


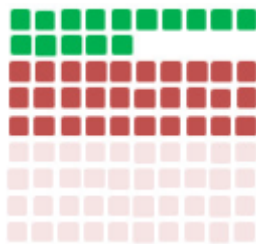
Vedlegg 3.3: Analyse arealer Drammen

1 BEHOV IDENTIFISERT I FASE 2

1.1 Hensetting

For å imøtekomme tilbudsforbedringer i lokal- og regiontogpendlene foreslås det ved Drammen 30 nye hensettingsplasser på mellomlang sikt (innen 2030), og ytterligere 40 plasser i arealreserve.

Behovet har sammenheng med frekvensforbedringer og innføring av doble togsett, og dekker også hensettingsplassene til flytoget. Deler av behovet kommer også på bakgrunn av at Skamarken (10 plasser) kun er et midlertidig hensettingsanlegg, slik at disse 10 plassene må inkluderes i planleggingen av et nytt.

Behov pendelutvikling (lokal-, region- og flytog)	Foreslått løsning (lokal-, region- og flytog)
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Dagens plasser ■ + ytterligere plasser for behov 2023 ■ + ytterligere plasser for behov 2040 ■ + ytterligere plasser for behov utover 2040 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Dagens plasser ■ Ferdigstilles innen 2020 ■ Ferdigstilles innen 2023 ■ Ferdigstilles innen 2030 ■ Ferdigstilles innen 2040 ■ Arealreserve (utover 2040)

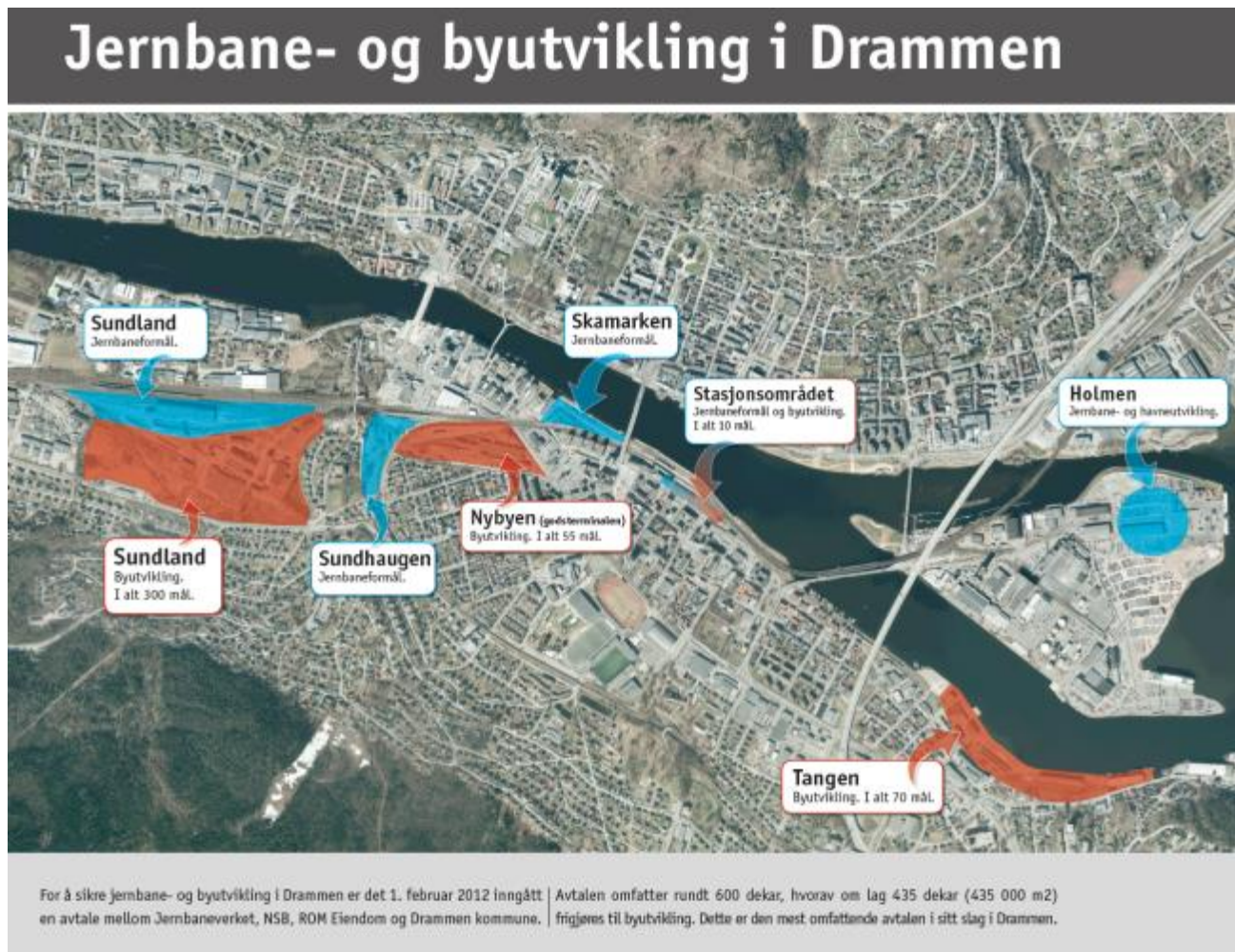
I tillegg er Drammen foreslått som et sted hvor fjerntog kan hensettes. Behovet for hensettingsplasser for fjerntog er vurdert til å være 15 plasser innen 2040. Totalt gir dette følgende behov:

Antall plasser	Ferdigstilles innen:	Antall plasser	Arealbehov
Lokal- og regiontog	2030	30	75,0 daa
Fjerntog	2040	15	37,5 daa
Lokal- og regiontog	Arealreserve (utover 2040)	40	100,0 daa
Total		85	Ca 210 daa

Estimat av kostnader for tomtogkjøringen er basert på antall hensettingsplasser for lokal-, region- og fjerntog (70 togsett) og at togsettene kjører tomt mellom hensettingsanlegg og Drammen stasjon.

1.2 Byutvikling Drammen

Under møte med Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker, informerte Drammen kommune om samarbeidsavtalen mellom Jernbaneverket, NSB, ROM Eiendom og kommunen. Denne omhandler hvilke områder av Drammen som skal utvikles til jernbaneformål og hvilke som skal utvikles til byformål.



1.3 IC-trasé Drammen

Endelig trasé gjennom Drammen er ikke bestemt. Drammen stasjon vil enten bli liggende der hvor eksisterende stasjon er i dag, alternativt vil den flyttes til Nybyen. Etter Drammen er den nye IC-traseen planlagt å gå inn i fjell, ca ved eksisterende km 53,7 på Vestfoldbanen, før den kommer ut ved Øvre Gulliksrud og kobler seg på Vestfoldbanen ved eksisterende km 61,0. Mulige løsninger for trasé er gjengitt med blått i kartene for alternativ 8 og 9.

Da stasjonsplassering ikke er endelig er det usikkerhet knyttet til hvor tilsving for Vestfoldbanen blir plassert. Dette må man ta hensyn til i vurdering av plassering av hensettingsanlegg.

2 ALTERNATIVSUTVIKLING OG GROVSILING

2.1 Områder diskutert i møte med Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker kommune

Møte med Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker ble avholdt 23.10.2014. På møtet og gjennom notat oversendt i etterkant er følgende områder diskutert:

Tabell 1 - Områder diskutert i møte med Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker Kommune

Område	Navn
1	En løsning som innebærer At Sundland driftsbasis og verksted flyttes ut av byen, og at de tilgjengelige arealene ved Sundland gjøres om til hensetting. «Sundland»
2	I forbindelse med bygging av ny jernbanetunnel for IC, diskuteres det in hensetting kan plasseres i fjellhall i Strømsåsen. «Strømsås fjellhall»
3	Hensetting i Kobbervikdalen, der hvor ny tunnel Drammen-Kobbervikdalen når eksisterende spor, ca km 61,0 på Vestfoldbanen dagens trasé. Området i vest for sporet kalles «Gulliksrud»
4	Hensetting i Kobbervikdalen, der hvor ny tunnel Drammen-Kobbervikdalen når eksisterende spor, men på andre siden av motorveien og litt lengre sør ca km 64,0, på Vestfoldbanen. Dette området øst for sporet kalles «Tuft»
5	«Ryggkollen». Ryggkollen var vurdert som et mulig område for godsterminal.
6	Nord for Hokksund, mot Hønefoss. Arealet ligger ved km 73,3 ved eksisterende grustak/skogholt «Randsfjorden».

