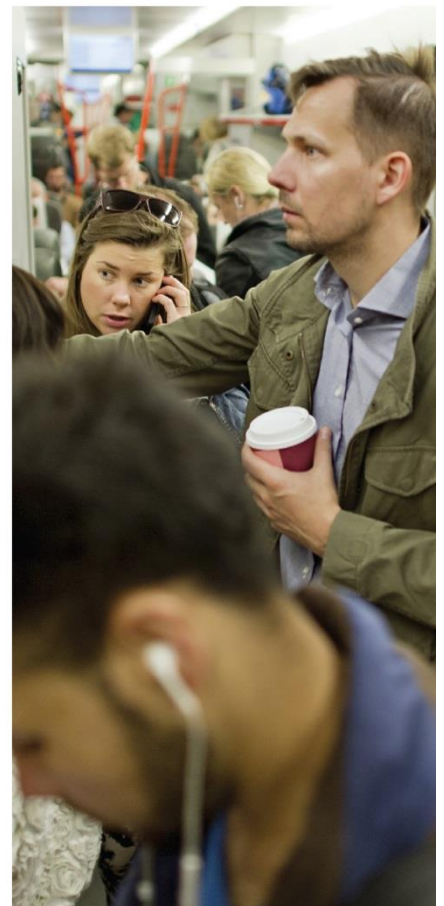


InterCity Drammen - Kobbervikdalen

Kommunedelplan - Planbeskrivelse

Mai 2016, revidert november 2016



FORORD

Nasjonal transportplan 2014-23 legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Det skal planlegges med sikte på at utbyggingen skal videreføres til Lillehammer, Skien og Halden innen 2030. InterCity-prosjektet skal planlegge en moderne dobbeltsporet jernbane der den ikke allerede er bygget ut eller er under bygging mellom Oslo og Lillehammer, Halden og Skien.

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 Strømmorenen med tunnel gjennom Strømsåsen til Kobbervikdalen.

Kommunedelplanarbeidet har som formål å finne fram til det korridoralternativet som best møter de overordnede målene for tiltaket, og som balanserer andre almenne hensyn. Konsekvensutredningen danner grunnlag for valg av korridor for strekningen mellom Drammen og Kobbervikdalen. Kommunedelplanen inkluderer også nytt dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen stasjon. Begge stasjonene forutsettes ombygd som følge av tiltaket. På bakgrunn av ny kunnskap er planbeskrivelsen revidert november 2016 etter høringsperioden for offentlig ettersyn.

Planarbeidet for planstrekningen Drammen – Kobbervikdalen er gjennomført av Sverre Lerbak som planleggingsleder, Torgeir Fossnes som assisterende planleggingsleder og Ingrid Rydholt som prosjekteringsleder før sommeren 2016, Martin Fadum etter sommeren 2016.

Norconsult har vært rådgiver for planarbeidet med Svein Sørheim som oppdragsleder og Edel H. Nordang og Stein Eriksen som assisterende oppdragsledere.

Oslo,
Mai 2016, revidert 23. november 2016

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	6
2	GRUNNLAG FOR PLANARBEIDET	7
2.1	NASJONAL TRANSPORTPLAN OG KVVU	7
2.2	PROSJEKTMÅL	7
2.3	KOMMUNEDELPLANENS FORMÅL	8
3	DAGENS SITUASJON	9
3.1	EKSISTERENDE TRASÉ FOR VESTFOLDBANEN	9
3.2	TOGTRAFIKK	9
3.3	DRAMMEN STASJON	9
3.4	JERNBANEN MELLOM DRAMMEN OG GULSKOGEN	10
3.5	BYOMRÅDET MELLOM STRØMSØ OG GULSKOGEN	10
3.6	DAGSONEN I KOBBERVIKDALEN	11
4	KONSEKVENsutREDNING OG ANBEFALING	12
4.1	KORRIDORER SOM ER UTREDET	12
4.2	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER	14
4.3	MÅLOPPNÅELSE	16
4.4	ANBEFALING	16
5	BERØRT NÆRMILJØ VED SMITHESTRØM	18
5.1	UTFORDRENDE ANLEGGSGJENNOMFØRING	18
5.2	BYGGING AV LØSMASSETUNNEL	18
6	BESKRIVELSE AV ANBEFALTE LØSNINGER	20
6.1	DRAMMEN STASJON	20
6.2	OMBYGGING AV EN DEL AV BYBRUA	22
6.3	PLANSKILT KRYSSING AV SØRLANDSBANEN	22
6.4	TUNNELSTREKNINGEN	23
6.5	DAGSONEN I KOBBERVIKDALEN	23
6.6	STREKNINGEN DRAMMEN STASJON - GULSKOGEN STASJON	24
6.7	GULSKOGEN STASJON	25
7	PLANFORSLAGET	28
7.1	PLANKART	28
7.2	PLANBESTEMMELSER	29
7.3	VIRKNINGER AV PLANEN	29
7.4	RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE	29
7.5	MILJØPROGRAM	29
7.6	PLANLAGT FRAMDRIFT	29
8	FORUTSETNINGER OG ANDRE PLANER	30
8.1	NASJONALE FØRINGER	30
8.2	REGIONALE PLANER, BUSKERUD	31
8.3	LOKALE PLANER OG AVTALER	33
	REFERANSER, VEDLEGG OG GRUNNLAGSDOKUMENTER	37
	REFERANSER	37
	VEDLEGG OG GRUNNLAGSDOKUMENTER	37

1 INNLEDNING

Vestfoldbanens trasé gjennom Drammen går i dag gjennom tett bebygde områder på Strømsø. Banen er enkeltsporet med mange svinger og lav hastighet. Jernbanetrafikken i Drammen er blandet, togene har ulike stoppmønster og egenskaper. Med mange kryssende togbevegelser og høy trafikkbelastning, er systemet utsatt for forsinkelser.

Jernbanetiltaket er utredet i henhold til fastsatt planprogram (bystyret 24.11.2015) [7].

Kommunedelplanen består av plankart [18] og planbestemmelser [19] i tillegg til denne beskrivelsen. Konsekvensutredningen [21] er formelt sett en del av denne beskrivelsen.

Det er valgt å båndlegge arealer for alternativet «Vest for Nybyen under samlet» i kombinasjon med alternativ D på Drammen stasjon. For stasjonen innebærer det blant annet 6 lange spor til plattform. I Kobbervikdalen tilkobles nytt dobbeltspor til eksisterende spor med en 200 km/t-løsning. Mellom Drammen stasjon og Gulskogen stasjon skal det anlegges nytt dobbeltspor. Gulskogen stasjon bygges om med fire lange spor til plattform.

I et byutviklingsperspektiv vil planen skape forutsigbarhet for fremtidig arealdisponering. Valg av korridor for Vestfoldbanen gjør at andre vurderte korridorer kan disponeres til andre formål.

Kommunedelplanen var ute til offentlig ettersyn/høring i perioden 28. mai – 31. august. Høringsfristen ble deretter forlenget til 30. september. 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 planen, og å gi alle interesserte mulighet til å stille spørsmål og komme med innspill.

Forslag til kommunedelplan er revidert etter offentlig ettersyn. Dokumentet "Merknadsbehandling – oppsummering av innkomne høringsuttalelser med kommentarer" inneholder sammendrag av høringsuttalelser og kommentarer til disse. Notatet "Endringer etter offentlig ettersyn" redegjør for endringene som er gjort i fagrapporter, konsekvensutredning og plandokumenter etter høringen.

Drammen kommune er planmyndighet, og skal vedta kommunedelplanen.

