25601) redegjør for endringene. Drammen kommune er ansvarlig myndighet, og skal fastsette planprogrammet.

Planprosessen og medvirkningsmuligheter er beskrevet i kap. 7.

Informasjon om kommunedelplanarbeidet kan finnes på følgende nettside:
www.jernbaneverket.no/intercity

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 2 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	--

Innhold

1.	Mandat.....	3
1.1.	KVU - IC.....	3
1.2.	Nasjonal transportplan NTP.....	3
2.	Viktige føringer for planarbeidet.....	4
2.1.	Utredning av framtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud.....	4
2.2.	Kommuneplanens arealdel 2014-2036, Drammen kommune.....	5
2.3.	Samarbeidsavtale for helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen.....	6
3.	Hva er et planprogram.....	7
4.	Beskrivelse av tiltaket.....	8
4.1.	Generelt.....	8
4.2.	Dagsonen Drammen stasjon - Gulskogen.....	9
4.3.	Avgrening for Vestfoldbanen fra bysiden.....	10
4.4.	Tunnelstrekningen.....	11
4.5.	Dagsonen i Kobbervikdalen.....	11
4.6.	Eksisterende jernbanespor.....	12
4.7.	Godstrafikk.....	12
5.	Planområdet.....	13
6.	Utredningstema.....	14
6.1.	Metode.....	14
6.2.	Prissatte konsekvenser.....	14
6.3.	Ikke prissatte konsekvenser.....	15
6.4.	Drøfting av måloppnåelse og oppsummering.....	20
7.	Planprosess og medvirkning.....	21
7.1.	Planprosess.....	21
7.2.	Medvirkning.....	21
7.3.	Planmyndighet.....	22
7.4.	Organisering og gjennomføring av planarbeidet.....	22
7.5.	Planlagt framdrift for kommunedelplan.....	23
8.	Forslag som er forkastet.....	24
8.1.	Vestfoldbanen over Holmen.....	24
8.2.	Stasjon på bru over elva.....	25
8.3.	Vestfoldbanen på tvers.....	25
8.4.	Stasjon Nybyen.....	26
8.5.	Stasjon Strømsø – linjedrift.....	26
8.6.	Korridor Gulskogen Vest.....	27
9.	Forutsetninger og andre planer.....	28
9.1.	Nasjonale føringer.....	28
9.2.	Regionale planer, Buskerud.....	29
9.3.	Lokale planer.....	30
9.4.	Relevant planarbeid for IC-strekningene.....	33

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 3 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
------------------------------------	----------------------	--

1. Mandat

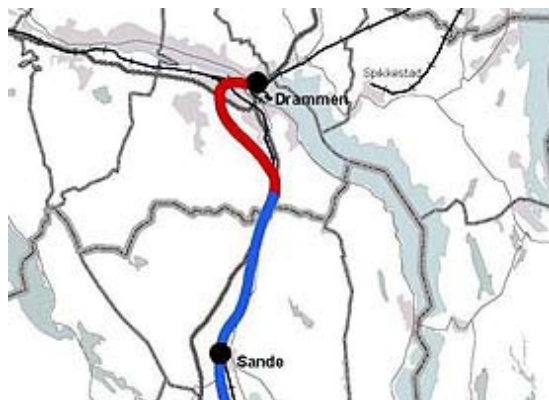
1.1. KVV - IC

Jernbaneverkets "Konseptvalgutredning for InterCity-strekningene" (KVV IC) ble levert i februar 2012 etter mandat fra Samferdselsdepartementet. Konseptvalgutredningen tar utgangspunkt i at økt transportbehov som følge av forventet befolkningsvekst best kan møtes med et bedret togtilbud, i kombinasjon med arealbruk som bygger opp under jernbanesatsingen. Det anbefales å bygge ut dobbeltspor mellom byene der:

- Dimensjonerende hastighet skal være **250 km/t**, med unntak for å kunne betjene byene.
- **Sentral stasjonslokalisering** med utvikling rundt knutepunktene.
- **Forutsigbare rammebetingelser** og -finansiering.
- Nytt persontogtilbud med **hyppige avganger, korte kjøretider og høy punktlighet**.

InterCity-satsningen på Vestfoldbanen har sin forankring i denne utredningen. KVV IC anbefaler bygging av nytt dobbeltspor i tunnel mellom Drammen og Kobbervikdalen etter en korridor som vist i figur 1. Den viste korridoren går vest for Nybyen og svinger inn i åsen like etter Smithestrøm gård. En jernbanetrasé i denne korridoren vil ha en lengde på ca. 9 kilometer hvorav det meste av traséen ligger i tunnel. I Kobbervikdalen knytter traséen seg til eksisterende dobbeltspor mot Skoger.

KVV IC er en plan på et overordnet nivå, og inneholder ingen detaljering av den framtidige sporsituasjonen ved Drammen stasjon og/eller avgreningen for Vestfoldbanen mot sør. Utredningen svarer heller ikke ut det framtidige behovet for utviklingen av Drammen stasjon og beskriver ikke sammenhengen mellom sporene på stasjonen hvor det foregår vending av tog og sporene vestover forbi Sundland hvor det bl.a. foregår hensetting. Sporene videre mot Gulskogen stasjon er også en del av dette bildet og må ses på i sammenheng med Drammen stasjon.



Figur 1: Anbefalt korridor for Drammen – Kobbervikdalen i KVV IC

1.2. Nasjonal transportplan NTP

Nasjonal transportplan for 2014-2023 gir en tydelig bestilling for videre utvikling av InterCity-strekningene, både når det gjelder trinnvis utvikling av infrastruktur og mulig togtilbud, og rammer for investeringskostnadene. For Vestfoldbanen heter det bl.a. at det skal være sammenhengende dobbeltspor nord for Tønsberg i 2024. Målet er å ferdigstille dobbeltspor i hele InterCity-området innen 2030.

Det forventes en sterk utbygging av sentrumsnære arealer sør for Drammenselva og det er derfor vesentlig for Drammen kommune å avklare traséen for Vestfoldbanen, slik at nødvendig areal kan avsettes til dette formålet. En kommunedelplan skal benyttes til å avklare trasékorridoren for Vestfoldbanen mellom Drammen stasjon og Kobbervikdalen.

2. Viktige føringer for planarbeidet

2.1. Utredning av framtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud

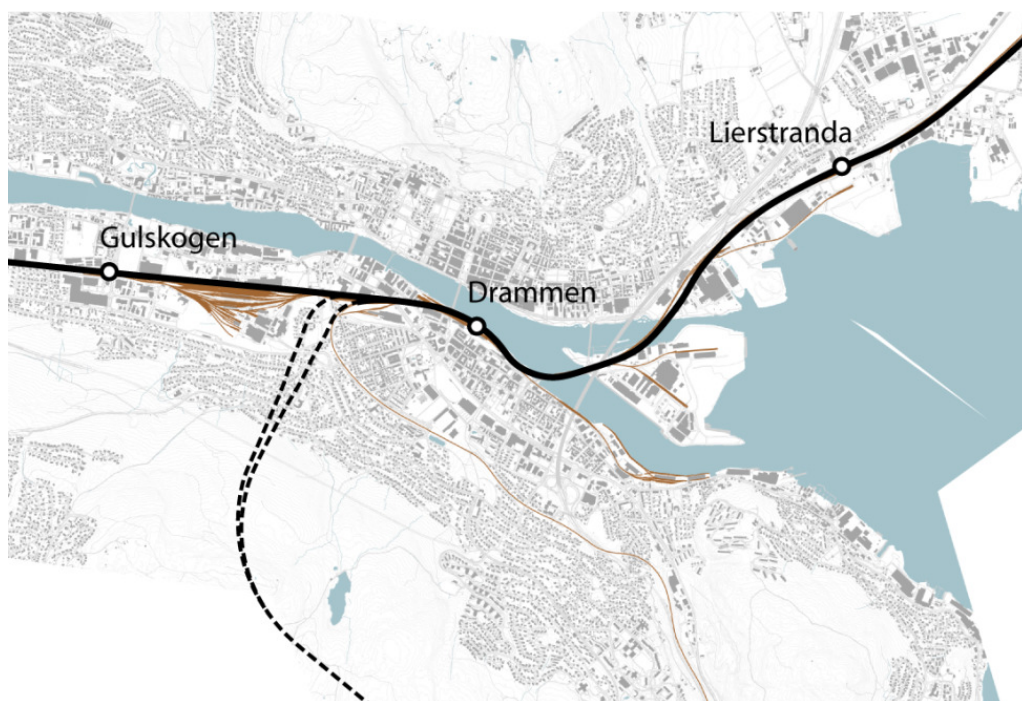
I 2013-2014 ble det gjennomført en utredning av framtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud for bl.a. å avklare hvordan ny Vestfoldbane kan føres til/fra Drammen stasjon og hvordan dette har betydning for arealbruken på Strømsø, og for utviklingen av sporområdene før og etter Drammen stasjon. Utredningen anbefalte bl.a. at det skal være planskilt kryssing mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vest for Drammen stasjon. Ulike konsepter inkludert avgrensingen for Vestfoldbanen, ble utviklet og vurdert.

Det vises til kap. 8 for en nærmere beskrivelse av de konseptene som ble vurdert og forkastet.

Utredningen med supplerende vurderinger viser at konseptalternativet kalt «Stasjon Strømsø light» (med Drammen stasjon lokalisert som i dag) er det konseptet som oppfyller kravene og som gir høyest kostnadseffektivitet.

Konseptet med Drammen stasjon lokalisert som i dag, vist i figur 2, er derfor anbefalt å ligge til grunn for utviklingen av jernbanen i Nedre Buskerud. En rendyrking av dagens retningsdrift (hvor trafikken i én retning er samlet på samme side av stasjonen) vil kunne betjene trafikken over Drammen stasjon i et 2040-perspektiv, og løsningen vil kunne fungerer uten bygging av ny jernbanebru over Drammenselva. Det er også positivt at Vestfoldbanen kan grenes av på flere steder vest for stasjonen i dette alternativet.

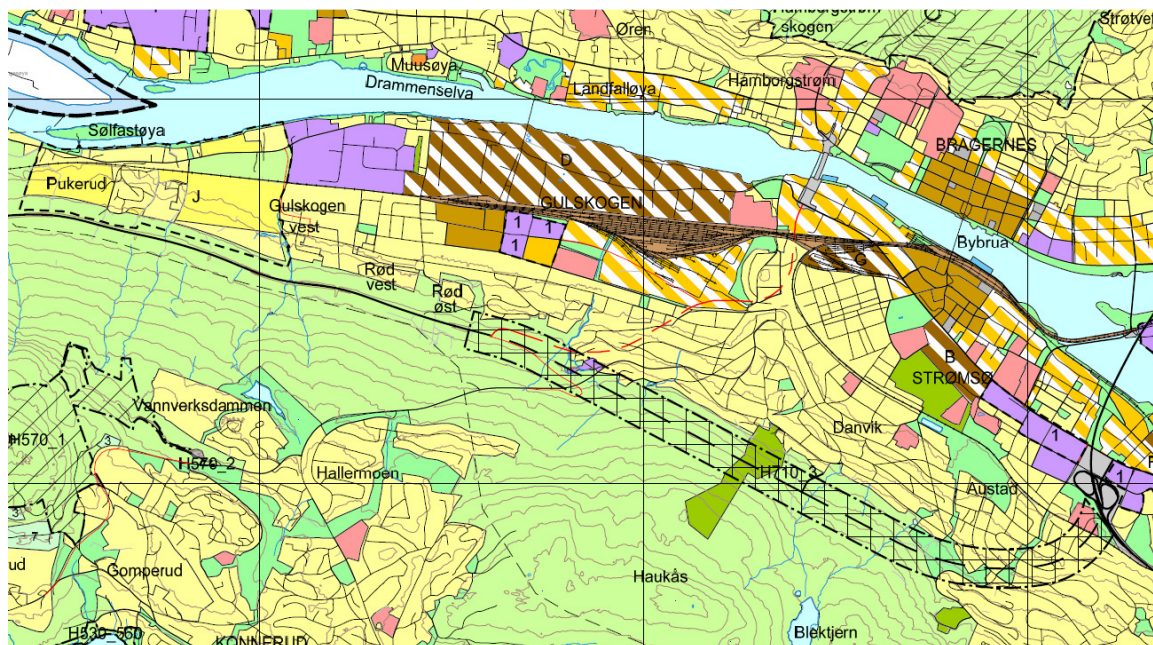
Jernbaneverkets ledelse har i mars 2015 vedtatt at dette konseptet skal legges til grunn for InterCity-utbyggingen.