2.2 Andre områder

I tillegg til områdene som ble diskutert i møte med kommunen, er følgende områder foreslått av Jernbaneverket og Norconsult:

Tabell 2 - Områder foreslått av Jernbaneverket og Norconsult

Område	Navn
7	Et større landbruksområde mellom Gulskogen og Pukerud, området ligger sør for Sørlandsbanen ca ved km 56,5. Området er i dag landbruksjord. «Kleggen»
8	På nordsiden av sporet mellom Pukerud og Daler er det større områder. «Langum»
9	Som område 8, på sørsiden av sporet ved «Daler».
10	Vest for Mjøndalen finnes det et større åpent område. «Skramnes»
11	Mellom Losmoen og Steinberg i Øvre Eiker er det næringsområder. Området kalles «Losmoen»

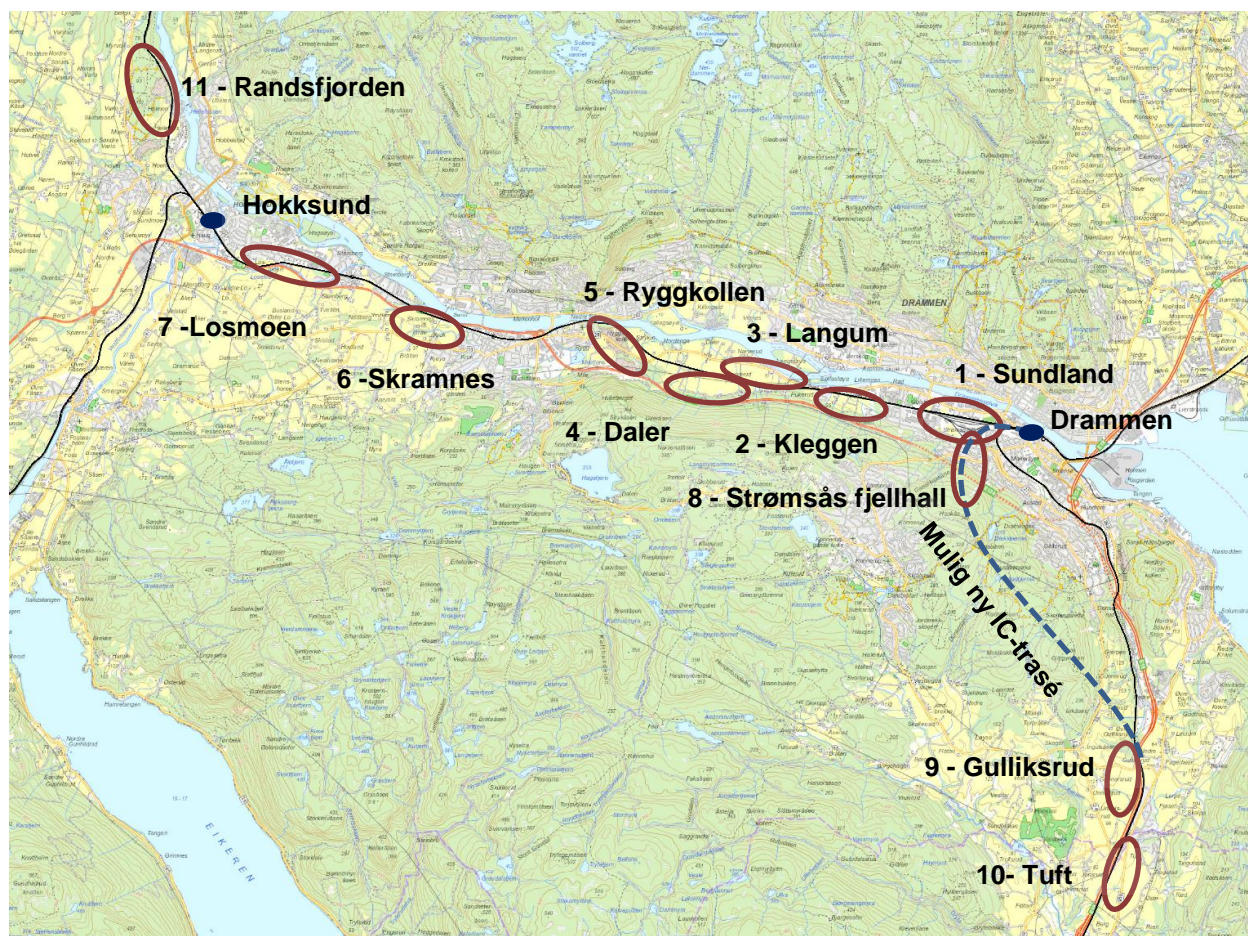
2.3 Grovsiling

Område 6 er silt vekk. Dette pga at det anlegg her vil medføre omfattende tomtogkjøring (20 km). Dessuten vil et anlegg av denne størrelsen forde dobbeltspor til Hokksund (dagens situasjon har ikke strekningskapasitet) og en kapasitetssterk kobling fra Hokksund mot Randsfjordbanen.

2.4 Oppsummering - alternativer som er vurdert

Tabell 3 – alternativer til vurdering

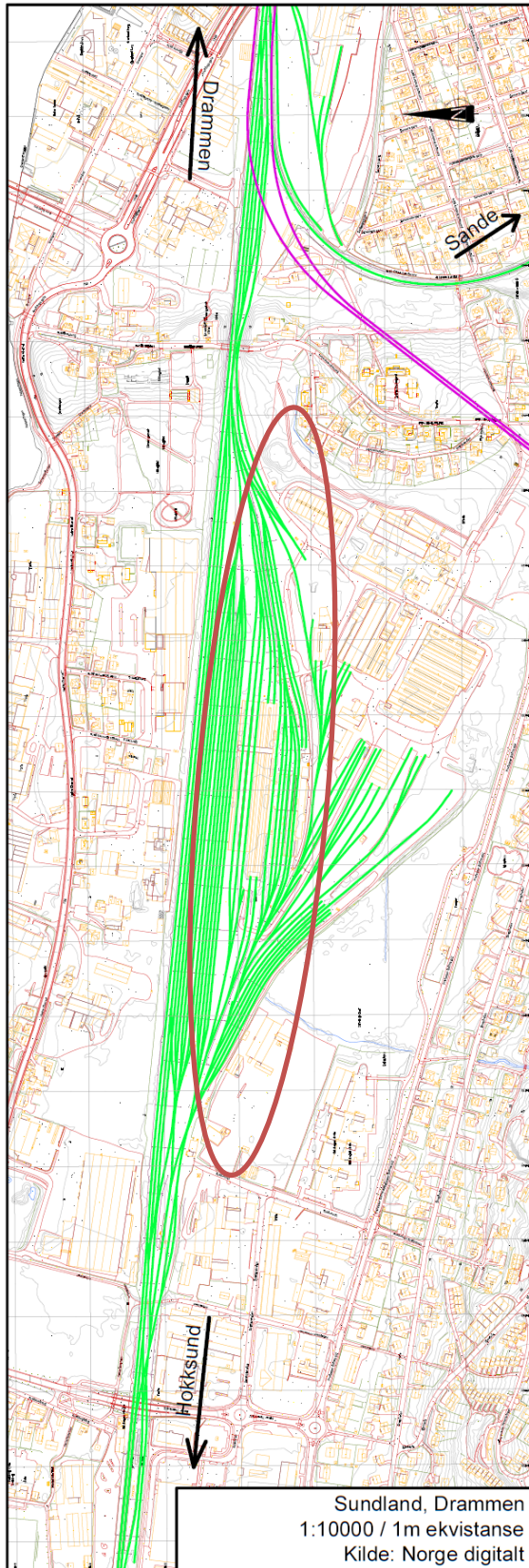
Alternativ	Område	Navn	Avstand fra Drammen stasjon
1	1	Sundland	ca 1,5 km vest
2	7	Kleggen	ca 3,5 km vest
3	8	Langum	ca 5,3 km vest
4	9	Daler	ca 6,2 km vest
5	5	Ryggkollen	ca 8,1 km vest
6	10	Skramnes	ca 11,9 km vest
7	11	Losmoen	ca 15,1 km vest
8	2	Strømsås fjellhall	ca 2,0 km sør
9	3	Gulliksrud	ca 7,5 km sør
10	4	Tuft	ca 9,2 km sør
11	6	Randsfjorden	ca 20,3 km vest



Kart 1- Oversiktskart (Kilde: Jernbaneverkets Kartvisning)

3 ALTERNATIVEVALUERING

3.1 Alternativ 1 – Sundland



Området ligger 1,5 km vest for Drammen, og er i dag verksted for persontog på Østlandet. Sporene ved Sundland fungerer også til skiftning og skjøting av godstog.