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

2 GRUNNLAG FOR PLANARBEIDET

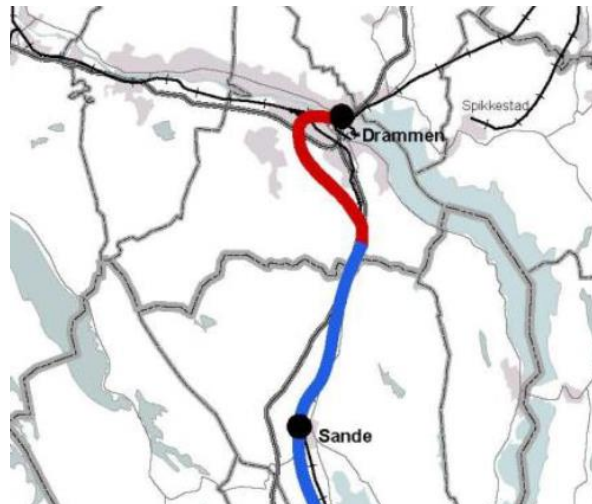
2.1 Nasjonal transportplan og KVV

Nasjonal transportplan 2014-2023

Nasjonal Transportplan 2014-23 [1] legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Det skal planlegges med sikte på at utbyggingen skal videreføres til Lillehammer, Skien og Halden i 2030. InterCity-prosjektet skal planlegge en moderne dobbeltsporet jernbane der den ikke allerede er bygget ut eller er under bygging mellom Oslo og Lillehammer, Halden og Skien.

Konseptvalgutredning InterCity (KVV IC) i 2012 etter mandat fra Samferdselsdepartementet

Moderniseringen av Vestfoldbanen er en del av InterCity-satsningen på Østlandet og har sin forankring i konseptvalgutredningen (KVV IC) for InterCity strekningen Oslo – Skien [2] og konseptanalysen Fremtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud [3] (se kap. 8.2). En fullt utbygd Vestfoldbane med dobbeltspor vil ha virkning for hele InterCity-området, ikke bare Grenland, Vestfold, Buskerud og Oslo. Ved ferdigstillelse av strekningene Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker vil Vestfoldbanen ha sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg.



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

2.2 Prosjektmål

Samfunns mål

Samfunns mål for InterCity Drammen-Kobbervikdalen er hentet fra Konseptdokumentet for InterCity-strekningene:

- InterCity-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen.

Effektmål

For Vestfoldbanen er det definert følgende overordnede effektmål:

- Pålitelig togtilbud
 - Bedre pålitelighet
- Kort reisetid
 - Kort reisetid mellom byer og tettsteder
 - Kort overgangstid mellom transportmidler i sentralt lokaliserte trafikknutepunkter
 - Reisetid på 1 time Oslo – Tønsberg.
- Høy kapasitet og frekvens
 - Kapasitet til å dekke fremtidig etterspørsel etter transport for personer og gods både på InterCity-tog og gjennomgående tog
 - Høy frekvens

Resultatmål

For planstrekningen Drammen – Kobbervikdalen er det definert følgende delmål:

- Planskilt kryssing mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen
- ERTMS benyttes som signalteknisk løsning
- Teknisk hastighetsstandard skal være 250 km/t der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med en hastighet på 200 km/t
- Plattformen skal ha 330 – 350 m lengde
- Anlegget skal være fullført i år 2024

Mål for konsekvensutredningen

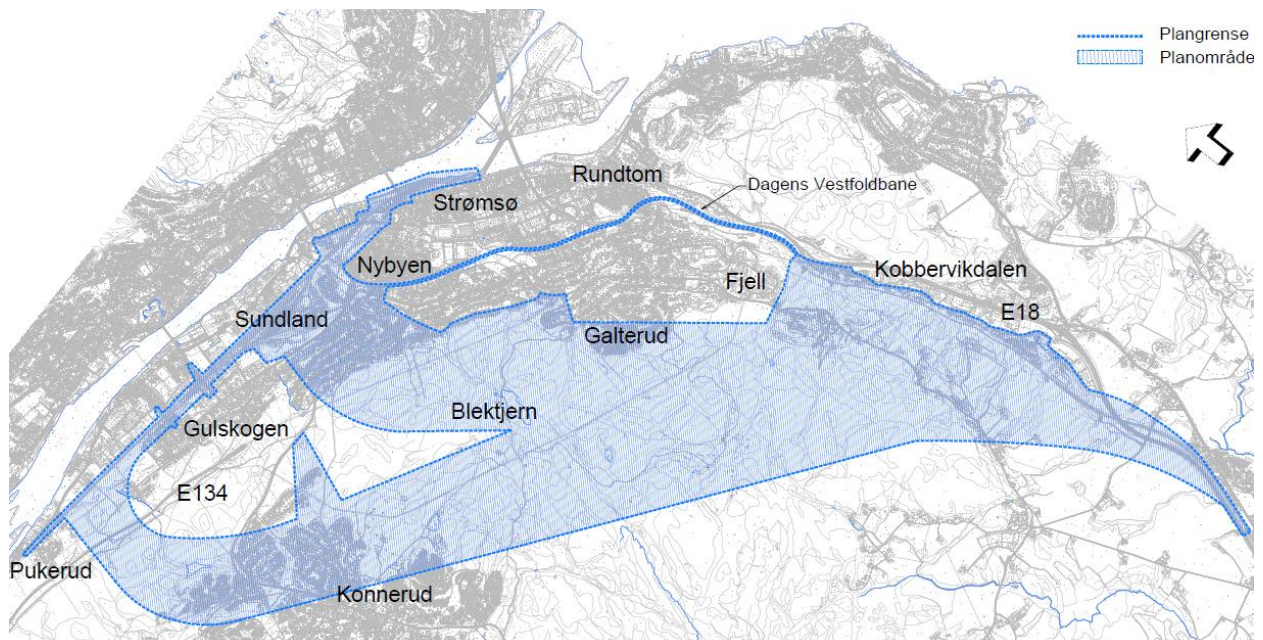
Konsekvensutredningen er en del av beslutningsgrunnlaget for valg av korridor. For å vurdere hvilke virkninger tiltaket vil ha for miljø og samfunn, er det i konsekvensutredningen vurdert følgende mål for tiltaket:

- God funksjonalitet og kapasitet for jernbanesystemet
- Kort reisetid
- Lave investeringskostnader
- Minst mulig inngrep i natur, kultur og landbruksinteresser
- Miljøvennlig transport og ønsket tettstedsutvikling

2.3 Kommunedelplanens formål

Kommunedelplanens formål er å fastsette korridor for InterCity-strekningen Drammen – Kobbervikdalen, som grunnlag for detaljregulering i neste planfase. Kommunedelplanen legger også til rette for en opprustning av Drammen stasjon og ombygging av Gulskogen stasjon, og strekningen mellom. Planen skal sikre at Vestfoldbanen krysser Sørlandsbanen planfritt.

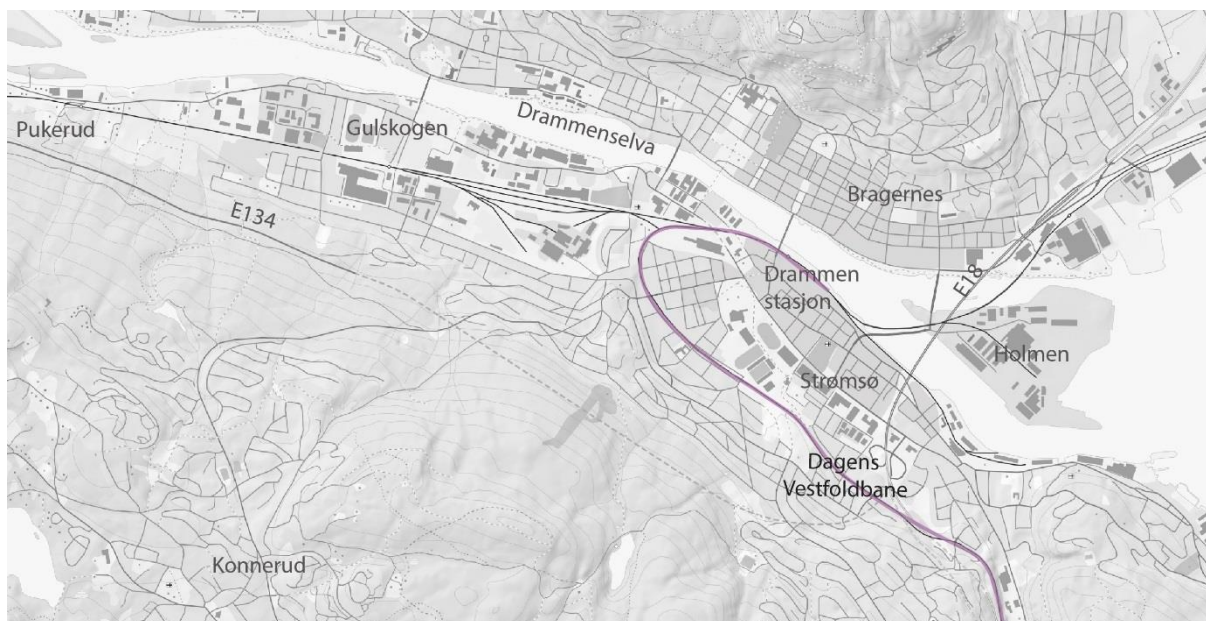
- Krav om utredning
I henhold til Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven [6] § 2c, skal kommunedelplaner med områder for utbyggingsformål alltid behandles etter forskriften.
- Program for utredning
Planprogrammet ble fastsatt i bystyret 24.11.2015 [7]. Det gir informasjon om mandatet for prosjektet og andre føringer for planarbeidet. Tiltaket og hvilke fag som skal utredes beskrives. Det er også informasjon om planprosess, medvirkning og en dokumentasjon av forkastede alternativer. Planprogrammet ble utarbeidet av Jernbaneverket i samråd med Drammen kommune.