Figur 2: Anbefalt konsept med Drammen stasjon lokalisert som i dag

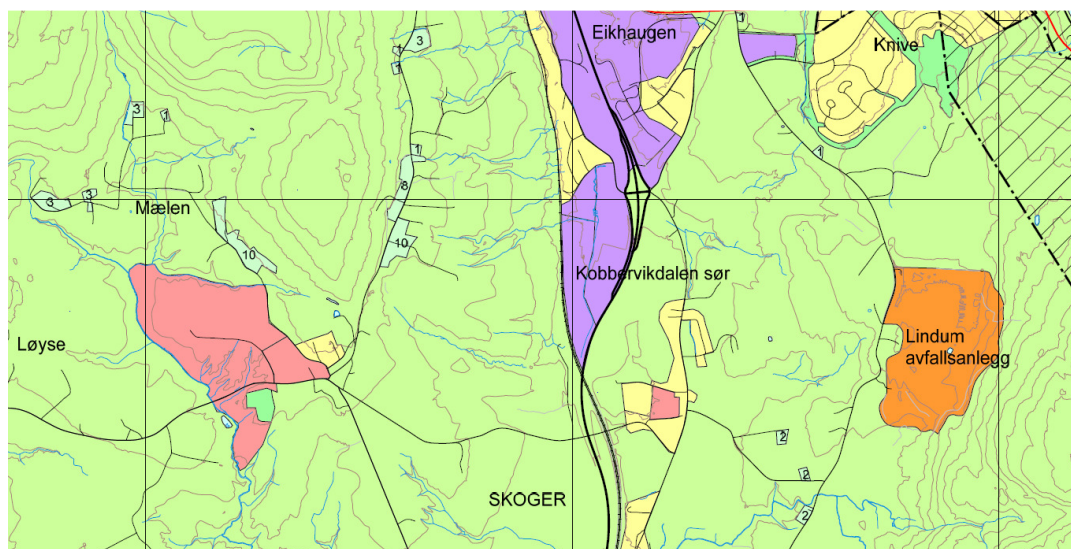
2.2. Kommuneplanens arealdel 2014-2036, Drammen kommune

I forhold til arbeidet med plan for nytt dobbeltspor, vil arealdelen være den viktigste overordnede planen å forholde seg til, knyttet til langsiktige arealvurderinger. Aktuelt utsnitt av forslag til ny arealdel, som nettopp har vært ute til høring, er vist i figur 3 og 4 nedenfor.



Figur 3: Kommuneplanens arealdel, utsnitt av sentrum og Gulskogen.

Arealet ved Sundland og Union er i kommuneplanen avsatt til "Kombinert formål bybebyggelse" (gul-hvit skravur). Arealene i retning Gulskogen er ellers avsatt til offentlig bebyggelse (rødt), næring (lilla) og sentrumsformål (brunt). Det meste av arealene mellom Øvre Sund bru og Rødgata er avsatt til transformasjonsområder (brun-hvit skravur). Mellom Gulskogen og Pukerud er det foreslått fremtidig byggeområde for bolig (J). Forholdet mellom de ulike trasékorridorene og planlagt arealbruk er en viktig problemstilling i vurderingen av alternativer.



Figur 4: Forslag til ny KPs arealdel, utsnitt fra Kobbervikdalen.

I Kobbervikdalen er landbruks-, natur- og friluftsområdene (grønt) dominerende vest for dagens jernbane, hvor en tenker seg at jernbanetraséen skal koble seg til eksisterende dobbeltspor.

2.3. Samarbeidsavtale for helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen

I februar 2012 inngikk Jernbaneverket, NSB, ROM eiendom og Drammen kommune en samarbeidsavtale for å sikre en helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen. Avtalen omfatter rundt 600 dekar, hvor om lag 435 dekar frigjøres til byutvikling. Arealer avsatt til jernbaneformål på plankartet er gjort i henhold til avtalen (blå felt i figur 5).



Figur 5: Avtale om samlet jernbane- og byutvikling i Drammen (KPs arealdel, planbeskrivelse s. 42)

Avtalen er en viktig premissgiver for arbeidet med nytt dobbeltspor gjennom Drammen. Samarbeidsavtalen for å sikre en helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen er også nevnt i forslag til ny kommuneplan 2014-2036.

En ny samarbeidsavtale 2 ble behandlet av formannskapet 12. mai 2015. Den er en oppfølging og konkretisering av den første samarbeidsavtalen, og har oppgradering av jernbaneanleggene på Holmen som et hovedfokus. I tillegg omhandler den fremtidige planer for Vestfoldbanen, Drammen stasjon, Nybyen og Sundland.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 7 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	--

3. Hva er et planprogram

Et planprogram er en plan for planleggingen. Det redegjør for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Et forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart. Planprogrammet fastsettes av planmyndigheten.

Tiltaket er av en slik størrelse og art, at det må utredes konsekvenser av det. Planprogrammet skal sikre at det gjennom planarbeidet fokuseres på beslutningsrelevante forhold. Utredningene skal danne grunnlag for valg av trasékorridor og på hvilke vilkår tiltaket kan gjennomføres.

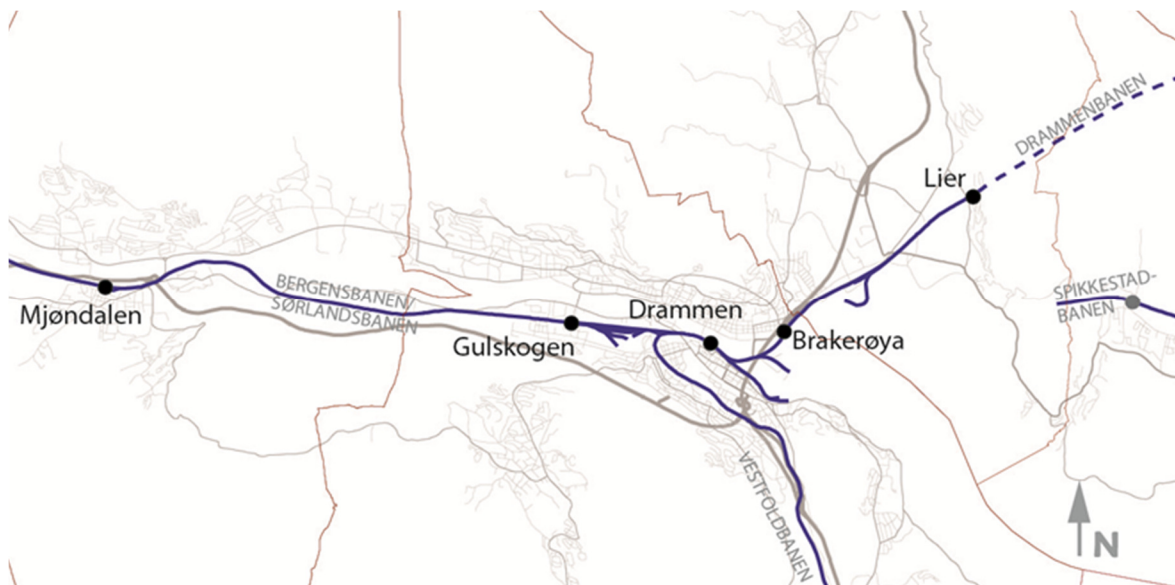
Hovedhensikten med planprogrammet er:

- Beskrive tiltaket
- Fastsette hvilke korridorer som skal inngå i konsekvensutredningen.
- Avklare hvilke beslutningsrelevante problemstillinger som er vesentlige, og hvordan de skal utredes.
- Synliggjøre hvordan ulike interesser kan delta i planarbeidet.
- Redegjøre for relevante planer og føringer

Formålet med kommunedelplanen for jernbanestrekningen mellom Drammen og Kobbervikdalen, er å fastsette en korridor for jernbanetraséen inkludert midlertidige arealer for anleggsgjennomføringen. Alternative korridorer er beskrevet i kap. 4, mens tidligere vurderte og forkastede konsepter er beskrevet i kap. 8.

4. Beskrivelse av tiltaket

4.1. Generelt



Figur 6: Baner og stasjoner i Drammensområdet.

Dagens trasé for Vestfoldbanen gjennom Drammen går gjennom et tett befolket byområde. Banen er enkeltsporet med mange svinger og lav hastighet. Dagens bane skal erstattes av nytt dobbeltspor med langt bedre kurvatur og mulighet for større hastighet. Utfordringen er å finne den beste korridoren for det nye dobbeltsporet som samspiller med sporbehovet ellers ved Drammen stasjon.

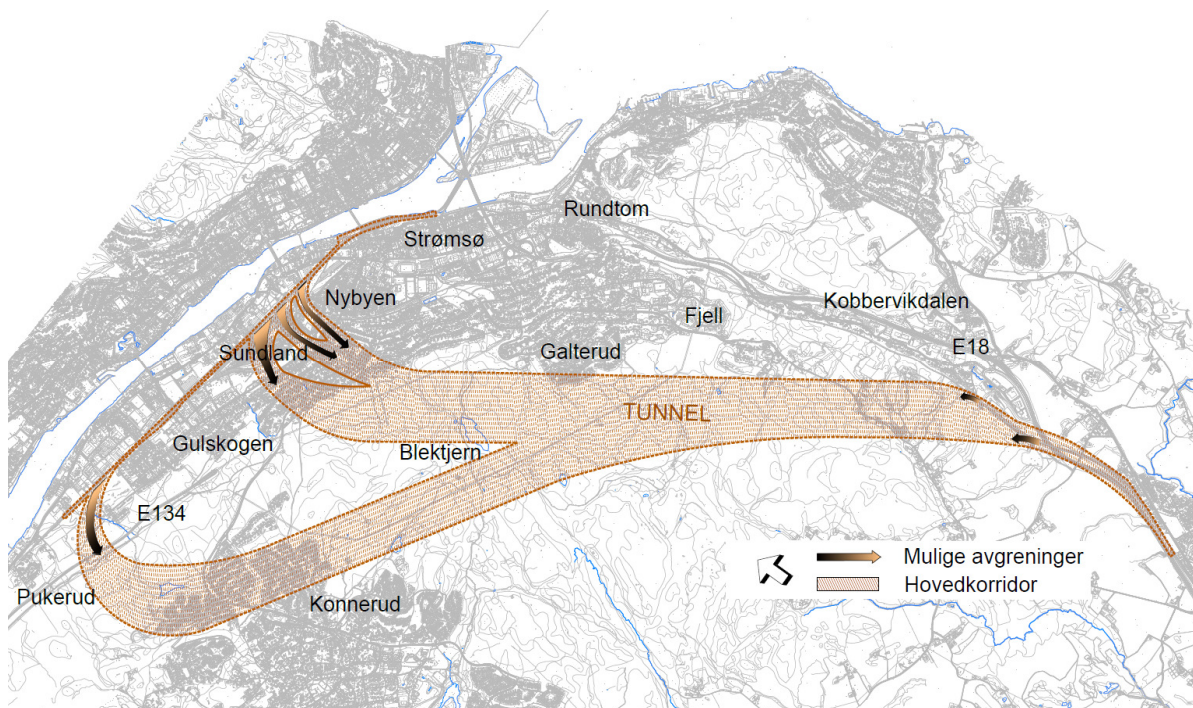
Det er en forutsetning at dagens plassering av Drammen stasjon beholdes og at avgrensingen for Vestfoldbanen skjer vest for stasjonen. Det er også en forutsetning at utgående (sørgående) spor for ny Vestfoldbane enten føres over eller under Sørlandsbanen.

Fra avgrensingen med Sørlandsbanen føres Vestfoldbanen inn i Strømsåsen og videre i tunnel fram til Kobbervikdalen hvor den kobles til eksisterende dobbeltspor. Hovedutfordringen i området Nybyen / Sundland / Gulskogen er å fastlegge hvor traséen skal føres inn i Strømsåsen, fordi Vestfoldbanen vil måtte føres gjennom eksisterende infrastruktur og bebyggelse på vei inn i åsen. Verneverdige og fredede bygninger, etablerte boligområder, veier og annen infrastruktur samt andre forhold setter begrensinger for hvor traséen kan legges.

Det er derfor vist fire alternative avgreningskorridorer på strekningen mellom Nybyen og Pukerud der man kan tenke seg å føre det nye dobbeltsporet inn i tunnel videre mot Kobbervikdalen (figur 7). Tunneltraséen er mer fleksibel og kan ha ulike korridorer gjennom berget.

I Kobbervikdalen er spørsmålsstillingen hvorvidt en skal koble seg til eksisterende dobbeltspor før eller etter eksisterende jernbanebru over E18. Ved å koble seg til eksisterende spor før jernbanebrua vil fremføringshastigheten for togene bli lavere enn om man eksempelvis etablerer ny bru over E18 med bedre kurvatur.

Figur 7 angir aktuelle korridorer med varianter både på bysiden og i Kobbervikdalen. Planområdet er beskrevet i kap. 5. Planområdet tar høyde for at det kan være andre aktuelle korridorer samt at det trengs arealer i forbindelse med anleggsgjennomføring.