I følge samarbeidsavtalen for Jernbane- og byutvikling Drammen (se side 2) skal Sundland, der hvor dagens verksted ligger, forbli jernbaneformål, mens den søndre delen av Sundland skal benyttes til byutvikling.

Et hensettingsanlegg her forutsetter at verkstedet og funksjonene for gods flyttes.

Det er sett på en løsning med påkobling i begge ender. En del av plassen vil utformes som sekkeløsning.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Sundland er beregnet til å være ca 3 800 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Det vil være kostnader i forbindelse med rivning av eksisterende bygninger og deler av eksisterende sporarrangement. Grunnen består av fyllmasse, sannsynligvis er det tykk havavsetning under fyllmassene. Det er fare for dårlig grunn og vanskelige byggeforhold. Ved Sundland er det registrert noe forurenset grunn.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

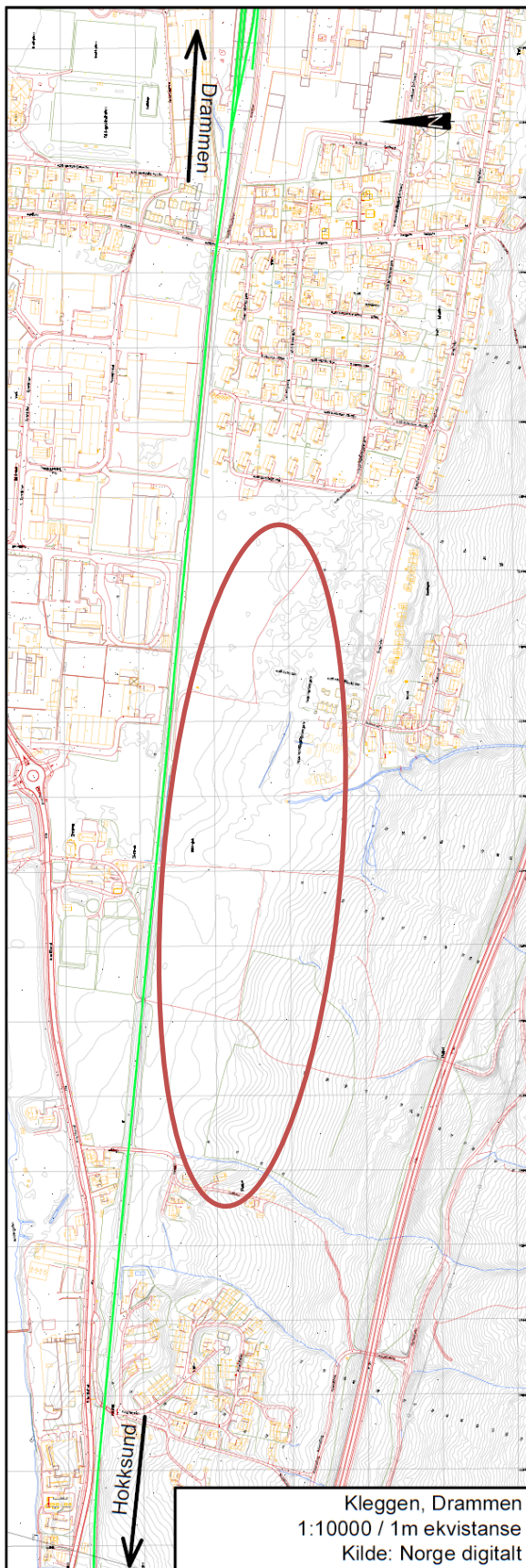
Påvirkningen på bybildet og nærmiljø begrenses ved at det allerede er jernbaneaktiviteter på Sundland.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Arealet er ikke stort nok til å dekke hele behovet. Påkobling i begge ender og kort avstand til Drammen.

Kart 2 - Sundland (aktuelt område markert)

3.2 Alternativ 2 – Kleggen



Området ligger 3,5 km fra Drammen, størsteparten området er uten store høydeforskjeller. Er i dag skog og jordbruk. I gjeldende kommuneplan for Drammen er Kleggen regulert til LNF-område og fremtidig boligområde. I forslag til ny kommuneplan for Drammen er hele område regulert til bolig eller fremtidig boligområde.

På grunn av den bratte skråningen i vest, og boligfeltet i øst er det krevende å få til en sporplan hvor størsteparten av togene i en sekkeløsning vender mot Drammen.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Kleggen er beregnet til å være i underkant av 9 000 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Østre delen av området er fyllmasse, mens den vestre delen er tykk havavsetning. Dette gir risiko for krevende byggeforhold. For at legge til rette for planfri kryssning kan det være nødvendig å innløse enkelte bolighus. Det kan også være nødvendig med masseforflytninger i vestre del av anlegget for å få plass til nok hensettingsplasser i sekkeløsning.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

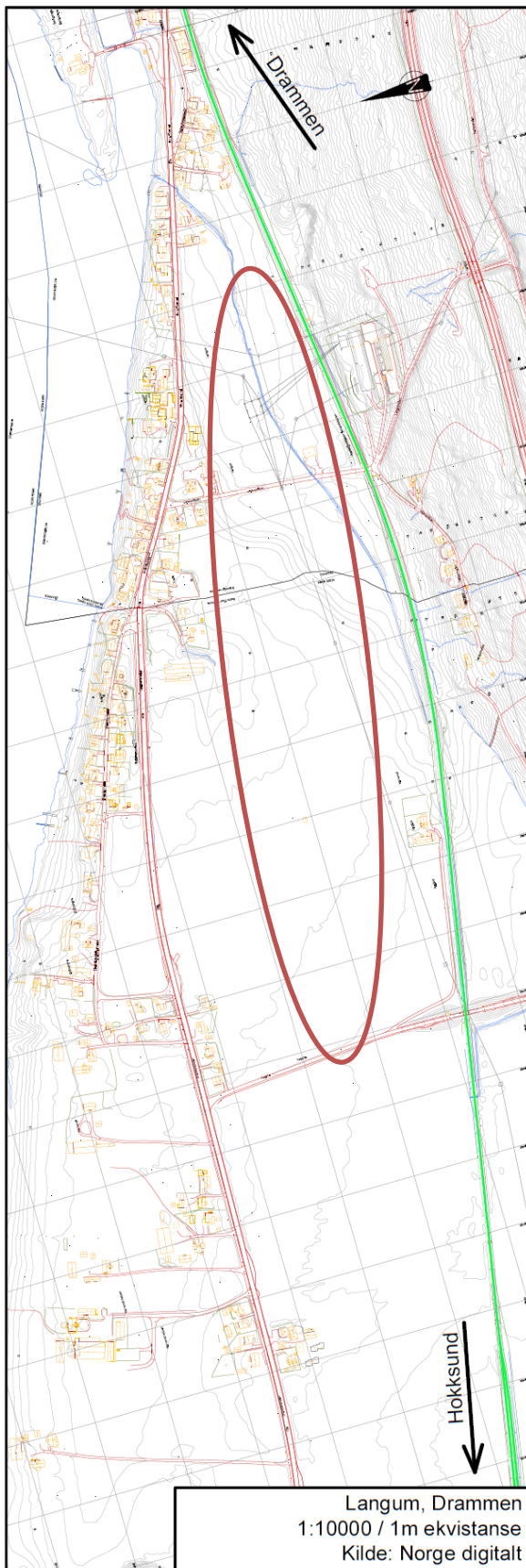
Noe landbruksjord vil måtte omdisponeres.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Dekker behovet men lite med arealreserver. Relativt kort avstand til Drammen gir robust plassering. På grunn av begrenset strekningskapasitet medfører hensetting på Kleggen av det må etableres dobbeltspor fra Gulslogen. Plassbegrensninger vil gjøre det krevende å få til planfri avgreining samt ventespør/vaskespor før anlegget.