Figur 2: Planområde som vist i fastsatt planprogram inkludert utvidelse som vist i orienteringsbrev til berørte myndigheter datert 2015-10-06.

3 DAGENS SITUASJON

3.1 Eksisterende trasé for Vestfoldbanen



Figur 3: Togspor i Drammen samt dagens Vestfoldbane (lilla strek).

Dagens trasé for Vestfoldbanen gjennom Drammen går gjennom et tett befolket byområde. Banen er enkeltsporet med mange svinger og lav hastighet. Ved Nybyen går banen i en kurve med radius 215 meter, som tilsier en hastighet på 40 km/t. Fra Kobbervikdalen til Holm er det dobbeltspor. Dagens strekningskapasitet er høy nok for dagens trafikkmengde, men ikke tilstrekkelig for fremtidig trafikkøkning.

3.2 Togtrafikk

Drammen er et knutepunkt der Drammenbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen møtes. Drammen er dessuten et viktig knutepunkt for godstrafikken med godsterminal på Sundland, Nybyen og på Holmen. I tillegg fungerer Skamarken og Sundhaugen som hensettingsområder for 15 togsett i dag. På Sundland er det også verksted. Drammen stasjon og strekningen mot Gulskogen har av den grunn mange togbevegelser. Togtrafikken er blandet og togene har ulike stoppmønstre og egenskaper. Vestfoldbanen krysser Sørlandsbanen i plan og det oppstår derfor mange kryssende togbevegelser. Høy trafikkbelastning gjør systemet sårbart mot forsinkelser.

3.3 Drammen stasjon

Drammen stasjon har i dag 6 spor med 5 spor til plattform. Stasjonen ligger i kurve og plattformlengdene er ikke tilfredsstillende etter dagens krav. Plattformhøydene er varierende. Plattformene har atkomst fra undergang via ramper og rampene har en stigning på 1:8. I de senere år har stasjonsbygningen gjennomgått en ombygging hvor det er blitt lagt vekt på servicetilbudet for de reisende.

Sporanlegget på Drammen stasjon ligger i et lavpunkt mellom jernbanebrua over Drammenselva og Kreftings gate. Høyde på topp skinne er ca. kote 1,65 vest for Bybrua. Det har vært oversvømmelser på grunn av stormflo tidligere, og det vil med stor sannsynlighet gjenta seg.

Bybrua som krysser over den vestre ende av stasjonen gir i dag begrensinger på høyden på kjøreledningene, noe som forårsaker forsinkelser. Søyleplasseringen begrenser muligheten for plassering av spor og plattformer. Det er fri høyde på ca. 5,2 m fra overkant skinne til underkant bru og kontaktledningen er ført helt opp under bruplaten.

3.4 Jernbanen mellom Drammen og Gulskogen

Sørlandsbanen er i dag enkeltsporet mellom Drammen og Gulskogen og strekningen har blandet trafikk. Kombinasjonen enkeltspor og blandet trafikk er sårbart mot forsinkelser. Godstog fra Sørlandsbanen kjører skift over Sundland for å krysse med annen trafikk. Med økt trafikk på Sørlandsbanen viser kapasitetsanalysen at det er behov for dobbeltspor mellom Drammen og Gulskogen.

Et nytt dobbeltspor må legges nord for eksisterende gjennomkjøringsspor på Sundland, slik at det blir plass til kontaktledningsmaster og føringsveier for det nye dobbeltsporet. Aktuelt areal nord for jernbanen er for det meste jernbanegrund. Det arealet som ligger utenfor jernbanens areal er i kommuneplanen vist som transformasjons- og byutviklingsområde. I dag er det etablert flere næringsbygg tett inntil banen med atkomst delvis over Jernbaneverkets grunn.

Dagens Gulskogen stasjon har 4 spor med sideplattform til spor 1 og en kort midtplattform mellom spor 2 og 3, mens spor 4 er buttspor (endespor). Etter plattformene går sporene inn i en S-kurve og rettlinje som enkeltspor videre mot Hokksund. Ved sideplattformen i nord er det en forholdsvis stor parkeringsplass, sykkelhotell og en ubetjent stasjonsbygning som fungerer som venterom.

Vest for stasjonen er det en planovergang (g/s-trafikk) i Rødgata. Det pågår (mars 2016) bygging av en ny undergang.

3.5 Byområdet mellom Strømsø og Gulskogen

Drammen stasjon er sentralt plassert i byen og er en viktig stasjon på InterCity-strekningene. Stasjonen er Buskeruds viktigste kollektivknutepunkt. Stasjonen ligger tett inntil byaksen og Bybrua som forbinder Bragernes og Strømsø.

En viktig del av Drammens utviklingsstrategi de siste 20 årene har vært å bygge opp under utviklingen av byaksen. Stasjonen ligger inntil Strømsø torg, som i dag framstår som en attraktiv møteplass. Langs Drammenselva er det opparbeidet promenade.



Figur 4: Skråfoto over Drammen godsterminal, Kreftingsgate og deler av Grønland (Gule sider).

I bydelen Strømsø er det potensiale for betydelig byfornyelse innenfor 800-1000 m fra Drammen stasjon. Det gjør området til en viktig ressurs i arbeidet mot målsetningen om en konsentrert byvekst. Som KU-rapporten gjør rede for, er det planer for kontor, hotell og servicefunksjoner på ROMs eiendom like øst for Drammen stasjon.

Det har også pågått byfornyelse på Grønland de senere år, og det er initiert planer for utvikling langs Kreftings gate nord for Sørlandsbanen vestover mot Strømsgodset kirke. På sørsiden av Sørlandsbanen er godsterminalen nord for Nybyen i fremtiden tenkt transformert i en mer bymessig retning. Det meste av arealene mellom Øvre Sund bru og Rødgata er avsatt til transformasjons-

områder. Områderegulering av Sundland regulerer areal til sentrumsformål, i hovedsak bolig, forretning og næring samt Tilfartsvei vest.

På Gulsbogen er kommunen i gang med å vurdere områdene mellom jernbanen, Øvre Eikervei og Nedre Eiker vei i kommende kommunedelplan. En transformasjon og fortetting rundt stasjonen er sannsynlig. Det er også planer om en fremtidig utvidelse av Baker Thoens Alle til fire felt.

3.6 Dagsonen i Kobbervikdalen

Dagens Vestfoldbane grener ut fra enkelt- til dobbeltspor ved Dråpen 12 (se figur 5). Dråpen er et industriområde mellom jernbanen og E18.