Figur 7: Korridor for Drammen – Kobbervikdalen

4.2. Dagsonen Drammen stasjon - Gulskogen

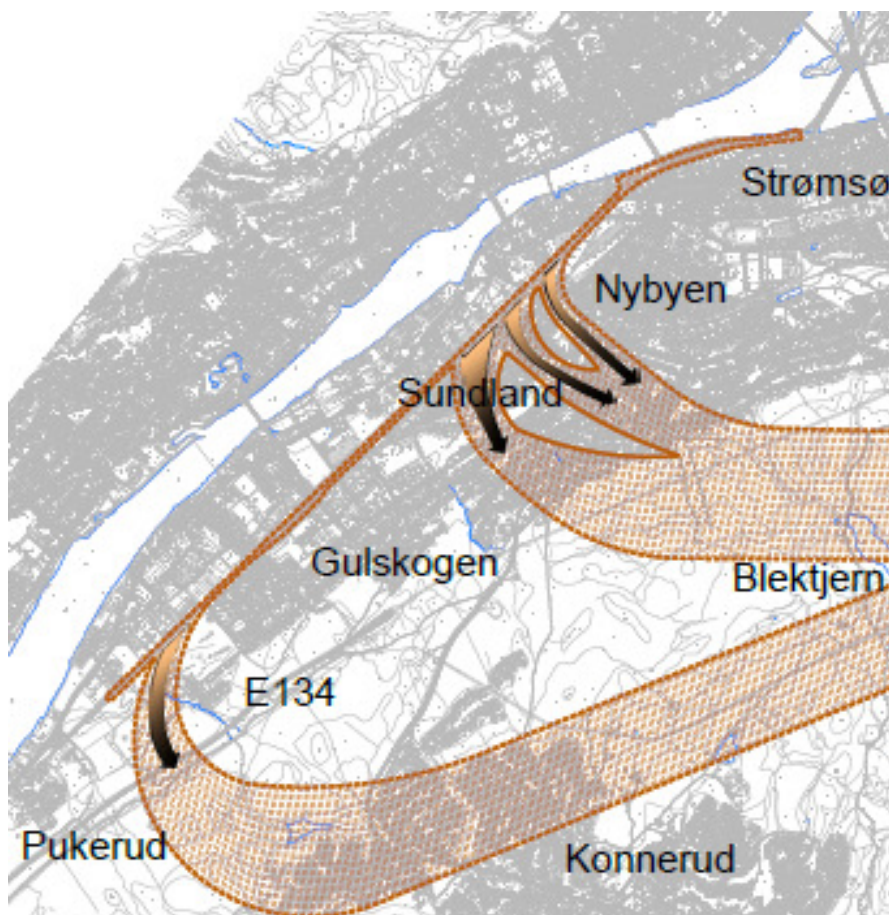
4.2.1. Drammen stasjon – Gulskogen stasjon

Drammen stasjon: Utformingen ved stasjonen skal vurderes mht. atkomster og plattformutforming. Det tas høyde for bygging av 350 meter lange plattformer for 6 spor med retningsdrift. Det skal også utredes hvordan stasjonen kan videreutvikles med tilstrekkelig kapasitet for håndtering av framtidig trafikkøkning og bedre tilgjengelighet for reisende.

Drammen stasjon - Gulskogen stasjon: Ved vurdering av kapasitet, skal alternative vendemuligheter for tog utredes. Gulskogen er ett alternativ for vending, og strekningen Drammen – Gulskogen omfattes derfor av planarbeidet. Det vurderes dobbeltspor til Gulskogen og utvidelse av Gulskogen stasjon til 4 spor til plattform.

Kryssing av Sørlandsbanen: For å bedre trafikkavviklingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, skal det vurderes planskilt kryssing mellom de to banene vest for Drammen stasjon.

4.3. Avgrening for Vestfoldbanen fra bysiden



Figur 8: Mulige avgreninger for Vestfoldbanen fra bysiden

Figuren over viser de foreslåtte avgreningsmulighetene på bysiden som har fått benevnelsene Korridor vest for Nybyen, Korridor Sundland øst, Korridor Sundland vest og Korridor Pukerud.

Det er ønskelig å avgrene Vestfoldbanen så tidlig som mulig etter Drammen stasjon på grunn av kapasitet, reisetid, investeringskostnader og kostnader til drift og vedlikehold.

4.3.1. Korridor vest for Nybyen

Det skal utredes to alternative løsninger for planskilt kryssing mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen:

- Vestfoldbanen i kulvert under Sørlandsbanen og inn i åsen rett øst for Smithestrøm gård.
- Vestfoldbanen i bru over Sørlandsbanen og inn i åsen rett øst for Smithestrøm gård.

Begge disse alternativene vil kreve lange og dype byggegropene inn i eksisterende bebyggelse i anleggsperioden fordi det er dypt til berg. Alternative anleggsmetoder vil derfor bli utredet. Eksisterende infrastruktur som veger og GS-veger blir også berørt i anleggsperioden.

4.3.2. Korridor Sundland øst

Det skal utredes en trasékorridor for Vestfoldbanen i bru over Sørlandsbanen der korridoren ligger vest for Strømmorenen (Sundhaugen) og går videre inn i åsen. Også dette alternativet vil kreve lange

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 11 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

og dype byggegroper inn i eksisterende bebyggelse i anleggsperioden fordi det er dypt til berg. Alternative anleggsmetoder vil derfor bli utredet. Eksisterende infrastruktur som vegger og GS-veger blir også berørt i anleggsperioden.

Det å legge Vestfoldbanen i kulvert under Sørlandsbanen i denne korridoren, vil blant annet være i konflikt med planlagt ny Tilfartsveg vest. Dette fordi veg og bane vil komme i høydekonflikt i et ellers trangt område med begrensede muligheter. Kulvertløsning for Vestfoldbanen utredes derfor ikke.

4.3.3. Korridor Sundland vest

Vestfoldbanen i kulvert under Sørlandsbanen på tvers av Sundland og inn i åsen i nærheten av Sundland Trafo (Skogliveien 43) skal utredes. Alternativet vil i mindre grad berøre eksisterende bebyggelse fordi det er berg i dagen ved trafostasjonen og dermed mulighet for tunnelpåhugg før, sammenlignet med de andre korridorene. Korridoren vil ligge under terreng på Sundland og medføre omfattende midlertidig stengning eller omlegging av eksisterende spor. Professor Smiths allé blir tilsvarende berørt i anleggsperioden. Alternativet vil berøre planlagte byutviklingsområder på Sundland.

Vestfoldbanen i bru over Sørlandsbanen utredes ikke i denne korridoren. Konsekvensene av bru og bane på terreng er vurdert å være for store i forhold til eksisterende verksted ved Sundland, samt planlagt byutvikling i dette området.

4.3.4. Korridor Pukerud

I henhold til vedtaket i formannskapet (sak 42/2015, pkt. 1), vil det bli utredet et korridoralternativ som beskrevet under (sitat).

«Formannskapet ber om at Jernbaneverket legger enten «Korridor Gulskogen Vest» eller Pukerud-alternativet, i tillegg til de foreslåtte alternativer, inn i planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Drammen-Kobbervikdalen, før dette legges ut til offentlig ettersyn. Med denne endringen legges forslaget ut til høring».

Jernbaneverket oppfatter intensjonen med formannskapets vedtak at det utredes en korridor som i minst mulig grad berører eksisterende bebyggelse. Korridoralternativet Pukerud grener derfor av mellom boligområdene ved Gulskogen og Pukerud, for så å fortsette mot Kobbervikdalen.

Korridor Pukerud legges i fall etter Rødgata for senere å kunne krysse under Sørlandsbanen. Av kapasitetshensyn vil det være behov for fire spor på strekningen mellom Drammen stasjon og avgreningen. Sporgeometrien kan tillate hastighet på inntil 130 km/h før den lange rettlinjen i tunnel mot Kobbervikdalen, hvor hastigheten kan sette opp til 200 km/t. I Kobbervikdalen kan sporene kobles på eksisterende bane på samme måte som i de andre alternativene.

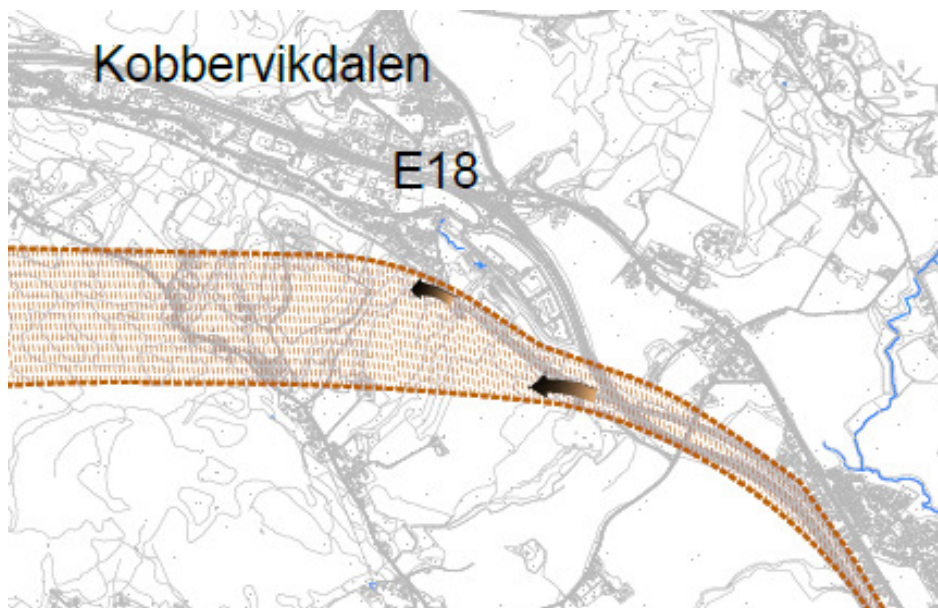
4.4. Tunnelstrekningen

Det vil bli utredet flere ulike tunneltraséer fordi det er ulike trasékorridorer i dagen både på bysiden og i Kobbervikdalen. For hvert alternativ på bysiden utredes tilhørende tunnelkorridorer til Kobbervikdalen, hvor nytt spor kan tilsluttes eksisterende dobbeltspor på ulike vis.

Valg av korridor i berg er relatert til flere forhold, blant annet krav til sikkerhet, anleggsgjennomføring, hastighetkrav, lengde/kjøretid/økonomi og tunnelkonsept inkludert rømningsveger. Det skal utredes alternativer med fokus på korte tverrslag og alternativer med fokus på kort trasé.

4.5. Dagsonen i Kobbervikdalen

Påkobling til eksisterende linje i Kobbervikdalen vil bli vurdert ut fra krav til hastighetsprofil og kostnader. Topografi og grunnforhold vil bli vurdert i forhold til hvor det er mulig / hensiktsmessig å etablere tunnelpåhugg. Ulike tunnelalternativer vil også gi ulike koblinger til eksisterende dobbeltspor og følgelig ulike tunnelpåhugg.



Figur 9: Mulige avgreninger / påkoblinger i Kobbervikdalen

4.6. Eksisterende jernbanespor

Framtidig arealbruk av sporumrådet til dagens Vestfoldbane vurderes.

Planprogrammet tar høyde for å utrede tema som vil være aktuelle dersom det besluttes at Vestfoldbanen legges ned. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan pågår det for tiden et omfattende, tverretattlig godsanalysearbeid bestående av blant annet utredningen «Bred samfunnsanalyse av godstransport» og konseptvalgutredningen «KVU for godsterminalstruktur i Oslofjordområdet». Jernbaneverket deltar i dette arbeidet som skal være ferdig i 2015.

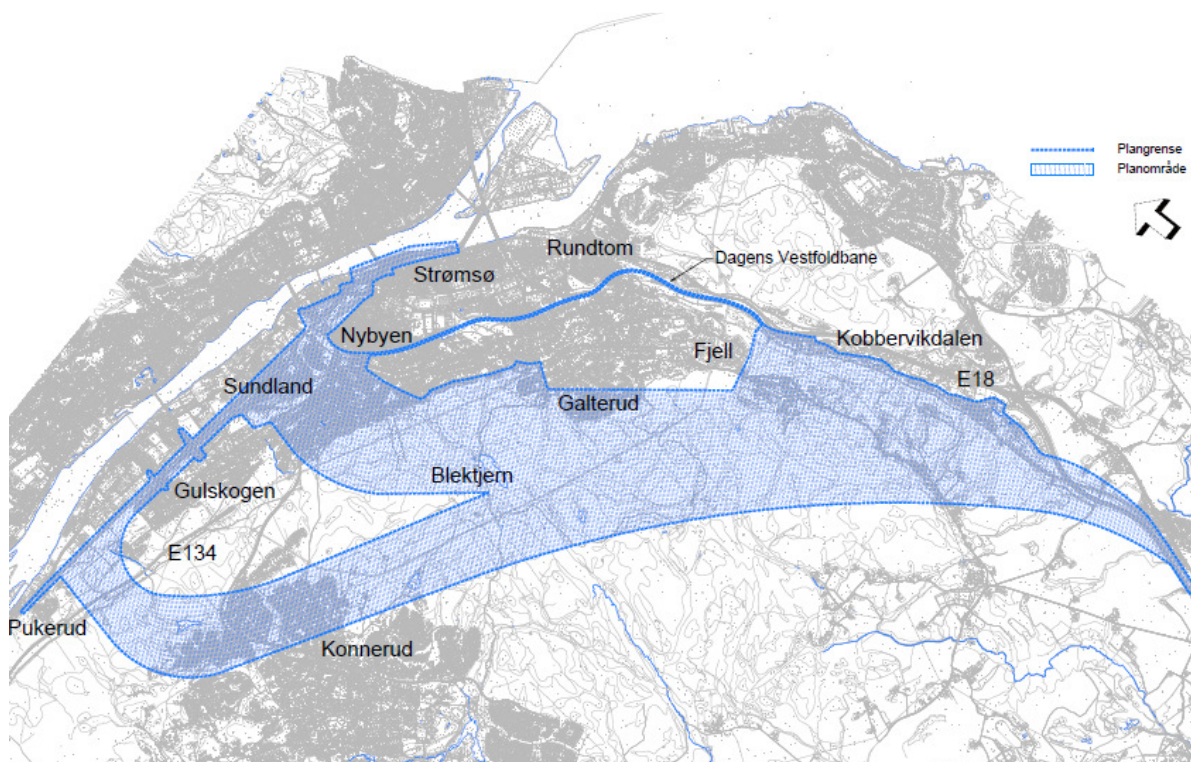
Godsanalysen vil gi Regjeringen grunnlag for å ta stilling til om det bør satses på en større terminal i Drammensområdet, og om den i så fall skal lokaliseres langs Vestfoldbanen. Beslutningen om framtidig godsterminalstruktur vil kunne påvirke bruken av eksisterende jernbanetrase. InterCity-prosjektet forventer at beslutningen om framtidig utnyttelse av eksisterende Vestfoldbane vil avklares underveis i den videre godsprosessen.