Kart 3 - Kleggen (aktuelt område markert)

3.3 Alternativ 3 – Langum



Området ligger ca 5,3 km fra Drammen, og består av store landbruksområder. Langum er regulert til LNF i Drammen og Nedre Eikers kommuneplan arealdel

Formen er gunstig til hensetting, da det enkelt er mulig med inn og utkjøring in begge ender.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Langum er beregnet til å være ca 13 500 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Det er tykk havavsetning, noe som kan gi krevende byggeforhold. Bortsett fra det er det begrensede byggekostnader.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

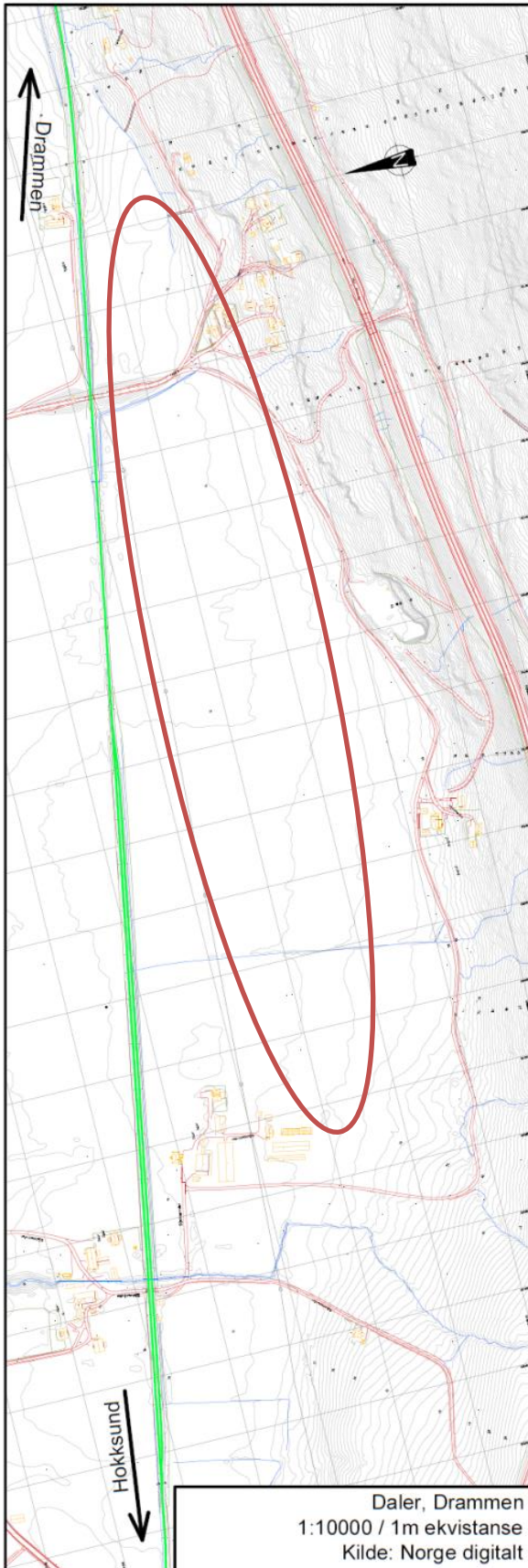
Da det er et åpent område, vil et hensettingsanlegg påvirke landskapsbildet i negativ retning. Nord for det aktuelle området er det registrert kvikkleire med risikoklasse 3. For den vestre delen av området er det registrert aktsomhet for jord- og flomskred.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det er tilgjengelige arealreserver. Formen på område gjør det enkelt å etablere fasiliteter for vask og toalettømming. Utkjøring i begge ender. På grunn av begrenset strekningskapasitet er det behov for dobbeltspor fra Gulskogen til hensettingsanlegget.

Kart 4 - Langum (aktuelt område markert)

3.4 Alternativ 4 – Daler



Området ligger ca 6,2 km fra Drammen, sør for jernbanen. I kommuneplanen til Nedre Eiker er Daler regulert til LNF-område, og benyttes i dag til jordbruk.

Det er sett på en løsning der noen spor er gjennomgående mens noen ender i butt.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Daler er beregnet til å være i underkant av 16 000 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Ved Daler består grunnen av tykk havavsetning, noe gir risiko for vanskelige byggeforhold. Det må anlegges ny ankomstveg for de boligene som blir berørt.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

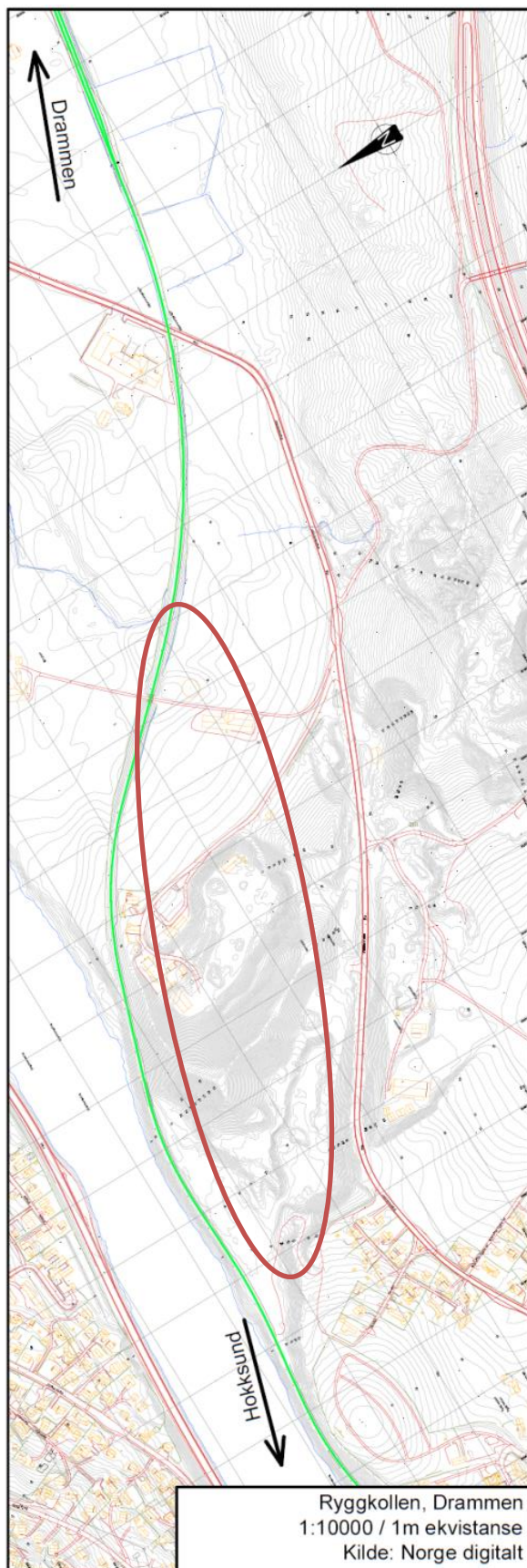
Mye landbruksjord vil måtte omdisponeres og fordi det er såpass åpent ved Dalen vil hensettingsanlegget ha negative konsekvenser for landskapsbildet. Våningshuset ved Daler nordre er fra før 1900, og er meldepliktig ved riving/ombygging. Det foreligger arkeologiske kulturminner i åsen sør for området. Åsen sør for område er også knyttet til aktsomhet for jord-, flom- og snøskred.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Formen på område gjør det enkelt å etablere fasiliteter for vask og toalettømming. Det robust med inn og utkjøring i begge ender. Arealerreserver ivaretar også behov utover hva som identifisert, samt trinnvis utvikling. På grunn av begrenset strekningskapasitet er det behov for dobbeltspor fra Gulskogen.

Kart 5 - Daler (aktuelt område markert)

3.5 Alternativ 5 – Ryggkollen



Ryggkollen er et masseuttak rett øst for Mjøndalen. Det er ca 8,1 km til Drammen. Området er preget av masseuttaket med store høydeforskjeller og lite vegetasjon. Største delen av det aktuelle området er regulert til råstoffutvinning, men det er også tilgrensende områder som er regulert til LNF, næringsbebyggelse og friområde.