Etter en kort rettlinje går sporene over i en lang S-kurve hvor blant annet E18 krysses på bru vest for Nedre Gulliksrud. Her er det jordbruksarealer sørover til Nedre Gunnarsrud, hvor det er boligbebyggelse øst for Vestfoldbanen.

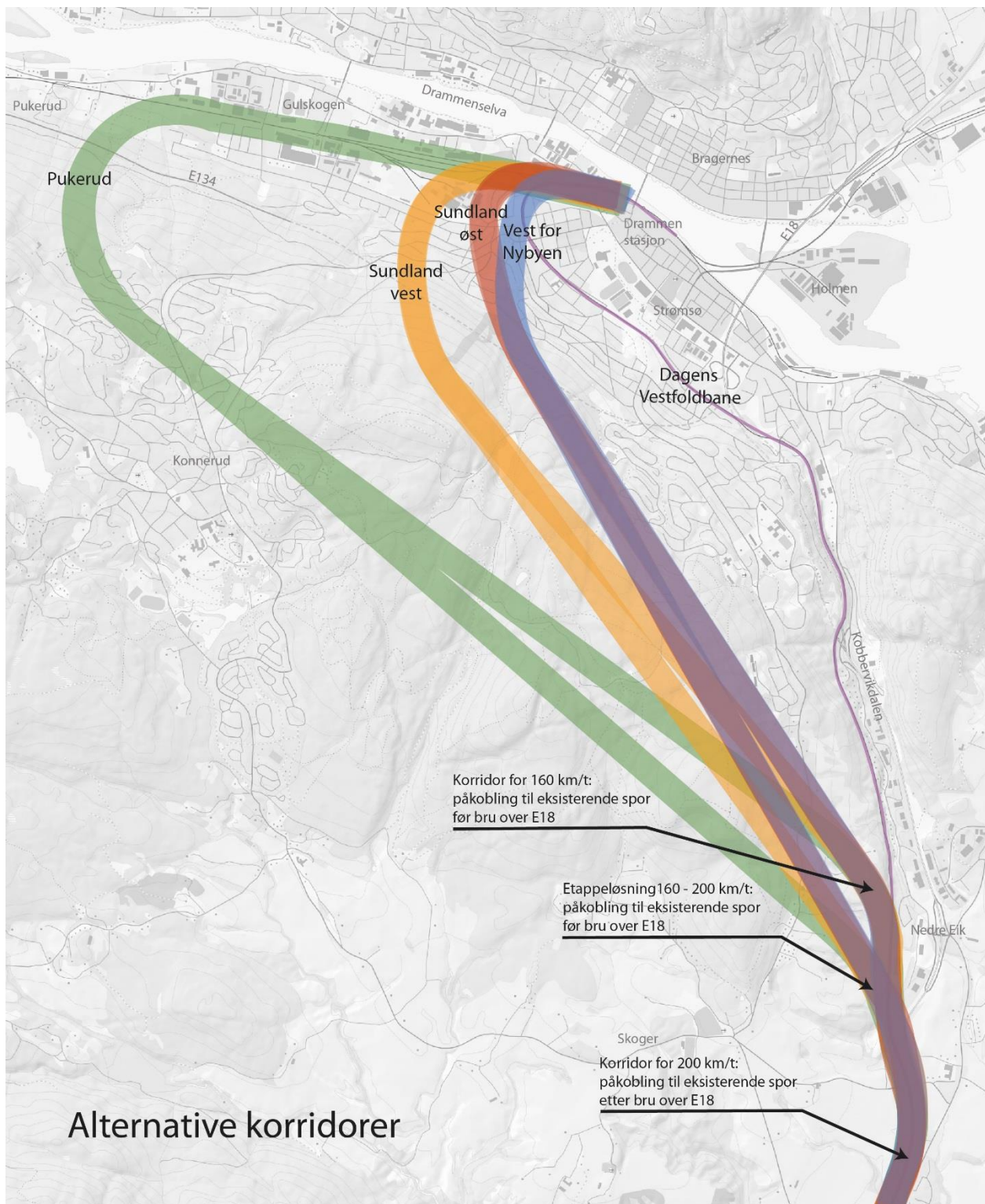


Figur 5: Flyfoto over anbefalt påkoblingsområde i Kobbervikdalen (Gule sider).

4 KONSEKVENsutREDNING OG ANBEFALING

4.1 Korridorer som er utredet

Utredningskorridorene Vest for Nybyen, Sundland øst, Sundland vest og Pukerud er vist i figuren under.



Figur 6: Alternative korridorer for nytt dobbeltspor Drammen – Kobbervikdalen.

Følgende alternative korridorer er utredet på bysiden:

- Vest for Nybyen
 - over (utgående Vestfoldbane på bru over Sørlandsbanen)
 - under (utgående Vestfoldbane i kulvert under Sørlandsbanen)
 - under samlet (utgående og inngående Vestfoldbane i kulvert under Sørlandsbanen)
- Sundland øst
- Sundland vest
- Pukerud

Alternativene er nærmere beskrevet i kapittel tre i konsekvensutredningen [21].

Utredete tunnelkorridorer er vist på figur 6.

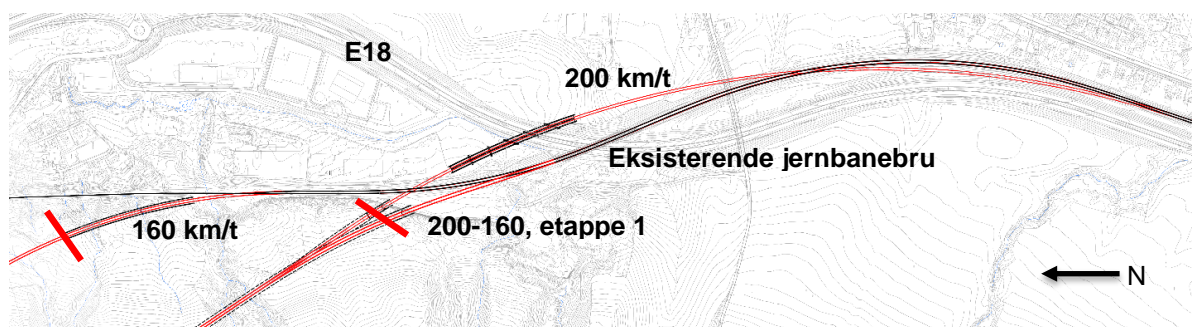
I Kobbervikdalen er det utredet tre alternativer:

Alternativ 160 km/t: Linje med $R=1100$ m som tilkobles eksisterende spor nord for dagens jernbanebru.

Alternativ 200 km/t: Linje med $R=1800$ m som tilkobles eksisterende spor på rettlinjen sør for jernbanebrua.

Alternativ 200-160 km/t: – linje med $R=1100$ m som tilkobles eksisterende spor like nord for dagens jernbanebru. Dette alternativet er en mulig etappeløsning hvor etappe 2 er utbygging etter alternativ 200 km/t senere.

Linjer med hastighet 250 km/t er også utredet, men er forkastet av hensyn til konsekvensene for bebyggelse, næringsvirksomhet og kostnader.



Figur 7: Ulike tilkoblingsalternativer i Kobbervikdalen. Tunnelpåhugg markert med rød strek.

For Drammen stasjon er disse løsningene vurdert:

Minimumsløsningen hvor det søkes den rimeligste og minst omfattende ombygningen, samtidig som en tilfredsstillende kravet om 6 spor til plattform. Bybrua beholdes uforandret. Alternative har mange avvik i forhold til tekniske krav og regelverk.

Alternativ A er en optimalisering av minimumsløsningen for bedre å tilfredsstillende kravene i styrende dokumenter. Plattformene heves til 76 cm høyde og breddene justeres slik at de tilfredsstillende krav i teknisk regelverk. Bybrua beholdes uforandret og sporgeometrien er tilpasset dagens søyleplassering.

Alternativ B forutsetter at deler av Bybrua bygges om. Alternativet gir da mulighet for en bedre sporplan fordi søyle på Bybrua tilpasses ny sporplan. Det er ikke forutsatt heving av sporene for bedre flomsikring.