4.7. Godstrafikk

Godsterminaler er i dag etablert både på Holmen og i Nybyen. På Sundland er det i tillegg oppstillingsplasser for godstog. Det er planer om utvidelse av godsterminalen på Holmen. Jernbanetilknytningen til Holmen er en utfordring fordi godstog til/fra Oslo må gjennom Drammen stasjon, noe som reduserer kapasiteten ved stasjonen. Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for gods i Drammensområdet som konkluderte med å etablere en stor godsterminal på Ryggkollen i Nedre Eiker. Det er imidlertid besluttet å avvente endelig plassering av godsterminal inntil KVU for terminalstruktur på Østlandet er ferdig.

5. Planområdet

Planområdet er vist i figur 10 nedenfor. Planområdet tar høyde for ulike trasékorridorer og tilhørende behov for midlertidige arealer knyttet til anleggsgjennomføringen.



Figur 10: Planens avgrensning

Planområdet inkluderer dagens Drammen stasjon med tilstøtende arealer. Det tas med arealer også ut i Drammenselva for å ta høyde for eventuelle breddeutvidelser ved dagens stasjonsområde. Fra Drammen stasjon tas Skamarken med, samt arealene mellom Kreftings gate og jernbanen. Fra Strømsgodset kirke følger avgrensningen jernbanespor et stykke forbi Galskogen stasjon av hensyn til mulig framtidig vendespor. Det er videre medtatt areal for fire mulige korridorer mellom Nybyen og Pukerud og inn i tunnel gjennom Strømsåsen, som dreier østover i retning Kobbervikdalen. Her skal det nye dobbeltsporet kobles på eksisterende dobbeltspor retning Sande.

Fra tunnel ut mot Strømsåsen og Kobbervikdalen er det tatt med areal til rømningsveger og mulige tverrslag (tunneler for anleggsatkomst) til jernbanetunnelen. Tverrslagene benyttes i anleggsperioden til å frakte ut sprengstein og kan etter anleggsperioden brukes som rømningsveg og til driftstekniske atkomster.

Eventuelle arealer til massedeponering er ikke medtatt fordi slike arealer ikke ligger i nærheten av planområdet. Dette vil derfor bli vurdert i løpet av planprosessen og eventuelt varslet som egen plan.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 14 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

6. Utredningstema

Kommunedelplanarbeidet har som formål å finne fram til det alternativet som best møter de overordnede målene for tiltaket, og som balanserer andre allmenne hensyn. Utredningsoppgavene i kommunedelplanarbeidet må gjenspeile dette.

6.1. Metode

Prissatte konsekvenser utredes med fokus på beslutningsrelevante tema. Full konsekvensutredning med samfunnsøkonomisk analyse av tiltaket er utført i forbindelse med KVVU-IC.

Ved utredning av ikke-prissatte konsekvenser skal metoden i Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2014) benyttes. Utredningen av temaene skjer i en tre-trinns prosedyre som begynner med å beskrive og vurdere temaets status og verdi innenfor influensområdet. Trinn to er en vurdering av hvilken type og grad av omfang (positivt eller negativt) det planlagte utbyggingsalternativet medfører for de enkelte fagtema. Trinn tre er en vurdering av konsekvens basert på en syntese av verdi og omfang. Konsekvensene vurderes fra stor negativ konsekvens til stor positiv konsekvens.

Influensområdet for hvert tema defineres som tilgrensende arealer som blir påvirket av det planlagte tiltaket. Størrelsen på influensområdet vil variere fra fagtema til fagtema.

6.2. Prissatte konsekvenser

6.2.1. Økonomisk analyse

Det skal gjøres en økonomisk analyse av de alternativene som er beskrevet i kapittel 4.

I KVVU-sammenheng ble det utført samfunnsøkonomisk beregninger for intercitystrekningene, der de samfunnsøkonomiske gevinstene av utbygging ble vurdert opp mot referansealternativet (nullalternativet). Som følge av Stortingets NTP-vedtak i juni 2013, skal det ikke vurderes om delstrekningen skal bygges, men hvilket alternativ som skal legges til grunn. Analysene skal derfor legge vekt på forskjellene mellom alternativene.

Trafikantnyttene beregnes ut fra tidskostnader og passasjergrunnlag. Det utredes alternativer med ulike lengder og hastigheter. Det ventes derfor forskjell mellom alternativene når det gjelder tidskostnader (ut fra reisetid). For den gjennomgående trafikken tas utgangspunkt i overordnede passasjerberegninger for Vestfoldbanen.

Utredningsbehov

1. Investeringskostnader for hvert alternativ.
2. Forskjeller i drifts- og vedlikeholdskostnader mellom alternativene. Den beregnes blant annet ut fra mengde tunnel, bru, dagsone og tilhørende infrastruktur som stasjonsanlegg.
3. Trafikantnytte.
4. Forskjell i operatørnyttene beregnes ut fra forskjeller i energi- og tidsbruk.

6.2.2. Støy, strukturlyd og vibrasjoner

Konsekvenser med hensyn til støy, strukturlyd og vibrasjoner skal vurderes.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 15 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

Utredningsbehov

1. Det skal gjennomføres støyberegninger for ulike løsninger, og beregningene skal presenteres på kart som viser utstrekning av gule og røde støysoner. Antall boenheter og institusjonsplasser med utendørs støynivå i gul og rød støysone beregnes.
2. Som et grunnlag for vurderinger om nærmiljø og friluftsliv, skal antall boliger med mer enn 55 dB på uteplass kartlegges og kvantifiseres.
3. Det skal utarbeides støysonekart for anleggsfasen.
4. Det utarbeides fagrapport for strukturlyd og vibrasjon.
5. Avbøtende tiltak vurderes.

6.3. Ikke prissatte konsekvenser

For de ikke-prissatte konsekvensene er sammenligningsgrunnlaget dagens situasjon. Sammenligningsåret er antatt ferdigstillelse 2024.

6.3.1. Jernbanestasjoner

Beliggenhet til Drammen stasjon og Gulskogen stasjon er avklart. Utredning av konsekvenser for byutvikling relaterer seg derfor til hvordan stasjonen integreres i bystrukturen. Utforming av jernbanestasjonen kan påvirke tilgjengeligheten til stasjonen og barrierevirkningen for tiliggende byområde. For Drammen stasjon vil kontakten mellom Strømsø med tiliggende byområder og parkdraget langs elven være vesentlig.

Utredningsbehov

1. Alternative konsepter for utforming av Drammen og Gulskogen stasjon skisseres, presenteres og vurderes.
2. Integrasjon av gangforbindelser for de ulike konseptene skal vurderes i forhold til gangavstander synlighet, lesbarhet, tilgjengelighet og barrierer.
3. Trafikale konsekvenser av økt persontrafikk fra jernbane vurderes med fokus på fotgjengerstrømmer i stasjonen og gang- sykkeltrafikk til og fra stasjonene
4. Mulighet for sykkelparkering i planområdet vurderes.
5. Det skal redegjøres for konsekvenser for buss og biltrafikk med bakgrunn i dagens organisering av trafikken.
6. Konsekvenser for funksjonaliteten og attraktiviteten av gangforbindelsen og utvikling av parkdraget langs Drammenselva vurderes.
7. Konsekvenser belyses i tekst og illustrasjon.
8. Avbøtende tiltak vurderes.

6.3.2. Jernbanekorridorer

Utredningen skal belyse hvordan nye sporområder vil påvirke byutviklingen, spesielt i forhold til barrierevirkning og beslag av arealer for potensiell byvekst. Korridorene mellom Drammen stasjon og tunnelpåkugget vil for noen av alternativene bli en ny barriere.

Utredningsbehov

1. Framtidig arealbruk av sporområdet til dagens Vestfoldbane vurderes.
2. Konsekvenser av nytt sporområde for foreliggende planer vurderes.
3. Endringer i forhold til dagens og framtidig barrierevirkning vurderes i forhold til arealbruk, trafikkmønster i området, grøntdrag og andre forbindelser.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 16 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

4. Nye tverrgående forbindelser belyses i forhold til dagens situasjon og en mulig framtidig situasjon med byutvikling. Evt. begrensninger for arealbruken over ny jernbanekulvert belyses i forhold til kjente planer og prosjekter for utvikling i området.
5. Konsekvenser belyses i tekst og illustrasjon.

6.3.3. Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Tunnelpåhugget i området Nybyen / Sundland / Pukerud vil være en utfordring i forhold til eksisterende bebyggelse. I anleggsfasen vil det være nødvendig å etablere dype byggegroper, som direkte berører boliger i området. Tiltaket vil også medføre midlertidig omlegging av høyt trafikkerte veger og påvirke ulike trafikantgrupper. Alternative anleggsløsninger og metoder utredes.

I Kobbervikdalen og andre steder langs traséen vil det være behov for å etablere anleggsatkomster, riggområder og midlertidige anlegg for bygging av det nye dobbeltsporet.

Framtidig arealbruk av sporområde for eksisterende Vestfoldbane skal vurderes og beskrives i forhold til nærmiljø og friluftsliv. Konsekvensene for vann og vassdrag skal belyses.

Temaet nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboere og brukere av det berørte nærområdet. Herunder inngår hensynet til barn og unge inkludert skoleveier. Kunnskapsgrunnlag fra tidligere gjennomførte utredninger, planprosesser og andre registreringer vil danne utgangspunkt for befarings- og kontakt med ressurspersoner i kommunen.

Utredningsbehov

1. Influensområde for tiltaket kartlegges, og verdi og sårbarhet presenteres
2. Bebyggelsen som blir berørt av nytt sporområde kartlegges, og omfang av evt. riving av eksisterende bebyggelse synliggjøres.
3. Bebyggelse som blir berørt av framtidig arealbruk av sporområde for eksisterende Vestfoldbane kartlegges og konsekvensene beskrives.
4. Omfang med hensyn på direkte beslag, direkte og indirekte arealdisponeringer, barrierevirkninger, trafiksikkerhet i forhold til boligmiljøer og skoleveger og støy, skal drøftes og synliggjøres.
5. Det skal gjennomføres vurderinger av konsekvenser i anleggsfasen.
6. Avbøtende tiltak vurderes.

6.3.4. Kulturminner og kulturmiljø

Temaet omfatter kulturminner og kulturmiljø i og i umiddelbar nærhet til planområdet.

Planområdet omfatter i første rekke helhetlige bygningsmiljø, altså kulturminner fra nyere tid, sentralt i Drammen. Alternative korridorer går gjennom Strømsø, men vest for den delen av Strømsø som er definert som et NB! område (nasjonale interesser i by) av Riksantikvaren. En del av planområdet ligger mellom den fredete lystgården Smithestrøm, og kulturmiljøet Nybyen. Drammen kommune har vurdert miljøet rundt Smithestrøm til svært høy verneverdi, og kulturmiljøet Nybyen til høy verneverdi.

Drammen kommune har nylig gjennomført kulturminneregistreringer for Drammen sentrum. Disse vil danne et godt kunnskapsgrunnlag sammen med kartdatabaser som Askeladden og SEFRAK.

Utredningsbehov

1. Kulturminner og kulturmiljøer skal defineres, beskrives, kartfestes og verdisettes.
2. Området skal befares både i tilknytning til verdivurdering, vurdering av avbøtende tiltak og for vurdering av funnpotensial. Funnpotensial baseres på faglig skjønn og erfaring, og eksisterende kunnskap og god dialog med relevante fagmiljø, spesielt fylkeskommunens arkeologer, vil være viktig.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 17 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

3. Omfang og konsekvenser av tiltaket skal vurderes. Behov for avbøtende tiltak i anleggsperioden skal vurderes.

6.3.5. Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Nytt dobbeltspor med nødvendige tekniske installasjoner, konstruksjoner, skjæringer og fyllinger vil bli et nytt og synlig element i landskapet. Fjerning av eksisterende Vestfoldbane vil også medføre endringer av landskapsbildet.