Det er sett på en løsning der deler av anlegget har gjennomgående hensettingsspor, mens noen spor ender i butt. Første sporveksel vil være ca ved km 61,0.

Det antas at Ryggkollen ikke har nok tilgjengelig areal for å dekke hele behovet på 85 plasser.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Ryggkollen er beregnet til å være ca 20 600 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Grunnen er breelvvavsetning. Øst i området (der hvor det er landbruksområder) består grunnen av tykk havavsetning. Det vil være behov for omfattende masseforflytting. Det påløper kostnader i forbindelse med rivning av eksisterende bygg og anleggelse av sekundærinfrastruktur.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

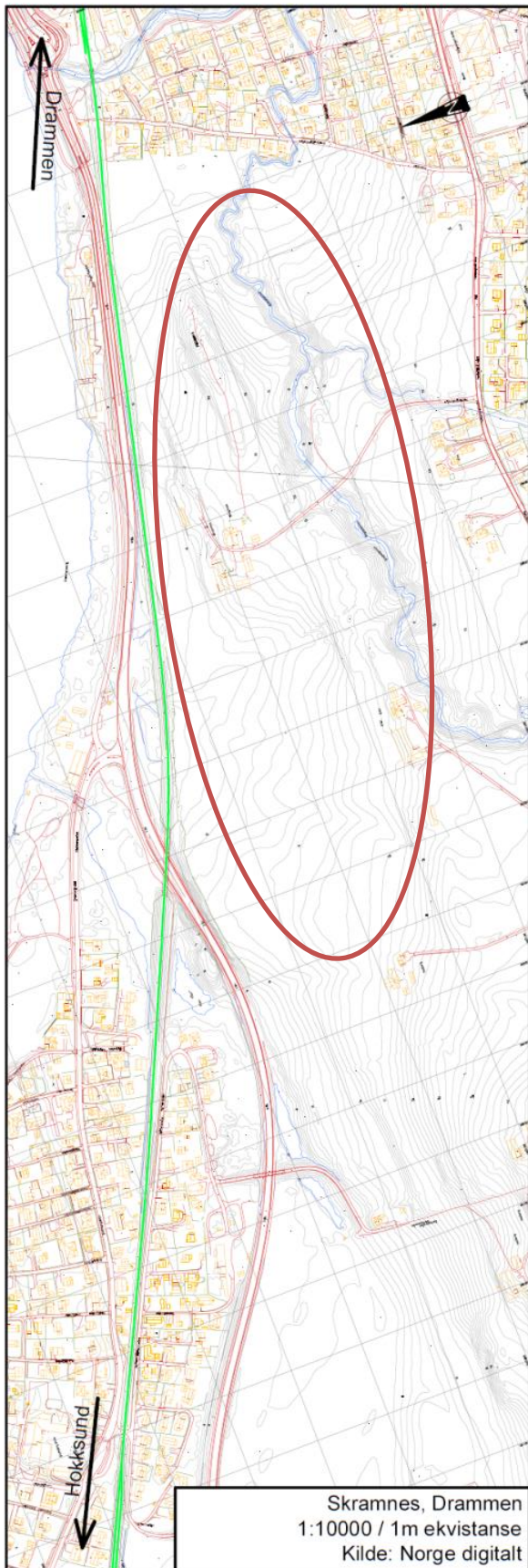
Ryggkollen er av NGU klassifisert som en ressurs med meget høy viktighet. Noe landbruksjord går tapt. Deler av Ryggkollen (et mindre skogområde) er også klassifiserte som en lokal viktig naturtype. Området har steder med generell aktsomhet knyttet til ras.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det vil være få muligheter for arealutvidelser. Avstanden mellom Gulskogen og hensettingsanlegget er relativ stor, slik at dobbetsspor er nødvendig. Inn- og utkjøring i begge ender gir god fleksibilitet.

Kart 6 - Ryggkollen (aktuelt område markert)

3.6 Alternativ 6 – Skramnes



Området ligger ca 12 km fra Drammen og er i dag delvis benyttet til landbruk. I kommuneplanens arealdel er området regulert LNF, det er også lagt inn hensynssone kulturminne ved gravhaugen, og hensynssone bevaring naturmiljø ved Skalpebekken.

Arealet er stort nok til å dekke hele behovet, men det vil da være krevende å etablere inn- og utkjøring i begge ender. Mulig trasé for nytt dobbeltspor går sør for E134.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett fra Drammen er estimert til ca 30 600 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

De to høydene består av bart fjell eller tynt dekke, mens resten av området er tykk havavsetning.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Det finnes arkeologiske kulturminner (gravplasser), bygninger fra før 1900 og landbruk. Skalpebekken inneholder vegetasjon av viktige naturtyper.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det er tilgjengelige arealreserver og det er mulig å planlegge for trinnvis utvikling. Det er lang avstand til Drammen, slik at det vil være behov for dobbeltspor.

Kart 7 - Skramnes (aktuelt område markert)

3.7 Alternativ 7 – Losmoen



Området ligger ca 15 km fra Drammen på kommunegrensa mellom Nedre og Øvre Eiker. Det er to aktuelle områder. Det østre området (i Nedre Eiker) er regulert til næringsbebyggelse, idrettsanlegg og LNF. Det vestre området (i Øvre Eiker) er regulert til LNF, friområde, offentlig/privat tjenesteyting og fremtidig bolig.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett fra Drammen er estimert til å ca 38 600 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Enkelte bygg må rives. Begrenset behov for masseforflytting, men det vil påløpe kostnader i forbindelse med nærføring. Grunnen er elveavsetninger. Det er observert forurenset grunn.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Et hensettingsanlegg vil ligge tett opp til boligområder. Noe landbruksjord vil måtte omdisponeres. I den vestre enden av det vestre anlegget er det lokalisert arkeologiske kulturminner.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

For å dekke behovet vil det måtte etableres flere separate anlegg. Det vil være krevende å etablere egne spor for vask og toalett-tømming. Noen av anleggene kan planlegges med gjennomgående hensettingsspor mens noe blir i sekkeform. Avstanden til Drammen er lang, og et anlegg her forutsetter dobbeltspor fra Drammen.

Kart 8 - Losmoen (aktuelle områder markert)

3.8 Alternativ 8 – Strømsås fjellhall



Det skal bygges en tunell fra Drammen til Kobbervikdalen. Traséen er ikke avklart, men de blå linjene representerer mulige løsninger.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett til Drammen er estimert ca 5 000 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Det er store kostnader knyttet til det å etablere en fjellhall.

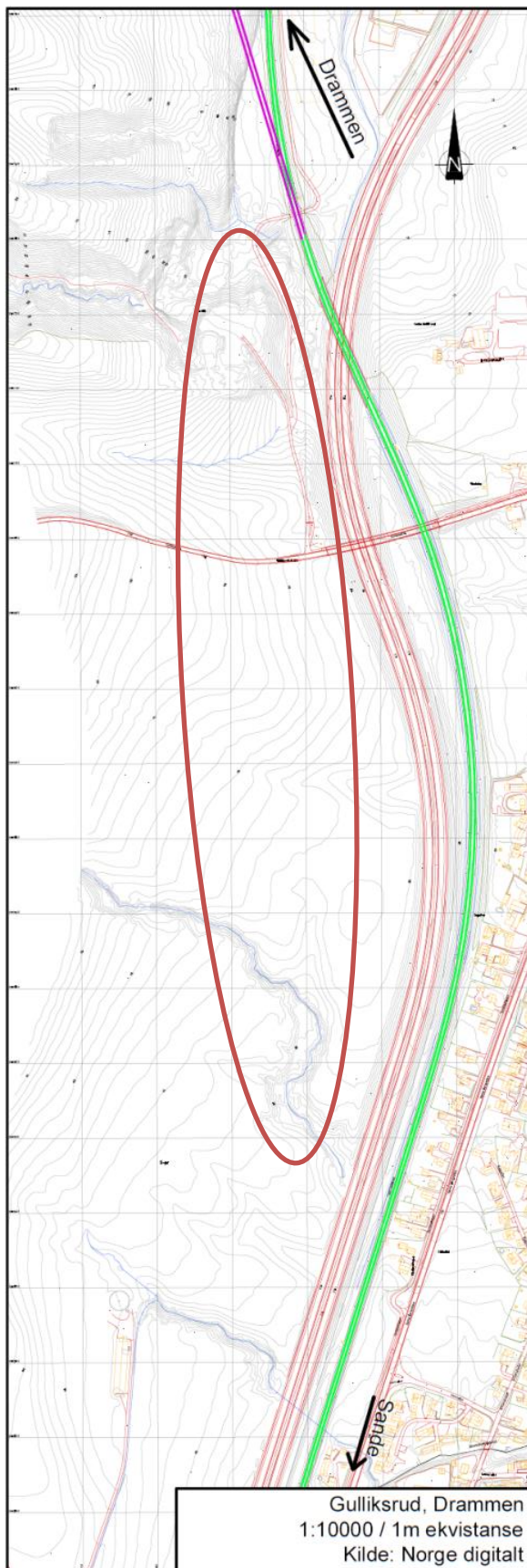
Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det vil være krevende å utvide anlegget utover det som allerede er det planlagte plassene. Anlegget vil kunne utformes arealeffektiv men lite fleksibelt. Det kan være krevende å anlegge toalettømming, vaskeanlegg og servicebygg inne i fjellhall.