Alternativ C tar utgangspunkt i alternativ B, men spor og plattformer heves ca. 40 cm for å bedre sikkerheten mot stormflo. I alternativet inngår også en mindre ombygging i stasjonshallen.

Alternativ D baserer seg på en sporplan som gir ca. 340 m lange plattformer til alle spor. Utover dette er alle forutsetninger og fasiliteter i prinsippet det samme som for alternativ C med heving av spor, ombygging av Bybrua og ombygging i stasjonshallen. Alternativet er best mht. sikring mot stormflo.

4.2 Sammenstilling av konsekvenser

Det vises til konsekvensutredningen [21] for nærmere informasjon om utredningene som er foretatt. Nedenfor gjengis en sammenstilling av konsekvensene.

Sammenstilling av de ikke prissatte konsekvensene

I tabellen under er de ikke prissatte konsekvensene sammenstilt.

Tabell 1: Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser (uten vektning)

	Vest for Nybyen over	Vest for Nybyen under	Vest for Nybyen under samlet	Sundland øst over	Sundland vest under	Pukerud under
Byutvikling	---	-	-	----	--	--
Nærmiljø og friluftsliv	---	0	0	---	-	- / -
Kulturmiljø	---	-	-	--- / ----	-- / ---	-
Landskapsbilde	--- / ----	- / -	- / 0	--- / ----	---	-
Naturressurser	0	0	0	0	0	-
Naturmiljø	- / -	-	-	- / -	-- / -	-
Samlet konsekvens	-- / ---	-	- / 0	--- / -	-- / -	- / -
Rangering	5	2	1	6	4	3

«Vest for Nybyen under samlet» rangeres som det beste alternativet ved vurdering av ikke prissatte konsekvenser. «Vest for Nybyen under» vurderes som tilnærmet lik, men vurderes å gi noe mer negative konsekvenser for landskapsbilde på grunn av arealinngrepet i grøntdrag. Samlet sett er det ikke mye som skiller disse to alternativene.

«Pukerud» er rangert som nummer tre og «Sundland vest» som nummer fire. Dårligst ut kommer de alternativene som krysser over Sørlandsbanen, «Vest for Nybyen over» og «Sundland øst».

Da traseen i alle undersøkte korridorer føres gjennom et tett befolket område, berøres private eiendommer i større eller mindre grad. I korridoren Vest for Nybyen, ved valg av løsmassetunnel, vil 2-3 boliger måtte rives da de blir liggende i området over kulvert med åpen byggegrop. Anslagsvis ti boliger over løsmassetunnelen må påregnes innløst uten riving fordi det skal arbeides med grunnforsterkning fra injiseringskummer i nærheten. Totalt blir ca. 12-13 boenheter direkte berørt.

I «Sundland øst» vil omfanget være noe større enn i Vest for Nybyen. Med løsmassetunnel må anslagsvis 2-4 boliger rives mens anslagsvis ti boliger antas å måtte innløses uten riving, samlet blir ca. 12-14 boenheter direkte berørt.

Gjennom høringsuttalelser er det framkommet at traséen i korridor «Sundland vest» ikke kan gå under Sundland trafo som tidligere antatt. Omfanget av bygninger som må rives vest for Sundland trafo er vurdert å være minimum én firemannsbolig og to eneboliger. I tillegg vurderes én firemannsbolig og én enebolig innløst uten riving pga. nærhet til anleggsområdet og ulemper i anleggsfasen. Anslagsvis 11 boenheter vil bli direkte berørt i dette alternativet.

Det er et vesentlig forhold at «Pukerud» ikke har den kapasitet og fleksibilitet for framtidig jernbanetraffikk som de andre korridorene. Den er derfor ikke direkte sammenlignbar. Dersom kapasitetsmålene skal oppfylles og være sammenlignbar med de andre korridorene må det innføres fire spor på strekningen fra Drammen til Pukerud. Dette medfører sannsynligvis riving av 6 firemannsboliger vest for Gulsbogen stasjon, og ca. 24 boenheter blir direkte berørt.

Prissatte konsekvenser

Den økonomisk analysen beregner den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av de ulike alternativene, og er et direkte resultat av kjøretid, kjørelengde og investeringskostnader. Resultatene fra analysen viser forskjellen i den samfunnsøkonomiske lønnsomheten sammenlignet med referansealternativet «Vest for Nybyen under samlet».

Tabellen på neste side oppsummerer den økonomiske analysen:

Tabell 2: Investeringskostnader, netto nåverdi, forskjell fra referansealternativet (mill. 2015-kroner)

	Vest for Nybyen over	Vest for Nybyen under	Vest for Nybyen under samlet (referanse)	Sundland øst over	Sundland vest under	Pukerud under
Investeringskostnader (ikke diskontert)	8 706	9 285	9 219	8 797	10 402	9 907
Investeringskostnader (neddiskontert til 2020)	8 062	8 598	8 537	8 146	9 632	9 174
NETTO NÅVERDI (diff)	605	-80	-	130	-1 980	- 3 770

«Pukerud» er det lengste traseen, og vil ha like lang reisetid som dagens trasé. Alternativet har lengst kjøretid. Beregningene viser at «Pukerud» har en netto nåverdi som er 3.770 mill. kroner lavere enn «Vest for Nybyen under samlet» (referansealternativet). «Vest for Nybyen over» har den høyeste nåverdien, og rangeres som det beste alternativet i forhold til prissatte konsekvenser.

Traseer i Kobbervikdalen

I driftsfasen er konsekvensene noe negativt for alle alternativene. Konsekvensene er små og ved valg av trasé er det forhold knyttet til kjøretid som tillegges mest vekt. Ett av resultatmålene for prosjektet er å tilrettelegge for høy hastighet. Tidsbesparelsen med 200 km/t sammenlignet med 160 km/t er liten, men i en overordnet vurdering av kjøretid på Vestfoldbanen er 200 km/t i Kobbervikdalen nødvendig for å nå målet om 1 times kjøretid mellom Oslo og Tønsberg. Det anbefales derfor at en dimensjonerende hastighet på 200 km/t legges til grunn for den videre prosjektering av tilknytningen til det eksisterende sporet i Kobbervikdalen.

Jernbanestasjoner

Drammen stasjon bygges om som en følge av ny sporplan og økt plattformlengde. Det etableres plattformer for 6 spor. I innledende fase av prosjektet er det vurdert fem alternative utforminger (Minimumsalternativ, A, B, C og D) av stasjonen, i alle alternativene forlenges plattformene mot øst. Felles for alternativer er at eksisterende gangkullvert under sporene forlenges, og gjøres tilgjengelig fra elvepromenaden via ny plattform lang spor 6. I tre av alternativene legges det til rette for atkomst til alle plattformer fra Bybrua (B, C og D).

Drammen stasjon er utsatt for oversvømmelser ved stormflom i Drammenselva, men minst sårbar i alternativ C og D, der sporene under Bybrua heves. Deler av Bybrua må i disse alternativene bygges om for å få tilstrekkelig fri høyde. Det er store fordeler knyttet til heving av sporene, både i forhold flom og tekniske anlegg. Ved en heving forutsettes også en ombygging av dagens hovedatkomst til stasjonen, der første etasje og underetasjen bygges om og gangkullverten utvides. Ombygging gir bedre kapasitet i gangkullverten og betydelig forbedret lysinnfall til underetasjen. For øvrige tema vurderes ombyggingen av stasjonen å ha kun små negative konsekvenser.

Både alternativ C og alternativ D er gode løsninger for Drammen stasjon, men samlet sett vurderes alternativ D som den beste. Til forskjell fra alternativ C etableres det i alternativ D lange plattformer med bedre kurvatur til alle spor. Utforming av sporplanen i alternativ D er slik at anlegget er mindre sårbart mot stormflo, da sporvekslene blir liggende på et høyere nivå. Alternativ D har en sporplan som forutsetter valg av korridoralternativ «Vest for Nybyen under samlet».