Den planlagte utbyggingen vil påvirke landskapet i sentrale deler av Drammen by, i Kobbervikdalen samt ved eventuelle anleggsatkomster, riggområder, mv. Dette vil skape ulike utfordringer knyttet til inngrepene, både med hensyn til skala, vektning av problemstillinger og detaljerte planløsninger. Utviklingen av stasjonsområdene, primært rundt Drammen stasjon, og sekundært rundt Gulskogen stasjon, får konsekvenser for sentrale deler av bylandskapet og generell byutvikling i Drammen. Sentralt i området ligger Smithestrøm gård på høyden av en morenerygg, opprinnelig en lystgård fra 1700-tallet, - den ligger meget eksponert til sentralt i landskapsrommet og har stor betydning for landskapet og det historiske kulturlandskapet ved Drammenselva. Aktuelle anleggstilltak ligger i influensområdet til gården. Influensområdet til de ulike korridorene inneholder også andre viktige identitetsskapende elementer som danner sammenhenger mellom landskapsrom og bybilde, slik som ulike varianter av arkitektonisk enhetlig strøkspreg, historisk industribebyggelse, gateløp og alleer/trerekker.

Det er gjennomført registreringer og vurderinger av landskapsverdier i området tidligere, både i forbindelse med KVVU IC og i forbindelse med utredningsarbeid i regi av Buskerudbyen. Konsekvensutredningen vil baseres på dette arbeidet, supplert med nye vurderinger.

Utredningsbehov

1. Konsekvensene for nær- og fjernvirkningene av tiltaket og tiltakets visuelle influensområde skal beskrives og synliggjøres.
2. Tiltakets innvirkning på siktakser skal analyseres og beskrives. Reiseopplevelse skal inngå i analysen.
3. Konsekvensene skal illustreres fra utvalgte standpunkter som dokumenterer og tydeliggjør konsekvensene av tiltaket på viktige punkter og avsnitt.
4. Avbøtende eller kompensierende tiltak som kan gi jernbaneanlegget en bedre tilpasning til kulturlandskapet og økt positiv funksjon i bybildet skal beskrives både for driftsfasen og anleggsfasen.

6.3.6. Naturressurser

Kunnskapsgrunnlaget om naturressursene, særlig jord- og skogbruksarealer er godt. Oversikt over dagens drift av jordbruksarealene vil baseres på lokalkunnskap hentet fra befaring av området og det kommunale landbrukskontoret.

Tiltaket vil kunne medføre til dels store masseforflytninger både av løsmasse og bergmasse. For løsmasser vil det være en målsetning om å tidligst mulig få en god oversikt over forekomster av fremmede arter og eventuelle plantesykdommer.

Det vil også være et mål å identifisere eventuelle områder med ikke-infiserte toppmasser som kan benyttes til revegetering.

Bergmasser vil i mange tilfeller kunne være en ressurs for andre prosjekter. Dette gjelder spesielt dersom en planlegger dette i god tid og gjør avtaler om avhending eller gjenbruk av massene.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 18 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

Utredningsbehov

1. Tapte landbruksareal beregnes for de foreslåtte løsningene. Beregningene gjøres på bakgrunn av arealressurskart (AR5) fra Skog og landskap i geografiske informasjonssystemer.
2. Driftsulemper og konsekvenser i anleggsperioden vurderes og beskrives ut fra egne vurderinger og samtaler med grunneiere og landbruksmyndigheter.
3. Fremmede arter kartlegges i samarbeid med naturmiljøtreder.
4. Det skal gjennomføres feltarbeid for å kartlegge og avgrense lokaliteter av fremmede arter for å kunne planlegge hensyn i anleggsfasen.
5. Gjenbruk av bergmasser.

6.3.7. **Naturmiljø**

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for planter og dyrs levegrunnlag, samt geologiske elementer.

Hensynet til verdifulle naturområder vil kunne være et premiss for valg av anleggsatkomster (tverrslag), riggområder og anleggsveger.

Områdene ved tunnelpåhugget i Kobbervikdalen framstår som verdifulle for naturmiljøet med en rekke ulike naturtyper spredt i et fint kulturlandskap. I artsdatabanken er det registrert flere observasjoner av rødlistede rovfugl og sjeldne kulturlandskapsarter.

Det vil gjennomføres anleggsarbeider tett inn mot Drammenselvas utløp. Utfylling i elva er ikke planlagt. Området er viktig som beite-, reproduksjons- og oppvekstområde for fisk. Området er også et viktig beiteområde for fugl gjennom store deler av året.

Utredningsbehov

1. I samarbeid med hydrogeologer gjøres en vurdering av hvorvidt senket grunnvannstand, dreneringseffekter og endret overflatesig vil kunne påvirke de mange prioriterte naturtyper som ligger i influensområdet til den nye tunnelen.
2. Det gjøres en enkel vurdering av de ulike naturtypenes sårbarhet for inngrep i potensielle områder for anleggsatkomster, riggområder, mv.
3. Det gjøres en gjennomgang av verdiene i områdene ved tunnelpåhugg og eventuelle supplerende kartlegginger for å kunne ivareta verdiene på en god måte i anleggsfasen.
4. Det gjøres en innsamling av data om arter og fuglenes bruk av området ved Drammenselvas utløp gjennom året.
5. Avbøtende tiltak og hensyn i anleggsfasen vurderes.
6. Det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

6.3.8. **Konsekvenser i bygge- og anleggsperioden**

Temaet omfatter kortsiktige virkninger for ytre miljø i anleggsperioden.

Anleggsvirksomheten kan påvirke omgivelsene med større konsekvenser for landskap, nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, naturmiljø og naturressurser enn det ferdige anlegget vil gjøre. Utredningsbehovet for disse temaene er beskrevet nærmere under egne kapitler.

I forbindelse med gjennomføring av anlegget vil det bli behov for anleggsveger, riggområder og andre midlertidige anlegg. I tillegg vil det bli behov for midlertidige omlegginger av veger, GS-veger, annen infrastruktur, etc. Det vil også være behov for eksterne deponiområder. Disse vil enten være eksterne steinbrudd, andre mottak eller arealer som eventuelt må reguleres til formålet.

Det vil i enkelte områder pågå en betydelig massetransport inn og ut av anleggsområdene. Dette vil kunne påføre omgivelsene ulemper med anleggstrafikk, støy og støv, rystelser og fare for utslipp.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 19 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

Anleggsveger og andre midlertidige inngrep skal planlegges med tanke på nærmiljøet. Togavviklingen under anleggsperioden skal vurderes.

På strekningen mot tunnelpåhugget i Nybyen-/Sundlandområdet går korridorene gjennom en morenerygg som ligger på tvers av dalen. I dette området er det morene med innslag av breelvvavsetninger samt leire. Ved tunnelpåhugget er det registrert store dybder til berg og dette kan medføre dype skjæringer i boligområder. Korridorene vil også krysse veger med stor trafikk.

Det vil bli dype skjæringer ved bruk av tradisjonelle metoder med graving innvendig i en spuntet byggegrop. I dette tilfellet vil det være utfordringer med å ramme spunt i morene, utfordringer knyttet til avstiving av spuntgropen, utfordringer knyttet til vannlekkasje inn i byggegropen og potensiale for setninger utenfor byggegropen, mv. På deler av strekningene med høye løsmasseskjæringer kan det derfor være aktuelt med alternative løsninger. Løsmassetunnel eller løsninger der man lukker byggegropa så fort støtteveggene er etablert, er aktuelt.

Antall anleggsatkomster, rømningsveger og plasseringen av disse må optimaliseres for minst mulig påvirkning på nærmiljøet og størst mulig sikkerhet for jernbanedriften.

Utredningsbehov

1. Konsekvenser for områdets vannbalanse (vann, vassdrag og grunnvann) skal ha spesielt fokus.
2. Arealbehovet og lokalisering av rigg- og anleggsområder avklares.
3. Behov for innløsning av boliger/ eiendommer vurderes.
4. Luftoverført støy samt strukturstøy og vibrasjoner fra anleggsvirksomheten i anleggsperioden utredes på bakgrunn av framdriftsplanen og faseplanen.
5. Begrensinger av arbeidstid for tunneldriften må utredes og hensyntas ved utarbeidelsen av framdriftsplanen.
6. Håndtering av overskuddsmasser i forbindelse med anlegget skal vurderes.
7. Arealer til anleggsgjennomføringen skal vurderes og vises på kart.
8. Omfang av forurensede masser og/eller reaktive bergarter må kartlegges. Deponier for alle typer masser må avklares.
9. Avbøtende tiltak i forhold til håndtering av anleggsvann må utredes og løses innenfor gjeldende krav. Resipienter må kartlegges og tiltak for eventuelt å føre ledninger til resipienter langt av sted må beskrives. Behovet for søknader til myndigheter må vurderes.
10. Konsekvenser for nærområdet som følge av arbeidet vil bli vurdert og beskrevet.
11. Det må gjennomføres miljøkartlegging av riveobjekter.
12. Konsekvenser av den økte trafikkbelastningen for nærområdene må utredes og avbøtende tiltak for trafiksikkerhet, skader på lokalveger, støy og forurensning må identifiseres.
13. Optimaliserte ruter for masse- og anleggstrafikk utarbeides.
14. Det skal utredes i hvilken grad tiltaket inkludert tverrslag vil påvirke trafikken på eksisterende jernbane, Drammen og Gulskogen stasjon samt tilstøtende større veger.
15. Trafikkavviklingsplan utarbeides.

Konsekvensutredningen skal gi innspill til miljøoppfølgingsprogram (MOP).

6.3.9. Flom og stormflo

Det er tidligere gjort vurderinger av flomsituasjonen for Drammenselva¹². Vurderingene viser at de største flommene i Drammenselva opptrer som regel på våren, og de høyeste vannstandene i sjøen er om høsten. Det er derfor lite sannsynlig at flom i Drammenselva og stormflo i sjøen med oppstuvning av vann vil opptre samtidig. Det konkluderes med at vannstanden i sjøen er

¹ Flomberegning for Drammenselva, NVE dokument 8-2001

² Flomsonerapport Drammen, NVE rapport 2-2005

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 20 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

dimensjonerende opp til brua Ypsilon, mens vannføringen i Drammenselva har størst betydning ovenfor Ypsilon. Vannstanden for 200-årssituasjonen tilsvarer kote +2,0 helt opp til Ypsilon, og øker til kote +3,2 ved Gulskogen.

I tillegg er det foretatt en kartlegging av sidevassdrag i Drammen med hensyn på flom³. I rapporten er det identifisert seks ulike bekkeløp, hvor tre av bekkene vil ha konsekvenser for områdene rundt Drammen stasjon, og tre av bekkene vil ha konsekvenser for området rundt Gulskogen stasjon. Eksisterende Vestfoldbane er en barriere for flomvann fra sidevassdragene i Strømsåsen.

Drammen kommune har utarbeidet en veileder for overvannshåndtering i Drammen⁴. Det pekes blant annet på den avskjærende effekten av jernbanesporene og Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Det anbefales tiltak vedrørende infiltrasjon og forsinkelse av nedbør, samt trygge flomveier. Spesielt nevnes jernbaneverkstedet ved Sundland som et flomutsatt område.

Utredningsbehov

1. Hovedresultatene fra tidligere vurderinger beskrives.
2. Anleggets sårbarhet for flom vurderes og beskrives.
3. Omkringliggende områders sårbarhet for flom på grunn av nye og eksisterende sporområder vurderes og beskrives.

6.3.10. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Plan- og bygningsloven (§ 4-3) stiller krav til risiko- og sårbarhetsanalyse ved utarbeidelse av planer for utbygging. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål og eventuelle endringer.

Analysen tar utgangspunkt i sjekklisten for fareidentifisering (DSB) og presenteres i en egen rapport.

6.4. Drøfting av måloppnåelse og oppsummering

I konsekvensanalysen utarbeides det en beskrivelse av trasékorridorenes egenskaper. Det drøftes i hvilken grad viktige mål for prosjektet oppnås, og om det er viktige mål som er i konflikt med hverandre.

Grunnlaget for og resultatet av beregninger, analyser og vurderinger oppsummeres og korridor foreslås.

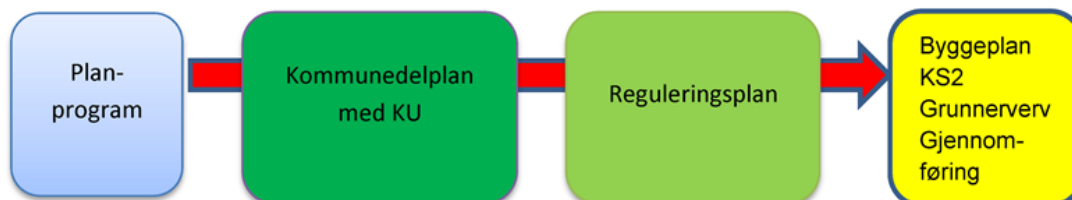
³ Kartlegging av sidevassdrag i Drammen kommune med hensyn på flom, Norconsult 2013

⁴ Veileder for overvannshåndtering i Drammen, Drammen kommune, Høringsutgave 05.11. 2014

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 21 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

7. Planprosess og medvirkning

7.1. Planprosess



Figur 11: Standardløp kommunedelplan - reguleringsplan

Figuren ovenfor viser hvordan InterCity-prosjektene er planlagt gjennomført. Planprosessen legges opp etter plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredninger. Forskriften, som trådte i kraft 1. juli 2009 (og revidert 1. jan. 2015), gjelder blant annet for kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner som fastsetter retningslinjer eller rammer for utbygging. Forskriften stiller prosess- og dokumentasjonskrav til planer som kan ha vesentlige virkninger. Det er derfor i hovedsak planforslagets vesentlige konsekvenser som skal utredes.