Kart 9 – Strømsås fjellhall (aktuelt område markert)

3.9 Alternativ 9 – Gulliksrud



Området ligger ca 7,5 km fra Drammen. Området består delvis av et skogholt og et masseuttak, men størstedelen av området er i dag benyttet til jordbruk.

Området er i kommuneplanen (arealdel) til Drammen kommune regulert til LNF-området – nåværende.

Tunnelen fra Drammen kommer ut i dagen ved skråningen helt nord på kartet. De blåe linjene viser mulige traseer.

Det er sett på en løsning med planskilt påkobling. Spor ut av anlegget går ned og under brua som krysser motorvegen og opp for å knytte seg på trasé, enten eksisterende eller ny IC inne i tunnelen.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett fra Drammen er estimert til ca. 19 000 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Grunnen består av tykk havavsetning. Dette gir risiko for krevende byggeforhold. Behov for omfattende tiltak knyttet til masseforflytninger, legge om Fv33 og nærføring til E16. Ved påkoblingen til ny IC-trasé kan det også være nødvendig å bygge ca. 200 m tunell.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Større områder med landbruksjord vil måtte omdisponeres. Det er observert kvikkleire (risikoklasse 4) ca 700 m sør-vest for Gulliksrud.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Området har en egnet form. Mulighet for å etablere egne spor med vask og toalettømming før anlegget. Det er store arealreserver. Det vil være krevende å anlegge innkjøring i begge ender, da sporet (mot Sande) vil måtte krysse E18.

Kart 10 - Gulliksrud (aktuelt område markert)

3.10 Alternativ 10 – Tuft



Området ligger ca 9 km fra Drammen sør for Fv34. Tuft ligger i Sande kommune, og i den aktuelle kommuneplanen er området regulert til å være LNF. Området benyttes til landbruk.

Det er sett på en løsning med planskilt påkobling, der første sporveksel er ca ved km 62,5. Sporet går deretter ned i tunell mellom jernbanen og E18.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett fra Drammen er estimert til ca 23 500 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Det vil være kostnader knyttet til nærføring og masseforflytninger. Sannsynligvis vil to bygninger måtte innløses. Grunnen består av tykk havavsetning som gir risiko for vanskelige byggeforhold.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

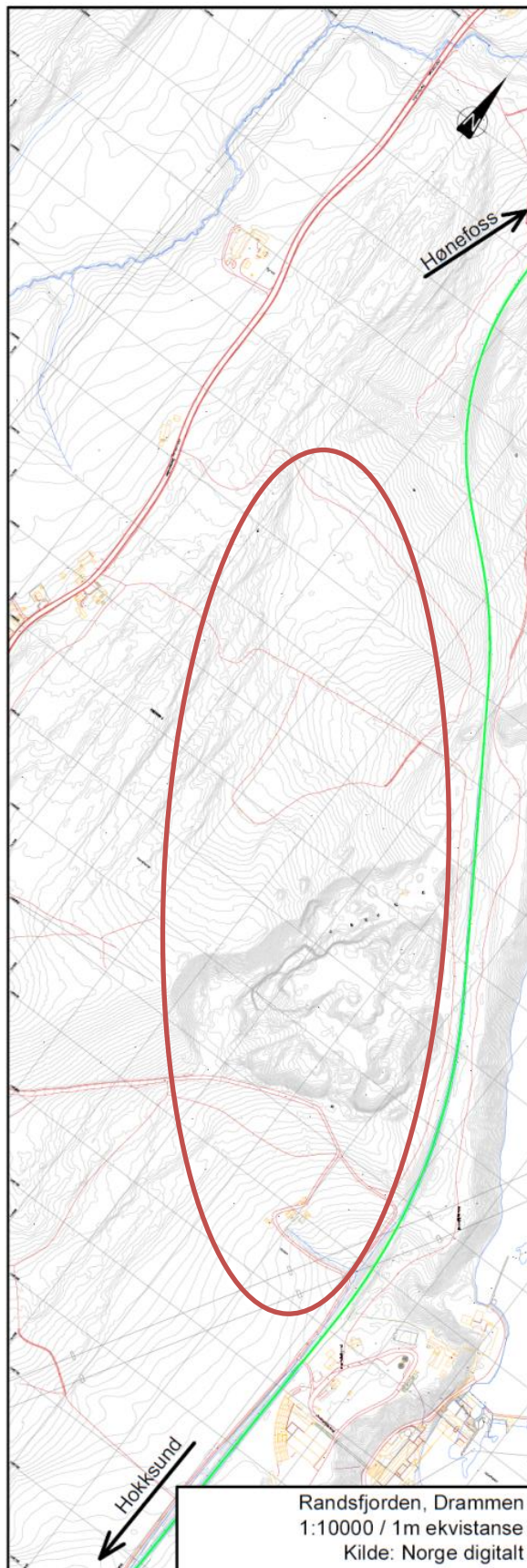
Det er observert kvikkleire (risikoklasse 3) ca 700 m vest for Tuft. Landbruksjord vil måtte omdisponeres.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Det er mulig å etablere inn og utkjøring i begge ender. Det finnes arealreserver.

Kart 11 - Tuft (aktuelt område markert)

3.11 Alternativ 11 – Randsfjorden



Randsfjorden ligger ca 20,3 km fra Drammen, nord for Hokksund og mellom Randsfjordbanen og Fv62.

Området er ved et grustak i Øvre Eiker kommune, i den aktuelle kommuneplanen er området regulert til nåværende råstoffutvinning og LNFR. I kommuneplanen er det også markert flere hensynssoner der hvor Randsfjorden planlegges. H120_1 innebærer hensynssone for grunnvannsforsyning. H550_11 innebærer hensynssone for landskap.

Randsfjordbanen er enkeltsporet. Det er sett på en løsning der første sporveksel er ca ved km 72,8.

Kriterie 1 – Kostnader for tomtogkjøring

Kostnaden av å tomtogkjøre 70 togsett fra Drammen er estimert til ca 52 000 000 NOK pr år.

Kriterie 2 – Kostnader knyttet til investering

Området har markante høydeforskjeller noe som vil føre til store masseforflytninger. Grunnen består av tynn havavsetning og breekavsetning.

Kriterie 3 - Ikke-prissatte konsekvenser og risiko

Det er observert kvikkleire (risikoklasse 4) på den søndre delen av området. Grus-uttak er en ikkefornybar ressurs. Landbruksjord vil måtte omdisponeres. Det er observert blåfotstorpigg (rødlisteart). Skogen har lysløyper, noe som gjør at det kan antas at den er nærmiljøskog for bebyggelsen i Hokksund og tilhørende områder.

Kriterie 4 – Imøtekommelse av behov

Et anlegg ved Randsfjorden innebærer dobbeltspor helt fra Drammen. Dessuten trengs det en kapasitetssterk tilkobling mellom Randsfjordbanen og Sørlandsbanen ved Hokksundet. Det er mulig å etablere inn og utkjøring i begge ender. Det finnes arealreserver utover identifisert behov

Kart 12 - Randsfjorden (aktuelt område markert)

4 ALTERNATIVSAMMENLIGNING

Alternativene ble vurdert av Norconsult 26.11.2014.