Gulskogen stasjon må også utvides og det etableres 4 spor til plattform. Det forutsettes en forlengelse av plattformene og en utvidelse av stasjonsområdet mot nord. Ombygging av Gulskogen stasjon vurderes også som positivt i forhold til byutvikling og nærmiljø, og åpner opp for et bedre togtilbud. Konsekvenser for kulturminner vurderes som negativt, da stasjonsbygningen må rives og sykkelhotellet må flyttes.

Strekningen Drammen – Gulskogen

Mellom Drammen og Gulskogen må Sørlandsbanen ha dobbeltspor for å ivareta den fremtidige trafikkøkningen. Dette gir økt kapasitet og mulighet for at flere tog som i dag vender på Drammen stasjon kan vende på Gulskogen.

4.3 Måloppnåelse

Det er i konsekvensutredningen vurdert måloppnåelse i forhold til:

- God funksjonalitet og kapasitet for banesystemet
- Kort reisetid
- Lave investeringskostnader
- Minst mulig inngrep i natur, kultur og landbruksinteresser
- Miljøvennlig transport og ønsket tettstedsutvikling

I forhold til funksjonalitet og kapasitet vurderes «Vest for Nybyen under samlet» som det beste alternativet. For Drammen stasjon fremstår alternativene C og D som de totalt sett beste løsningene, og alternativ D som det beste med bakgrunn i funksjonalitet og sårbarhet mot stormflo da sporvekslene ligger høyere enn i alternativ C. Vurderinger knyttet til trasé viser at stigningsforhold ikke vil være ihht. Jernbaneløsløst krav for «Vest for Nybyen over» og «Sundland øst», samt for «Pukerud».

Ved vurdering av kapasitet kommer alternativene i korridor Vest for Nybyen så vidt best ut, med alternativene «Sundland øst» og «Sundland vest» på en delt andre plass. «Pukerud» har klart dårligst kapasitet.

Det er en målsetting for IC-prosjektet om 1 time reisetid mellom Oslo og Tønsberg. Reisetiden avhenger av kurvatur og lengde på traseen. Traseen er kortere desto tidligere avgreningen skjer etter Drammen stasjon. Det er små forskjeller i opplevd reisetid da forskjellen kun er opp mot 3 minutter sammenlignet med dagens situasjon mellom Drammen og Kobbervikdalen. Alternativene i korridor Vest for Nybyen rangeres først i forhold til dette målet, deretter «Sundland øst», «Sundland vest» og til sist «Pukerud». «Pukerud» gir tilnærmet ingen gevinst i forhold til dagens reisetid.

Alternativene som forutsetter kryssing over Sørlandsbanen har de laveste investeringskostnadene, det rimeligste alternativet er «Vest for Nybyen over», deretter «Sundland øst». «Sundland vest» er det mest kostbare alternativet.

«Vest for Nybyen under» og «Vest for Nybyen under samlet» er de alternativene som samlet sett har minst inngrep i natur, kultur- og landbruksinteresser. Deretter følger «Pukerud», «Sundland vest» og «Vest for Nybyen over». «Sundland øst» er den med størst inngrep. Dersom man også tar hensyn til vurderinger knyttet til landskapsbilde, rangeres «Vest for Nybyen under samlet» som det beste alternativet.

Alle alternativene tilrettelegger for miljøvennlig transport gjennom etablering av ny togtrasé. Lokale forhold knyttet til nærmiljøet og arealinngrep, vil kunne gi både positive og negative konsekvenser knyttet til ønsket tettstedutvikling og for beboerne i forhold til bl.a. mobilitet, barrierevirkninger og trafiksikkerhet. «Vest for Nybyen under samlet» og «Vest for Nybyen under» vurderes som best fordi konsekvenser i forhold til barrierevirkning og varig beslag av arealer som er viktig for byutvikling er liten.

4.4 Anbefaling

I konsekvensutredningen er det vurdert seks alternativer i fire korridorer. Med bakgrunn i vurderingene anbefales en ny trasé for Vestfoldbanen i korridor Vest for Nybyen der sporene for Vestfoldbanen (både ut- og inngående) legges samlet i kulvert under Sørlandsbanen. Det legges til grunn å drive løsmassetunnel på den siste strekningen inn til bergpåhugget i Strømsåsen.

Alternativene med kryssing under Sørlandsbanen i korridor Vest for Nybyen rangeres som de beste alternativene ved vurdering av de ikke prissatte konsekvensene og har høyest måloppnåelse. For de ikke prissatte konsekvensene er det små forskjeller mellom de to alternativene som krysser under i korridor Vest for Nybyen. I forhold til funksjonalitet vurderes «Vest for Nybyen under samlet» som det beste alternativet, da stasjonsløsningen med utbygging av alternativ D på Drammen stasjon vil kunne bli mer funksjonell og mindre sårbar ved stormflo i Drammenselva.

I samme korridor er «Vest for Nybyen over» utredet. Alternativet kommer dårlig ut i forhold til de ikke prissatte konsekvensene og oppfyller ikke funksjonskravene for fall og stigning på trasé. Alternativet anbefales derfor ikke.

Drammen stasjon bygges om etter alternativ D, som gir lange plattformer til alle spor ved stasjonen og best mulig tilkomst til stasjonen. Løsningen gir best sikring mot stormflo samtidig som det oppnås akseptable løsninger for kontaktledningsanlegget under Bybrua.

Sørlandsbanen mellom Drammen og Gulskogen bygges ut med et ekstra spor i forhold til dagens situasjon.

Gulskogen stasjon bygges om til fire spor til plattform.

Påkoblingen til eksisterende dobbeltspor i Kobbervikdalen anbefales med dimensjonerende hastighet 200 km/t.

Følgende alternativer anbefales ikke:

- Alternativet i korridor «Sundland øst» krysser over Sørlandsbanen og konsekvensene er som for «Vest for Nybyen over» svært negative for de ikke prissatte temaene. Alternativet oppfyller ikke funksjonskravene for fall og stigning på trasé.
- Alternativet i korridor «Sundland vest» er rangert som det nest dårligste ved vurdering av de prissatte konsekvensene og som nummer fire i forhold til de ikke prissatte konsekvensene. Sammenlignet med alternativene med kryssing under Sørlandsbanen i korridor Vest for Nybyen, vurderes dette alternativet å ha flere negative konsekvenser. Alternativet i denne korridoren har ingen spesielle fordeler som kan veie opp de negative forholdene.
- Selv om «Pukerud» er rangert som tredje best ved vurdering av de ikke prissatte konsekvensene, kommer det dårligst ut ved vurdering av de prissatte konsekvensene og måloppnåelse. Traseen oppfyller ikke krav til stigning, har klart dårligst funksjonalitet og kapasitet samt lengst reisetid. Dersom denne korridoren skal være sammenlignbar med de andre korridorene, må det være 4 spor fra Drammen stasjon til avgreningspunktet ved Pukerud. En utvidelse av traseen på denne strekningen vil medføre store konsekvenser for de tilstøtende eiendommene, sannsynligvis må 6 firemannsboliger innløses og rives.

5 BERØRT NÆRMILJØ VED SMITHESTRØM

Etableringen av det nye dobbeltsporet vil ha størst konsekvenser for de som blir direkte berørt. Dette kapittelet omhandler anleggsarbeidet sørøst for Smithestrøm, og hvordan man kan minimere de negative konsekvensene for nærmiljøet.

5.1 Utfordrende anleggsgjennomføring

Det er bestemt gjennom KVU for Intercity Vestfoldbanen at traseen skal legges i tunnel fra vest for Drammen stasjon til Kobbervikdalen. En videreføring av jernbanetraseen fra Drammen stasjon mot vest, og videre i en avgrening mot sør, betyr at traseen føres gjennom et tett befolket område. Utbyggingen vil berøre private eiendommer i større eller mindre grad. Dette som følge av de fysiske tiltakene som skal gjennomføres, og spesielt i forhold til midlertidige anleggsområder. I forbindelse med byggingen av selve anlegget, vil det bli behov for anleggsveier, riggområder og andre midlertidige anlegg. I tillegg blir det behov for midlertidige omlegginger av veier, GS-veier, annen infrastruktur, etc.