Planprogrammet gjelder for kommunedelplan med konsekvensutredning (KU). Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn samtidig med kunngjøring av oppstart av planarbeidet. Etter høringsperioden skal planprogrammet fastsettes i bystyret.

Det vedtatte planprogrammet skal ligge til grunn for utarbeidelse av planforslag med KU. Planprogrammet skal klargjøre premisser og rammer for planarbeidet, herunder hvilke forhold som skal utredes og/eller beskrives nærmere i planforslaget.

Målet med å gjennomføre en konsekvensutredning er at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planen eller tiltaket. Konsekvensutredningen er viktig når det skal tas stilling til, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres. Konsekvensutredningen skal utarbeides i samsvar med vedtatt planprogram, og innarbeides som en del av planbeskrivelsen.

7.2. Medvirkning

Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn samtidig med kunngjøring av planoppstart. Høringsperioden er minimum 6 uker. Gjennom høringen av planprogrammet gis det anledning til å påvirke hvilke momenter som er viktige og som bør utredes i KU.

Når kommunedelplanen med plankart og bestemmelser, planbeskrivelse og illustrasjoner er utarbeidet, avgjør formannskapet ved 1.-gangsbehandling om planen skal legges ut til offentlig ettersyn. Publikum og andre berørte parter vil ha en frist på minimum 6 uker til å komme med synspunkter til planen før den sendes inn til 2.-gangsbehandling i kommunen.

Allmennheten blir sikret informasjon gjennom varsling, høring og offentlig ettersyn i henhold til krav om informasjon og medvirkning.

Bystyret gir endelig godkjenning og vedtar planen etter 2.-gangsbehandling.

Øvrig medvirkningsprosess

Det legges opp til medvirkningsprosess utover ordinær varsling, høring og offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 22 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

- Jevnlige møter med Drammen kommune.
- Informasjonsmøter i forbindelse med planoppstart.
- Åpne møter og åpne kontordager.
- Møter med offentlige instanser og andre etter behov, for eksempel fylkesmannen, fylkeskommunen, Statens vegvesen, NVE med flere.
- Behov for egne medvirkningsmøter med velforeninger og øvrige interessenter vil bli avklart underveis i planprosessen på bakgrunn av uttalelser om merknader til oppstart/ høring av planprogram og offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning.

7.3. Planmyndighet

Planmyndighet er Drammen kommune. Ingen andre kommuner er direkte berørt av tiltaket.

7.4. Organisering og gjennomføring av planarbeidet

Kommunedelplanen for dobbeltsporet jernbane gjennom Drammen vil være et plan- og utredningsarbeid med flere målkonflikter. Det vil være fokus på samhandling og informasjon. I forbindelse med planprogrammet er det lagt opp til informasjonsmøter.

Jernbaneverket ønsker et nært samarbeid med kommunen og andre interessenter. Dette organiseres i dialog med Drammen kommune.

Orientering i formelle møter i kommunen og fylkeskommunen vil bli gjennomført om det ønskes. Det samme gjelder eventuelt andre samhandlingsarenaer i Nedre Buskerud.

Videre ønsker Jernbaneverket aktiv medvirkning fra lag, foreninger og enkeltpersoner som er engasjert i lokaliseringen av dobbeltsporet. Åpne kontordager kan være effektivt for å nå disse gruppene. Dette avtales i samarbeid med kommunen.

Informasjon om planarbeidet vil kontinuerlig bli lagt ut på Jernbaneverkets hjemmesider. I tillegg vil det ved milepæler bli utarbeidet nyhetsark som distribueres til husstander, næringsdrivende med mer i planområdet.

Høring og offentlig ettersyn vil bli annonsert i Drammens Tidende og Dagsavisen Fremtiden, samt på nettsidene til Jernbaneverket (www.jernbaneverket.no/intercity) og Drammen kommune (www.drammen.kommune.no/Kunngjoringer).

Plandokumentene vil også være tilgjengelig på kommunenes og Jernbaneverkets hjemmesider. I tillegg vil Jernbaneverket sende brev til berørte myndigheter og organisasjoner.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 23 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

7.5. Planlagt framdrift for kommunedelplan

Tabell 1: Planlagt framdrift

	Aktivitet	Når
Planprogram	Orientering til formannskapet	17. mars 2015
	Behandling i formannskapet	21. april 2015
	Varsling av planoppstart og utleggelse av planprogram til offentlig ettersyn	April 2015
	Åpne møter og åpne kontordager	Mai/juni 2015
	Frist for uttalelse til planprogram	19. juni 2015
	Merknadsbehandling	Sommer 2015
	Vedtak om godkjent planprogram i bystyret	Høst 2015
Kommunedelplan	Utarbeidelse av kommunedelplan, inkludert plankart og planbestemmelser, planbeskrivelse med KU	
	1. gangs behandling	Vår 2016
	Offentlig ettersyn	Vår 2016
	Merknadsbehandling	Sommer 2016
	2. gangs behandling	Høst 2016
	Planvedtak i bystyret	November/ desember 2016
Reguleringsplan	Antatt tidsrom	2016-2018
Grunnerverv	Antatt tidsrom	2017-2018
Byggestart	Antatt tidsrom	2019/2020

Det kan være aktuelt å starte opp reguleringsplanarbeidet før endelig vedtak av kommunedelplanen.

8. Forslag som er forkastet

I Jernbaneverkets utredning av framtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud, er ulike konsepter for jernbanen gjennom Drammen utviklet og vurdert. Det er gjennomført en grovsiling av konseptene, og utført en konseptanalyse for tre konsepter.

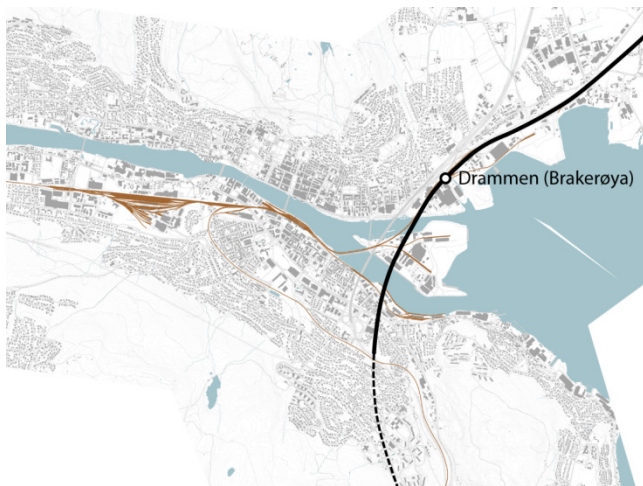
I konseptvalgutredning for InterCity ble det også sett på avgreininger fra Sørlandsbanen lenger vest, blant annet ved Gulskogen. Følgende konsepter er vurdert og forkastet:

- Vestfoldbanen over Holmen
- Stasjon på bru over elva
- Vestfoldbanen på tvers
- Stasjon Nybyen
- Utvikling av dagens stasjonsområde, Strømsø – linjedrift
- Korridor Gulskogen Vest

I de følgende kapitler beskrives vurderingene som er gjort for konseptene.

8.1. Vestfoldbanen over Holmen

Konseptet innebærer at trafikk i retning Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er separert (linjedrift) før den ankommer ny stasjon på Lierstranda. Trafikken på Vestfoldbanen fortsetter på ny bru rett fram og parallelt med bilbru i retning Kobbervikdalen. Sørlandsbanen benytter eksisterende spor, og Drammen stasjon opprettholdes som lokalstasjon. Gods som skal transporteres til Drammensområdet og gods som skal mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen må benytte eksisterende spor inn til Drammen.



Figur 12: Vestfoldbanen over Holmen

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

Drammen får to jernbanestasjoner med kompliserte overganger mellom ulike toglinjer og annet kollektivtilbud.

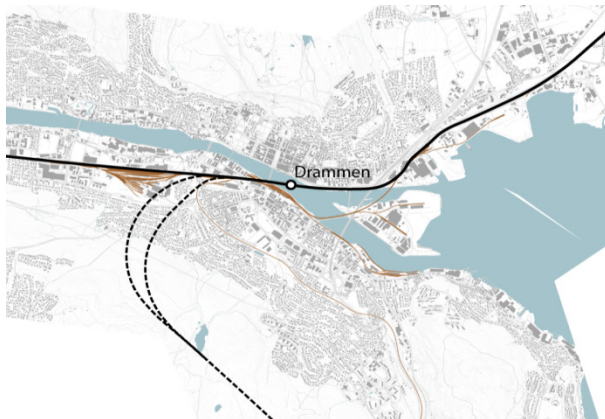
To slike stasjoner er negativt for planlagt byutvikling, og løsningen medfører store arealbeslag til ny stasjon og ny trasé.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

8.2. Stasjon på bru over elva

Ny stasjon etableres på bru over Drammenselva, og atkomst til stasjonen skjer fra begge sider av elva. I tillegg til eksisterende kollektivterminal, etableres ny kollektivterminal på tomten til Aas Bryggeri. Eksisterende Drammen stasjon og Brakerøya stasjon legges ned. Utkjøring fra ny stasjon i retning Vestfoldbanen er omtrent i samme korridor som i dag, noe som er i tråd med anbefalingen i KVV IC. Deler av bybrua må bygges om for å få tilstrekkelig frihøyde og bredde til alle sporene.



Figur 13: Drammen stasjon på bru over elva

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

Stasjon på bru over elva vil sette svært store krav til estetisk utforming, og vil være sårbar i forhold til flom. Stasjonen er teknisk svært komplisert å bygge blant annet pga. vanskelige grunnforhold.

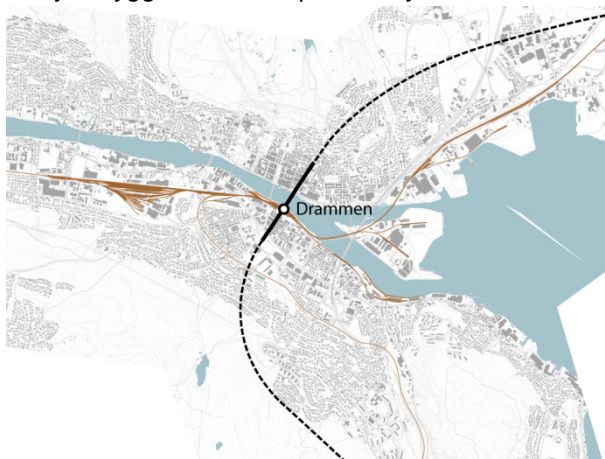
Ny jernbanelinje vil legge beslag på park- og friluftsarealer langs Drammenselvas nordlige elvebredde, og er ikke i tråd med ønsket arealutvikling i området.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

8.3. Vestfoldbanen på tvers

Vestfoldbanen legges i egen korridor fra Lierstranda, og føres i tunnel under Drammenselva og Drammen stasjon. Ny stasjon etableres under Drammenselva på tvers av dagens stasjon. Eksisterende jernbanetrasé Lier – Drammen - Gulskogen beholdes, og eksisterende Drammen stasjon bygges om til 4 spors stasjon.



Figur 14: Vestfoldbanen på tvers

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

Stasjon under elva vil være svært komplisert med tanke på grunnforhold og anleggsgjennomføring. Inngrepene i byen vil bli store i anleggsfasen.

Krevende anleggsfase, der ny trasé må etableres i åpen byggegrop (cut and cover) og Drammen stasjon må stenges i en lengre periode mens byggingen pågår.

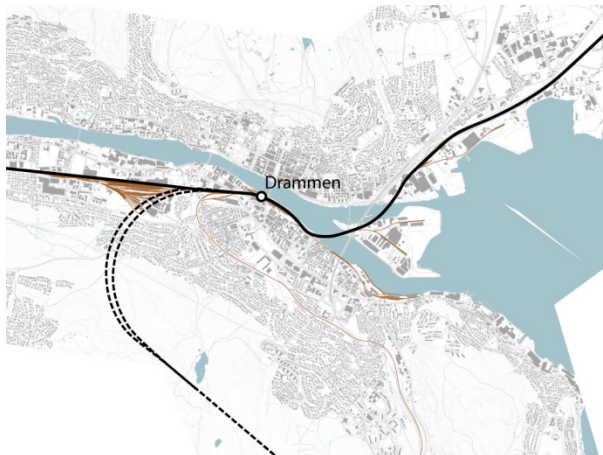
Konseptet er ikke i tråd med den utviklingen som har vært rundt Drammen stasjon eller foreliggende planer for området.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

8.4. Stasjon Nybyen

Ny Drammen stasjon med 6 plattformspor etableres vest for dagens stasjon, og dagens stasjon legges ned. Avstanden mellom ny stasjon i Nybyen og Gulsbogen stasjon blir så kort at Gulsbogen stasjon legges ned. Vestfoldbanen vil få utkjøring fra den nye stasjonen lenger vest enn dagens korridor. Det forutsettes retningsdrift, dvs. 2 spor mellom Lierstranda og Drammen. Eksisterende Lier, Brakerøya og Drammen stasjoner legges ned, og ny 4-spor stasjon etableres på Lierstranda.