	Kriterie 1 Kostnader for tomtogkjøring	Kriterie 2 Kostnader knyttet til investering	Kriterie 3 Ikke-prissatte konsekvenser og risiko	Kriterie 4 Imøtekommelse av behov
Alternativ 1 - Sundland	0	+	+++	++
Alternativ 2 - Kleggen	---	+	0	++
Alternativ 3 - Langum	---	++	--	+++
Alternativ 4 - Daler	---	++	--	+++
Alternativ 5 - Ryggkollen	---	+	--	+
Alternativ 6 - Skarnes	---	+	--	+
Alternativ 7 - Losmoen	---	-	-	-
Alternativ 8 - Strømsås fjellhall	-	---	+++	+
Alternativ 9 - Gulliksrud	---	+	0	++
Alternativ 10 - Tuft	---	++	0	+++
Alternativ 11 - Randsfjorden	---	-	--	0

Diskusjon:

- Alle alternativer vest for Drammen betinger dobbeltspor mellom Gulskogen og hensettingsanlegget og forutsetter tilstrekkelig kapasitet mellom Drammen-Sundland/Gulskogen.
- Alternativ 1 (Sundland) er vurdert til å være det mest egnede alternativet for etablering av hensettingsanlegg. De ikke-prissatte konsekvensene er lave, og kostnadene for tomtogkjøringen vil være små sammenlignet med de andre alternativene. Et hensettingsanlegg på Sundland forutsetter at verkstedet flyttes. Dette ansees som lite realistisk.
- Alternativ 2 (Kleggen), alternativ 3 (Langum) og alternativ 4 (Daler) er vurdert til å være egnet for etablering av hensettingsanlegg. Det er antatt relativt lave investeringskostnader sammenlignet med andre alternativ, og de har arealer nok for å dekke behovet.
 - Alternativ 2: Ligger nærmere Drammen sammenlignet med alternativ 3 og 4, og beslaglegger mindre landsbruksjord enn alternativ 3 og 4.
 - Alternativ 3 og 4: Antatt lavere investeringskostnader og bedre på imøtekommelse av behov sammenlignet med alternativ 2.
- Alternativ 9 (Gulliksrud) og alternativ 10 (Tuft) er vurdert til å være egnet for etablering av hensettingsanlegg. Begge har arealreserver og vil ha mulighet for påkobling til både eksisterende bane og ny IC-trasé. Det er antatt at investeringskostnadene for alternativ 10 vil være noe lavere enn for alternativ 9. For alternativ 9 vil det være mer utfordrende å oppnå innkjøring i begge ender av hensettingsanlegget (må krysse E18). En vesentlig ulempe knyttet til etablering av anlegg langs Vestfoldbanen syd for Drammen vil være at dette vil kreve en tilsving for å nå verkstedet på Sundland. Tilsvingen vil sannsynligvis også utløse et behov for å opprettholde eksisterende trasé mellom Drammen og Kobbervikdalen/Skoger.

- Alternativ 5 (Ryggkollen), alternativ 6 (Skramnes), alternativ 7 (Losmoen) og alternativ 11 (Randsfjorden) er vurdert som mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg. Avstanden til Drammen er relativt lang noe som medfører høye kostnader for tomtogkjøring.
 - Alternativ 5 og 6: Store ikke prissatte-konsekvensene da arealene ligger i områder med naturressurser (landbruksjord og masseuttak) og kulturminner.
 - Alternativ 7: Arealet er relativt lite og imøtekommer ikke behov.
 - Alternativ 11: Store ikke-prissatte konsekvenser (rødlistearter, landbruksjord, grus-uttak) og høye investeringskostnader.
- Alternativ 8 (Strømsås fjellhall) vurderes som mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg pga antatt høye investeringskostnader.

Det ble besluttet å tegne ut alternativ 2, 5, 10 og 11.

- Alternativ 2 – Kleggen – vurdert som egnet for etablering av hensettingsanlegg
- Alternativ 10 – Tuft – vurdert som egnet for etablering av hensettingsanlegg.
- Alternativ 5 – Ryggkollen og alternativ 11 – Randsfjorden er vurdert som mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg. Alternativene ble tegnet ut da man for disse beslaglegger mindre landbruksjord sammenlignet med andre alternativer ved Drammen.

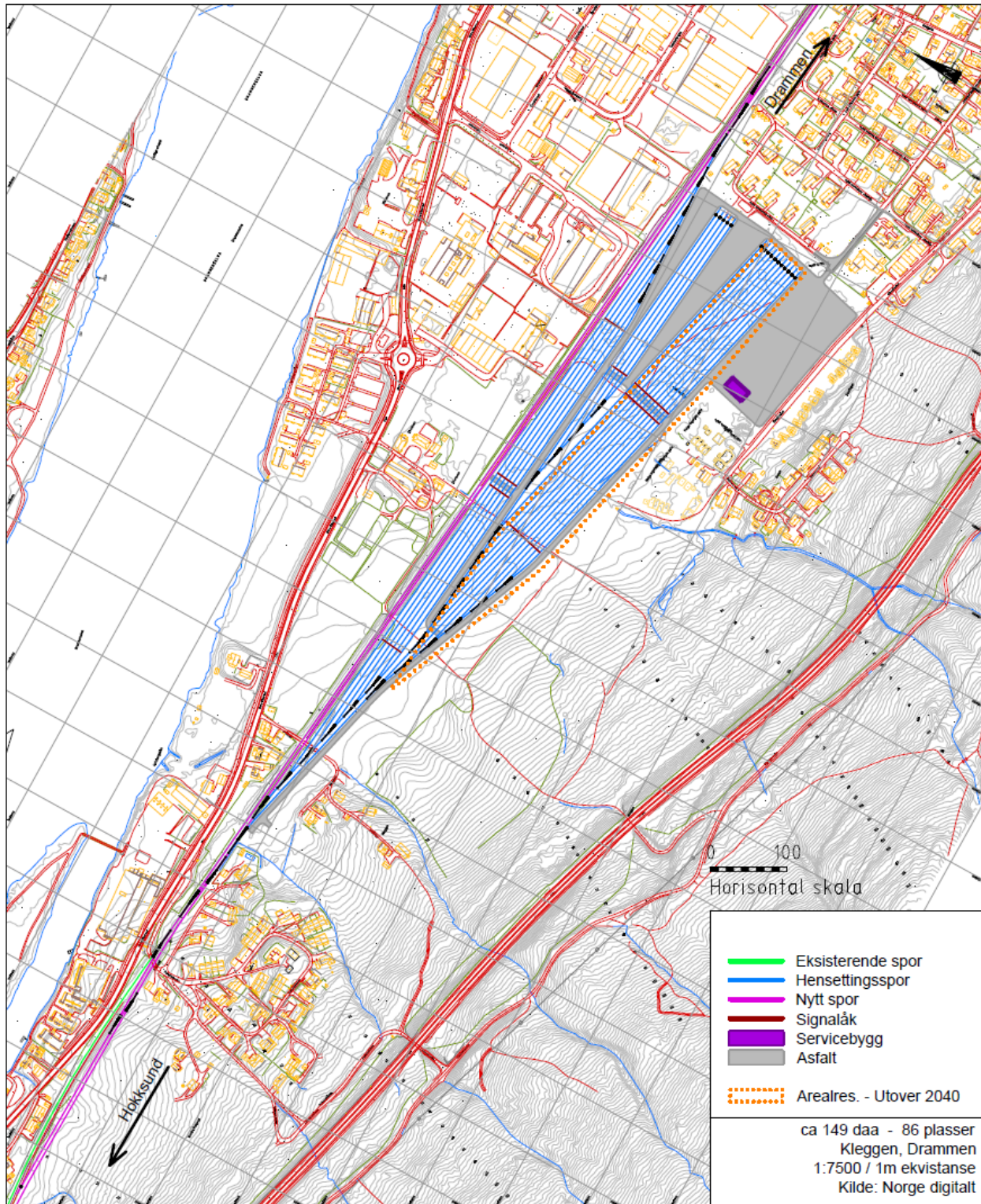
Kleggen ligger langs enkeltsporet bane. Det er krevende å få til en planskilt påkobling til en evt. ny dobbeltsporet bane (flere hus må rives). Plassbegrensninger ved Kleggen fører også til at utformingen ved Kleggen blir mindre ideell.