Strekningen fra avgreningen fra Sørlandsbanen til bergpåhugget i Strømsåsen er anleggsteknisk utfordrende. Det er i trasévurderinger og vurdering av gjennomførbarhet søkt å oppnå en mest mulig skånsom anleggsgjennomføring med tanke på beboere i området. Detaljerte vurderinger og avklaringer vil skje i reguleringsplanfasen.

På dagstrekningen i Kobbervikdalen kommer anleggsgjennomføringen i mindre grad i berøring av boligområder. Strekningen Drammen – Gulskogen bygges om med et nytt spor på nordsiden av det eksisterende. På denne strekningen berøres heller ikke boligeiendommer direkte.

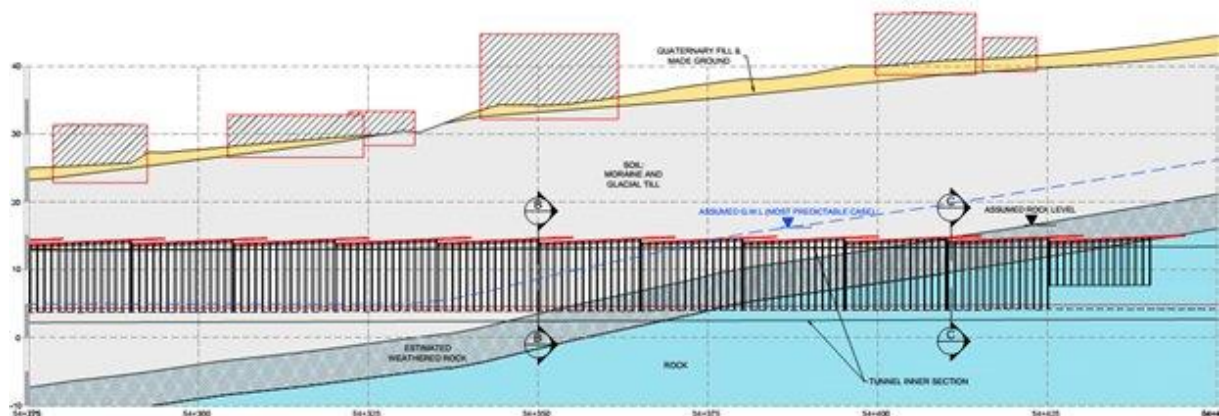
Ved offentlig ettersyn ble det beskrevet to ulike løsninger for bygging gjennom morenemasser: åpen byggegrop for betongkulvert og løsmassetunnel. I høringsperioden er det fremkommet ny kunnskap knyttet til anleggsgjennomføringen. Det er blant annet gjennomført ytterligere grunnundersøkelser som grunnlag for valg av løsning. Jernbaneverket har besluttet å benytte løsmassetunnel som løsning, og å forlenge løsmassetunnelen slik at den starter nord for Konnerudgata. Konnerudgata vil ikke bli berørt i alternativene med kryssing under Sørlandsbanen. Løsningen beskrives i kapittel 5.2.

5.2 Bygging av løsmassetunnel

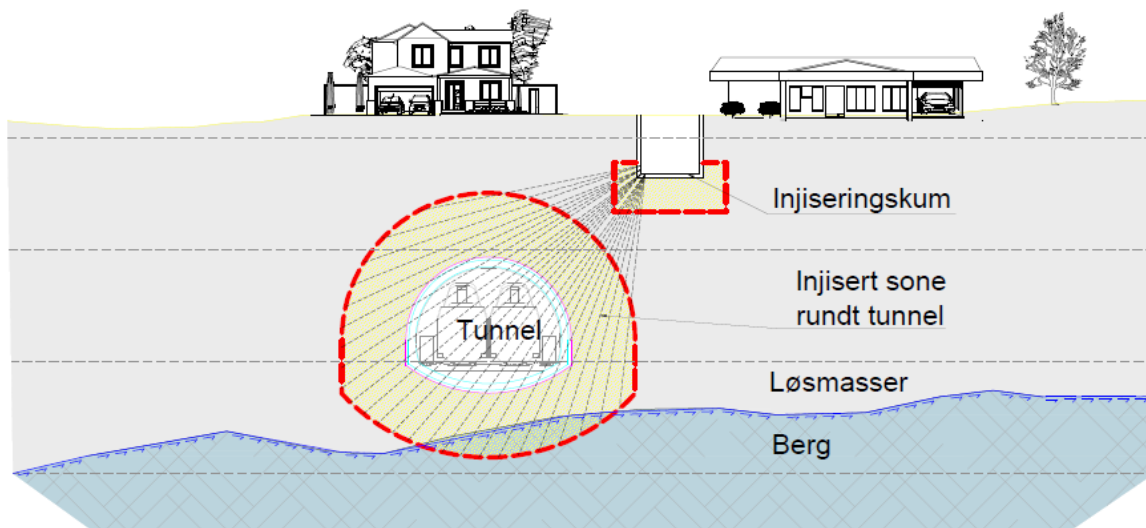
Løsmassetunnel

For å skåne omgivelsene mest mulig i anleggsperioden, er det mulig å bygge en ca. 275 m lang løsmassetunnel. Bygging av løsmassetunnel gjennomføres ved å forsterke løsmassene fra terreng før tunnelen graves ut, se Figur 9.

Arbeidet med grunnforsterkningen tenkes utført fra injiseringskummer som er gravd ned i terrenget. Fra injiseringskummene bores og installeres rør som benyttes til å injisere masse i området rundt tunnelen, for på denne måten å tette og forsterke massene rundt den fremtidige løsmassetunnelen. Injiseringskummene vil bli forsøkt plassert slik at de i minst mulig grad berører de mest attraktive delene av eiendommene over og ved siden av tunnelen.



Figur 8: Prinsippplønsning for sekvensiell driving av løsmassetunnel.



Figur 9: Prinsipløsning for løsmassetunnel, her med grunnforsterkning fra injiseringskum.

Tunnelen graves ved at tunnelverrsnittet deles i flere mindre delverrsnitt, som fortløpende sikres midlertidig. Figur 8 viser et lengdesnitt av mulig løsmassetunnel og hvordan det installeres radielle forbolter og settes stålbuer som midlertidig sikring mens tunnelen drives. Etter at tunnelen er ferdig utgravd og midlertidig sikret, støpes en permanent betongkonstruksjon omsluttet av en vanntett membran.

Midlertidig omlegging av veier

Den åpne byggegropa krysser under flere viktige og tungt trafikkerte veier samt g/s-veier. De viktigste veiene må derfor legges om midlertidig slik at midlertidige bruer over byggegropa kan etableres og tas i bruk. Dette gjelder i hovedsak omlegging for Professor Smiths alle og Smithestrømsveien. Noen mindre gater og veier kan stenges midlertidig ved at det lokalt finnes omkjøringsmuligheter. Det samme gjelder for enkelte g/s-veier. Dette vil bli avklart i den videre reguleringsplanleggingen.

Varighet av byggearbeidene

Byggetiden for de bygningsmessige arbeidene, spunting, graving, massetransport, kulvertbygging, tilbakefylling, etc., fra avgrensingen med Sørlandsbanen og inn til bergtunnelen er vurdert å ta ca. 3,5 år. Etter dette vil det foregå arbeider med spor og elektrotekniske installasjoner i tunnelen i ca. 1,5-2 år. Total byggetid er således beregnet å være ca. 5 år.

For åpen byggegrop fram til Konnerudgata og løsmassetunnel videre inn under bebyggelsen på Danvik, vil byggetiden for de bygningsmessige arbeidene være i underkant av 3,5 år og arbeidene vil ha vesentlig mindre eksponering for omgivelsene på Danvik sammenlignet med åpen byggegrop.

Etablering av riggområder og injiseringskummer for injisering av løsmassetunnelen tar kun ca. et halvt år. Dette vil være den perioden hvor anleggsarbeidene merkes mest på Danvik. Selve injiseringen tar også ca. et halvt år, men disse arbeidene foregår skjermet i injiseringskummene. Etter dette vil tunnelarbeidene foregå under bakken via byggegropen nord for Konnerudgata. Drivingen og sikringen av selve løsmassetunnelen hvor arbeidene foregår via byggegropen, er vurdert å ta ca. 1 år, mens den permanente utstøpingen av den 275 meter lange løsmassetunnelen deretter tar ca. et halvt år.