Figur 15: Stasjon Nybyen

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

Reisetid og lengde på tunnel øker for Vestfoldbanen ved en stasjonsplassering lengre vest i byen. Nedlegging av Gulsbogen stasjon vil gi reduserte reisetider vestover mot Kongsberg, men løsningen gir samtidig færre reisende.

Konseptet er ikke i tråd med utviklingen som har vært rundt Drammen stasjon og planer som foreligger for videre utvikling av området.

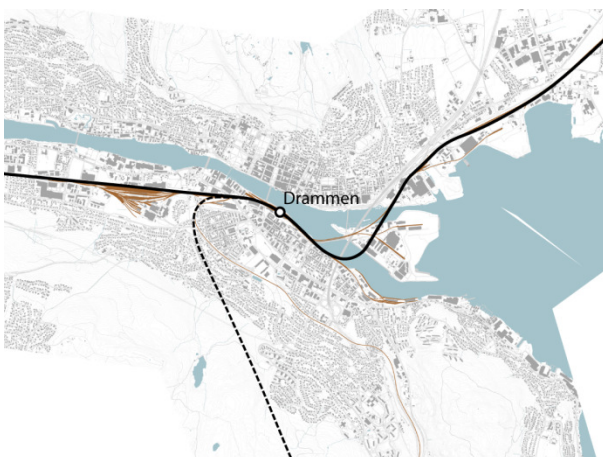
I forhold til nærmiljø vurderes konseptet å gi negative konsekvenser, spesielt i området ved Gulsbogen der ny korridor etableres.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

8.5. Stasjon Strømsø – linjedrift

Drammen stasjon etableres med linjedrift. I dette tilfellet forutsetter det at trafikken til Vestfoldbanen må være sortert over i riktig spor før ankomst til Lierstranda stasjon. Det må derfor etableres 4 spor mellom Lieråsen og Drammen. Ny 4 spors stasjon etableres på Lierstranda, og eksisterende Lier stasjon og Brakerøya stasjon legges ned. På grunn av søyleplassering og høydedebegrensninger under bybrua, må stasjonen utvides mot Tangen. Det må derfor etableres ny bru med plass til 4 spor over Drammenselva. Deler av stasjonen vil ligge på ny bru eller utkravning ut i elva.



Figur 16: Stasjon Strømsø - linjedrift

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

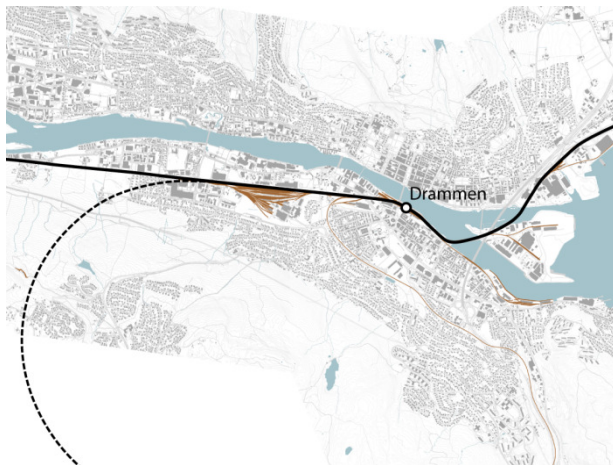
Linjedrift og 4 spor mellom Lieråsen og Drammen gir svært store arealkonsekvenser. Utvidelse av stasjonen mot elva og bygging av ny bru til Holmen er utfordrende geoteknisk, og sårbart med hensyn til flom. Det vil settes store krav til estetisk utforming av tiltaket.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

8.6. Korridor Gulskogen Vest

I utredningen av konsepter for InterCity for Vestfoldbanen, ble det sett på en korridor fra Drammen stasjon via Gulskogen Vest til Kobbervikdalen. Banen grener av mot åsen ved Gulskogen stasjon og går i dagen i hele området fra Gulskogen stasjon til Bulows vei med fjellpåhugg rett nedenfor E134.



Figur 17: Korridor Gulskogen Vest

Konseptet er ikke anbefalt videreført fordi:

En jernbanekorridor så langt vest i byen gir en lengre tunnel for Vestfoldbanen enn alternativet med kortest tunnel samt en lengre kjørevei for togene. Dette vil resultere i en økning av reisetiden for trafikkantene samt økning av anleggs- og driftskostnadene. Av kapasitetshensyn er det ønskelig å avgrense Vestfoldbanen så tidlig som mulig etter Drammen stasjon.

Barrierevirkningen vil bli omfattende, da jernbanen vil krysse Rødgata, Fritjof Nansens gate, Skogliveien med flere. Løsningen vil medføre inngrep i etablert nærmiljø med innløsning av boliger.

Planprosessen er vurdert å være tung og tidkrevende.

Alternativet vil være kostnadsdrivende for prosjektet.

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 28 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

9. Forutsetninger og andre planer

9.1. Nasjonale føringer

Forskrift om konsekvensutredninger (revidert 01.01.2015)

Forskriften er en presisering og utfylling av plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger. Krav til konsekvensutredning for arealplaner skal fastlegges gjennom innledende behandling av forslag til planprogram.

Planprogrammet legger opp til å utrede flere ulike varianter, blant annet kryssing over eller under sørlandsbanen, samt ulike tunnelkorridorer. Det vises i den sammenheng til forskriftens § 12: *"Planprogram, og eventuelt konsekvensutredning, kan også benyttes til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man gjennomfører et reguleringsarbeid for etter plan- og bygningsloven."*

Kommunedelplan for jernbanen er utredningspliktig fordi den tilhører kategorien *"kommunedelplaner med områder for utbyggingsformål"* (§2c). Disse skal alltid konsekvensutredes.

Jernbane er for øvrig et tiltak som er nevnt som punkt 18 i vedlegg 1. Normalt skal tiltaket da konsekvensutredes på reguleringsplannivå, men *"...der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på høyere plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan"* skal ikke planen konsekvensutredes en gang til (§2, andre ledd).

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Forventningene ble nylig revidert og vedtatt 12. juni 2015, og beskriver hvilke hensyn man bør vektlegge i planleggingen for å fremme en bærekraftig utvikling. Det er et viktig grunnlag for utformingen av planen og for ivaretagelse av ulike fagområder. Eksempel på relevante føringer: effektive planprosesser, blant annet med bruk av regionalt planforum. Tilpasning til klimaendringer, mer effektiv og attraktiv kollektivtrafikk og fortetting uten nedbygging av landbruksarealer. Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster bør vurderes i sammenheng.

Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt bidra til effektive planprosesser. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres, og knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Formålet med retningslinjene er å synliggjøre, styrke og ivareta barn og unges interesser i planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. I planprosessen skal konsekvenser for barn og unge vurderes.

T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen

Formålet med retningslinjen er å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel veg- og baneanlegg. Planforslaget legger ikke opp til ny støykilde, men traseen blir flyttet og vil gi endret støysituasjon for bebyggelsen rundt.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldsloven)

Formålet med denne loven er å ta vare på naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser. Det skal skje ved bærekraftig bruk og vern også slik at

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 29 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

naturen gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel nå og i framtiden. Loven er relevant for Drammenselva og ellers der korridoren går gjennom naturområder.

Flaum- og skredfare i arealplanar (NVE, revidert 22. mai 2014)

Retningslinjene gjør rede for hvordan flom- og skredfare bør utredes og tas hensyn til i arealplaner. Retningslinjene bygger på bestemmelsene i plan- og bygningsloven og kravene til trygghet mot flom og skred som er gitt i byggt teknisk forskrift (TEK10) med tilhørende veiledning. Retningslinjene bør legges til grunn ved arealplanlegging i områder som kan bli utsatt for- eller føre til fare.

9.2. Regionale planer, Buskerud

Regional planstrategi for Buskerud 2013-2016

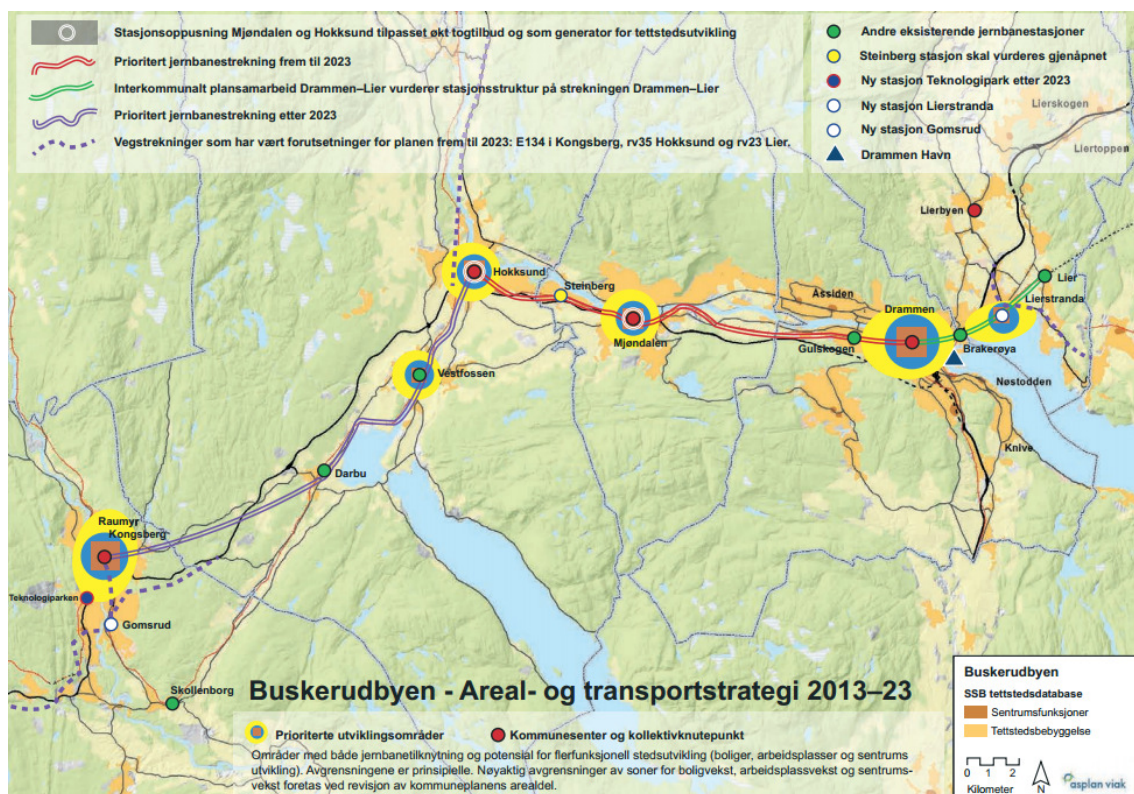
Regional planstrategi gir føringer for hvilke planoppgaver som skal prioriteres i perioden 2013-2016 med sikte på å fremme en best mulig utvikling i Buskerud.

Fylkets folketall har økt, særlig i den sørlige delen av fylket. Befolkningen reiser stadig mer, både til arbeid og i fritiden, noe som gir utfordringer for framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Raske forbindelser innen fylket og mot Oslo er avgjørende. Bedret kollektivtilbud er nødvendig for å løse utfordringene.

KVU Buskerudbypakke 2

Konseptvalgutredningen skal "*avklare forholdet mellom restriktive tiltak for biltrafikken, satsing på kollektivtransporten, gange og sykkel, stimulerende tiltak, videre utbygging av hovedvegssystemet og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i regionen.*"

Fire ulike konsepter er vurdert i utredningen; utbedrings-, kollektiv-, veg- og sammensatt konsept. Utredningen anbefaler at det arbeides videre med sammensatt konsept. Sammensatt konsept inkluderer blant annet bygging av dobbeltspor mellom Drammen og Hokksund, nødvendige tiltak på stasjoner, etablering av ny stasjon på Lierstranda, bygging av kryssingsspor mellom Hokksund og Kongsberg, hensettingsarealer på Kongsberg samt halvtimesfrekvens mellom Drammen og Kongsberg.

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023

Figur 18: Areal- og transportstrategi Buskerudbyen. Knutepunktplassering

Planen gir føringer for utvikling av areal- og transportsystem i Buskerud. Planen skal legge til rette for den forventede befolknings- og næringsveksten i byområdet fram mot 2023, og har følgende målsetting:

- Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig
- Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere
- Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner
- Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner med formål å samordne felles strategier for å møte utfordringer innen arealutviklingen og transportsystemet.

Det skal legges til rette for at strekningen Drammen – Kongsberg kan betjenes av et moderne togtilbud med minimum to avganger i timen.

Utredning av framtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud, 2014

Det vises til kap. 2.1 for omtale av utredningen.