Ryggkollen og Randsfjorden ligger langs dagens enkeltsporede bane og anleggene inn er tegnet med påkobling i plan, men som tilpasses et dobbeltspor.

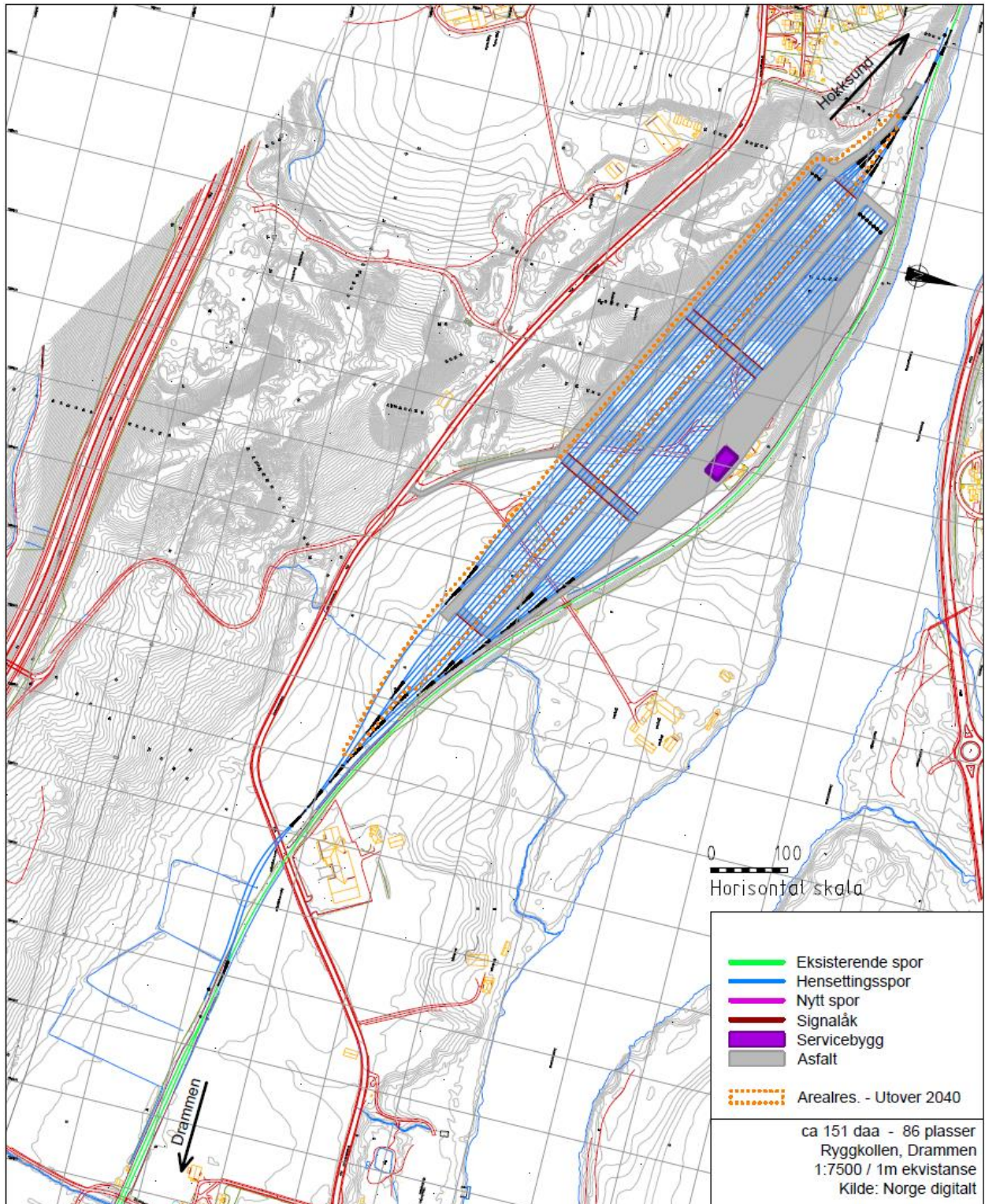
Område Tuft, som ligger langs Vestfoldbanen er tegnet inn med planskilt påkobling i en ende og kryss i plan i den andre enden.

5 GEOGRAFISK SPORPLAN

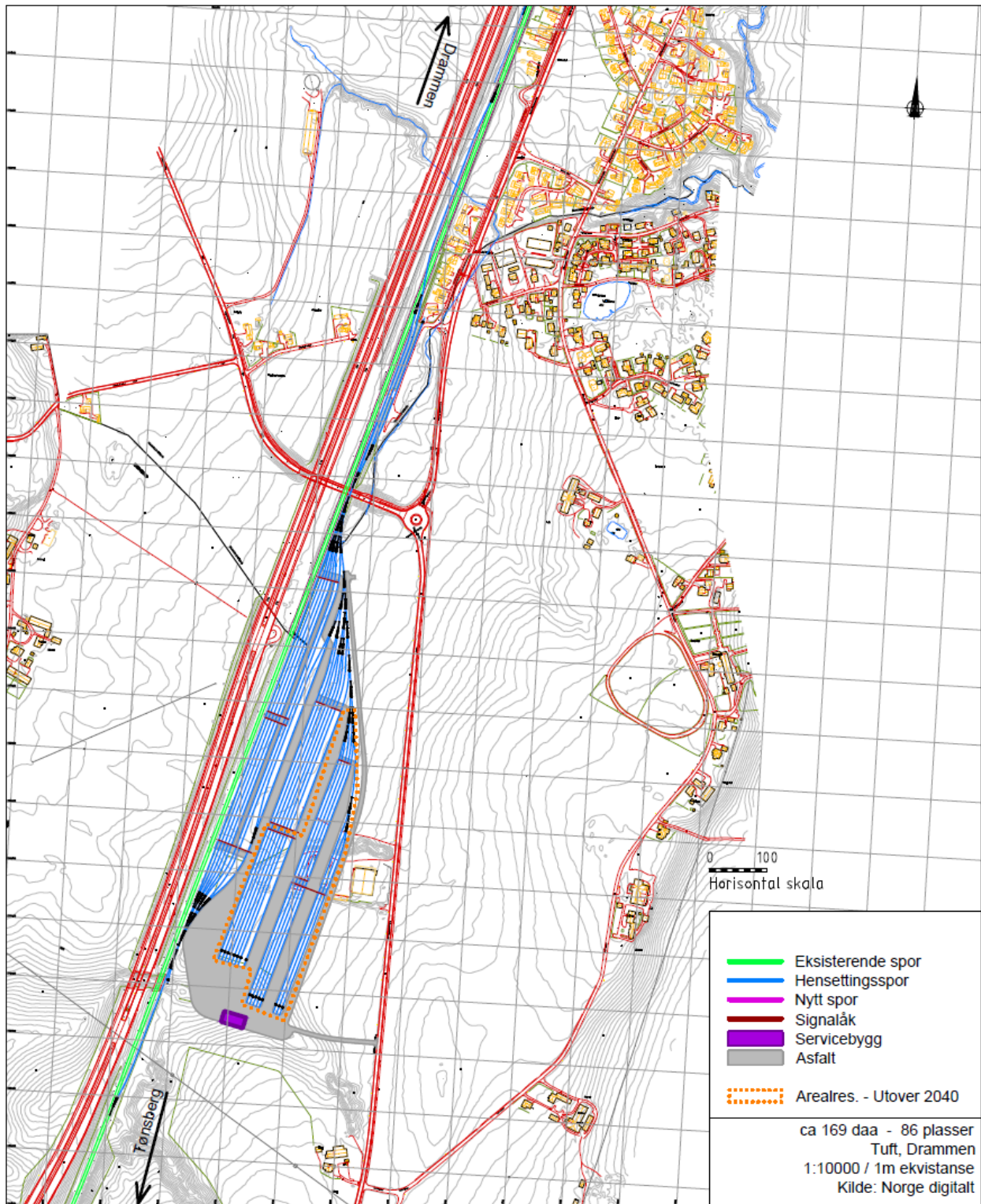
5.1 Kleggen



5.2 Ryggkollen



5.3 Tuft



5.4 Randsfjorden