9.3. Lokale planer

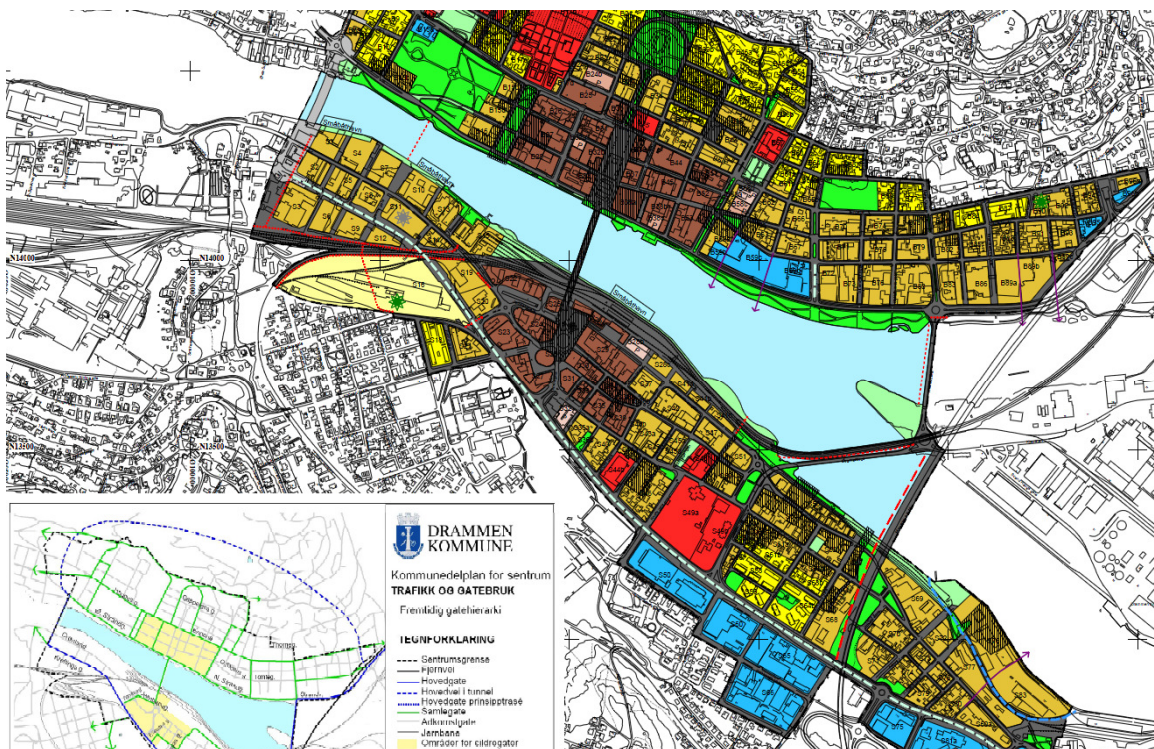
Kommuneplanens arealdel 2014-2036, Drammen kommune

Det henvises til kap. 2.2 for nærmere omtale av planen.

Kommunedelplan Sentrum (2006)

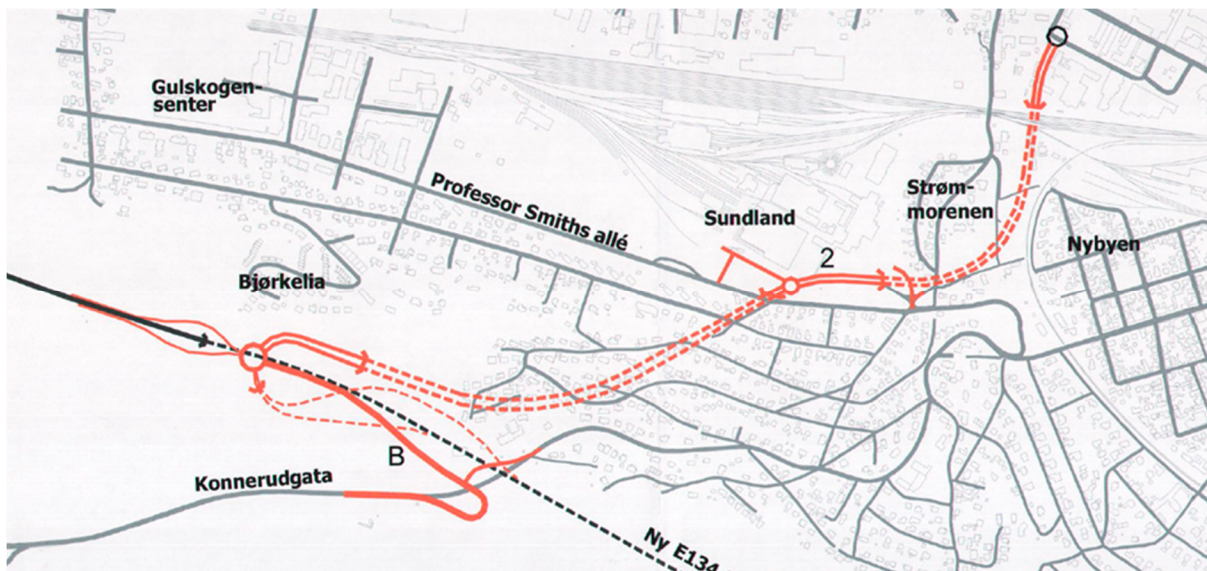
Kommunedelplanen fastsetter bestemmelser og retningslinjer for utbygging i sentrumsområdene på Strømsø fra Holmen til Øvre Sund bru, inkludert jernbanestasjonen og godsterminalen i Nybyen.

Fokuset ligger på å styre utbyggingen mht. rekkefølge, utforming, miljøkrav, kulturminnevern etc. Støyforhold, flomsikring og friluftsområder ved elva er viktige forhold i planen som har relevans for tiltaket.



Figur 19: Kommunedelplan sentrum (Drammen kommune, 2008)

Kommunedelplan Tilfartsvei vest/ tilfartsvei Konnerud (2002)



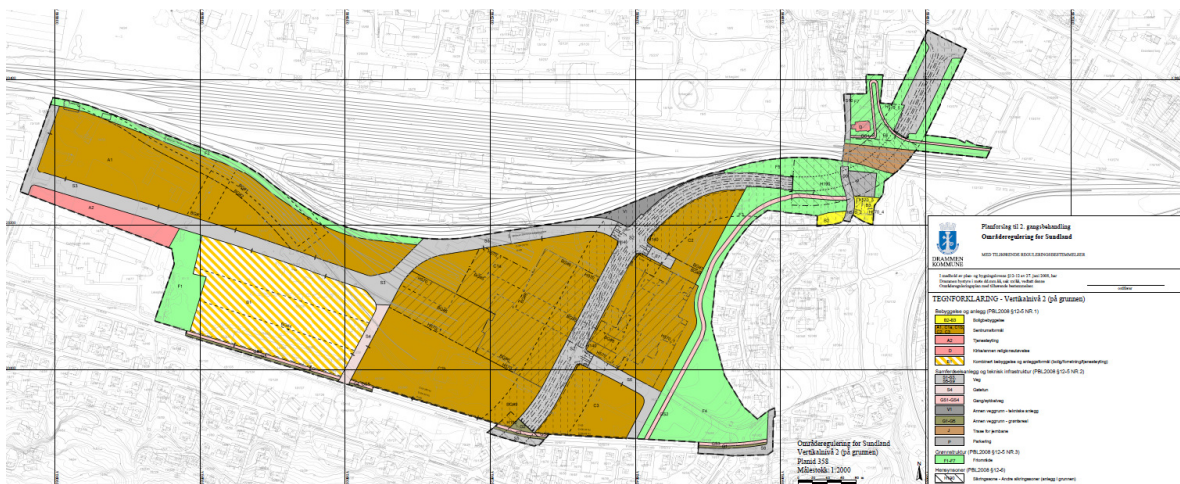
Figur 20: Kommunedelplan Tilfartsvei vest / tilfartsvei Konnerud (2002)

Kommunedelplanen angir trase for regulering og bygging av Tilfartsvei vest/ Tilfartsvei Konnerud. Vedtatt trasé går i tunnel/ kulvert mellom Sundland og Nybyen, og vil ligge svært nær korridor for nytt dobbeltspor Vestfoldbane.

Planen legger føringer for blant annet estetikk, trafiksikkerhet, støy og luftforurensning, samt krav til utbyggingsrekkefølge dersom parsellene bygges etappevis. Nedre del mellom Grønland og Sundland skal i så tilfelle bygges først. Tilfarstveien er noe bearbeidet i forhold til vist løsning i figur 22, blant annet forbi Strømmorenen.

Områderegulering for Sundland (2015)

Kommunedelplanen for Tilfartsvei vest er i stor grad utdatert med henblikk på strekningen fra Kreftings gate til Professor Smiths allé og er erstattet av områdereguleringsplan for Sundland. Vegen er også flyttet til vestsiden av Strømmorenen, jf. figuren nedenfor.



Figur 21: Vedtatt områderegulering av Sundland, inkludert tilfartsvei vest/tilfartsvei Konnerud (sluttbehandlet 16.06.2015)

Forholdet til andre planer

Forholdet til overordnede planer og nasjonale føringer skal oppsummeres i konsekvensutredningen. Utredningen skal redegjøre for hvilke tillatelser fra offentlige myndigheter som vil være nødvendig for å gjennomføre tiltaket, og hvilke lover som har betydning for tiltaket.

Det skal også redegjøres for forholdet til andre planer som kommunedelplaner, reguleringsplaner og eventuelle verneplaner i området. Redegjørelsen skal beskrive hvorvidt tiltaket er i samsvar med eller i strid med gjeldende planer, retningslinjer og mål.

Følgende reguleringsplaner er under arbeid i planområdet:

Tabell 2: Reguleringsplaner under arbeid

Plan ID	Navn
319	Detaljregulering for Doktor Hanstein gate 21 m/ flere
356	Detaljregulering Kreftingsgate 33
357	Detaljregulering for Kreftingsgate 37, gnr/ bnr 110/275
290	Detaljert reguleringsplan for Kreftingsgate 43 - 46
305	Gulliksrud boligfelt
336	Detaljregulering for Gulskogen senter, Guldlisten 35 og Guldlisten 20
335 (KP)	Gulskogen vest; disposisjonsplan (KP's arealdel stiller krav til området)
369	Detaljregulering for Konnerudgata 71 og 73, Blektjernveien 2a og b

InterCity Drammen - Kobbervikdalen	Fastsatt planprogram	Side: 33 av 33 Dok.nr: ICP-32-A-20310 Rev.: Dato: 18.09.2015
---------------------------------------	----------------------	---

9.4. Relevant planarbeid for IC-strekningene

Hensetting Østlandet

Det legges opp til økt togproduksjon på Østlandet i årene fremover. Dette er en følge av videre utbygging av jernbanenettet og økt frekvens på eksisterende nett. Økningen i togproduksjonen utløser igjen behov for mer verkstedkapasitet og mer vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen. Dette gjør det nødvendig å bygge mer hensettingskapasitet, samt øke kapasiteten for verksteder og driftsbaser.

Med bakgrunn i dette har Jernbaneverket igangsatt en utredning der målet er «å tilrettelegge for toghensetting, verkstedsfunksjoner for togmateriell samt baser for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen som gjør det mulig å gjennomføre ønsket tilbudsforbedring på kort og lang sikt med bakgrunn i forventet etterspørsel»

Utredningen anbefaler hensettingsanlegg lokalisert nær Drammen. Det er allerede i dag mangel på hensettingsplasser i Drammen. I tillegg fjernes sannsynligvis Skamarken (10 plasser) som følge av omregulering og ombygging av stasjonen. Bygging av et hensettingsanlegg nær Drammen må derfor koordineres med ombygging av Drammen stasjon og utbygging av InterCity fra Drammen til Kobbervikdalen.

Verkstedfunksjonen på Sundland forutsettes opprettholdt.

KVU Gods⁵

Hovedrapport for KVU for godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammensområdet datert 5. mars 2012. Rapporten tilrår en lokalisering av ny kombi- og vognlastterminal på Ryggkollen i Nedre Eiker kommune vest for Drammen stasjon. Det gjøres videre rede for en gjennomføringsstrategi i to trinn, hvor første trinn er en utvikling av en vognlastterminal.

Trinn 2 med bygging av en kombiterminal skyves ut i tid til etter 2025, da det bør høstes en del erfaringer om utviklingen i markedet før dette trinnet gjennomføres.

KS1-rapporten støtter i hovedsak Jernbaneverkets rapport, gitt de avgrensningene mht markedsområde som er gitt i mandatet og reflektert i KVU'en. Den samlede anbefalingen i KS1-rapporten er imidlertid at null-alternativet videreføres som et «vente-alternativ», og at man bør avvente arbeidet med en overordnet plan for framtidig terminalstruktur i østlandsområdet.

Konseptdokument for InterCity-strekningene

Konseptdokumentet har skisser til tilbudskonsept for InterCity-strekningene. Som vedlegg til konseptdokumentet er det skjematisk sporplaner for Vestfoldbanen samt framtidig sporplan for Drammen stasjon til Gulskogen stasjon inkludert avgrensningen til Vestfoldbanen.

Planveileder for byområder og knutepunkter⁶

Som del av gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene, har Jernbaneverket utarbeidet en veileder for knutepunktutvikling i byområder.

Teknisk designbasis for InterCity

Designbasen fastsettes i regi av Jernbaneverket og skal være et retningsgivende dokument som skal gi føringer for foretrukne teknologiske valg for infrastrukturen på InterCity-strekningene.

Designbasen er relevant for teknisk hovedplan, som vil ligge til grunn for kommunedelplanen.

⁵ Godsterminal, sporarealer og -kapasitet i Drammensområdet, Konseptvalgutredning, jernbaneverket 5. mars 2012

⁶ Gjennomføringsplan og utbygging av InterCity-strekningene, delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter, Jernbaneverket, 12. august 2013