6 BESKRIVELSE AV ANBEFALTE LØSNINGER

6.1 Drammen stasjon

Det er utredet flere alternativer for ombygging av Drammen stasjon. Ved valg av korridor «Vest for Nybyen under samlet», er det alternativ D som legges til grunn for kommunedelplanen. Det er det eneste alternativet der alle 6 spor får ca. 340 meter lange plattformer. Løsningen har meget god sporkurvatur og gir best tilgjengelighet for de reisende.

Ved stasjonen vil sporene bli hevet, og Bybrua og stasjonshallen vil bli bygget om. Direkte tilgang med trapper fra Bybrua til plattformene på jernbanestasjonen vil bygge opp under det strategiske byplangrepet med styrking av byaksen. Det bidrar med en merkbar forbedring av tilgjengeligheten til stasjonen – spesielt til og fra Bragernes.

Hovedadkomsten til stasjonen fra Strømsø Torg vil være som i dag. Førsteetasjen og underetasjen i stasjonsbygningen tilpasses gangkulverten som utvides. Ombyggingen muliggjør betydelig bedre lysinnfall til underetasjen. Eksisterende gangkulvert forlenges, og gjøres tilgjengelig fra elvepromenaden via plattform. Benytter man elvepromenaden fra Papirbredden/Grønland og østre deler av Strømsø, vil man dermed få en alternativ atkomst til plattformene.

Ved elvepromenaden vil dagens grøntrom mellom stasjon og gangsone utgå, men samtidig åpnes stasjonen i større grad mot elvepromenaden. Heis og trapper til plattformen til spor 6 vil komme ca. 1,5 m ut i promenaden langs Drammenselva. Her er promenaden ca. 7,5 m bred, så det vil fortsatt være rikelig gjenværende bredde. Elvekanten berøres ikke.



Figur 10: Mulig etablering av nye gangadkomster fra Bybrua til alle plattformer.



Figur 11: Foreløpig illustrasjon av Drammen stasjon sett mot øst (alt. D) med delvis ombygd Bybru.

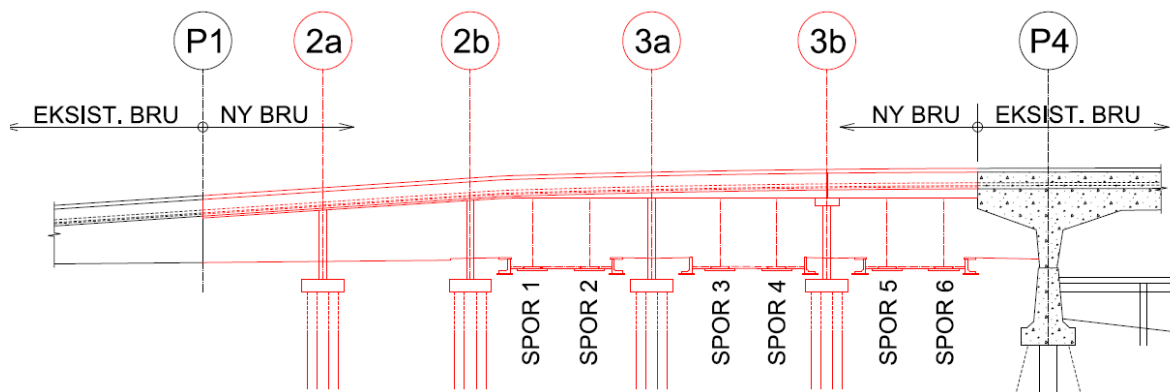


Figur 12: Foreløpig illustrasjon av Drammen stasjon sett mot vest (alt. D) med delvis ombygd Bybru.

6.2 Ombygging av en del av Bybrua

Bybrua har i dag kun 5,2 m fri høyde mellom spor og underkant bru. I tillegg er søyleplassering ugunstig mht. å etablere en god sporplan. En ombygging av deler av Bybrua over sporområdet gir mulighet til å slanke brukonstruksjonen med 90 cm, slik at frihøyde kan økes samt at ny plassering av søylene gir rom for en best mulig sporplan på Drammen stasjon. Ombygd bru vil redusere driftsproblemene som følge av vann og is fra Bybrua.

Som ny brukonstruksjon mellom akse 1 og 4, er en slakkarmert platebru vurdert som den beste løsningen. Arkitektonisk uttrykk for den berørte delen av Bybrua vil bli et viktig element i den videre planleggingen. Dette vil planlegges i nært samarbeid med kommunen.



Figur 13: Ombygd bru, lengdesnitt.

Ved ombygging av brua legges det stor vekt på faseplanlegging. Det er forutsatt at trafikken i minst ett kjørefelt og på ett fortau opprettholdes i hele byggeperioden. Sikker togframføring i byggeperioden forutsettes ivaretatt. Ferdsel på elvepromenaden vil ikke bli berørt av ombyggingen av brua.

6.3 Planskilt kryssing av Sørlandsbanen



Figur 14: «Vest for Nybyen under samlet» der Vestfoldbanen ligger mellom Sørlandsbanesporene.

I løsningen som legges til grunn for kommunedelplanen, legges Vestfoldbanen samlet i en kurve mot sør mellom dagens jernbane og Smithestrøm gård. Inngående Sørlandsbane og godssporet til Sundland legges i en kurve mot syd, samtidig som sporene heves ca. 1,7 m for at Vestfoldbanen skal kunne krysse under. Det inngående og utgående sporet på Vestfoldbanen er dimensjonert for 60 km/t.



Figur 15: Berørte områder mellom Drammen stasjon og Sundhaugen. Detaljert arealbeslag og landskapsmessig utforming avklares i reguleringsplan.

Banen går inn i åsen i området nedenfor Smilhestrom. I dette området er det stor løsmassemekthet og langt ned til fast fjell. Valg av mulig anleggsgjennomføring i dette området ble beskrevet i kapittel 5. Jernbaneverket har besluttet å bygge løsmassetunnel med start nord Konnerudgata. Konnerudgata blir ikke berørt.

6.4 Tunnelstrekningen

Tunnelstrekningen mellom Drammen og Kobbervikdalen er utredet i flere alternativer. Trase med hastighet 200 km/t er det alternativet som er anbefalt og legges til grunn i kommunedelplanen.

Det forutsettes at tunnelen bygges med konvensjonell drivemetode (sprengning) og at det benyttes 2 tverrslag (hjelpetunneler) for atkomst til jernbanetunnelen. Tunnelen er med kulverter og portaler i hver ende ca. 7 km. lang og stiger med 11,8 ‰ i retning Kobbervikdalen. Det er vurdert at en dobbeltsporet jernbanetunnel vil ivareta dimensjonerende trafikk. Lengden tilsier også at det er størst fordeler ved å bygge en dobbeltsporet tunnel. Dette fordi det bl.a. er mulig å få til tverrslag som er innenfor rimelige lengder.

Det er lagt opp til rømning for hver 1000 meter. Dette er tunneler fra jernbanetunnelen direkte ut i dagen. I plankartet er det for øvrig tatt høyde for en eventuell parallell rømningstunnel/servicetunnel i området med bergtunnel.

6.5 Dagsonen i Kobbervikdalen

Påkobling til eksisterende linje i Kobbervikdalen er vurdert ut fra krav til hastighetsprofil og kostnader. Topografi og grunnforhold er vurdert i forhold til hvor det er mulig/hensiktsmessig å etablere tunnelpåhugg.

I utgangspunktet skal ny trase for InterCity-prosjektet dimensjoneres for 250 km/t, men dette er lite hensiktsmessig når sørgående tog ikke når 200 km/t fram til tilkoblingspunktet i Kobbervikdalen, samt at konsekvensene for en slik linje er uforholdsmessig stor. Det er anbefalt at tunnelen fra Drammen til Kobbervikdalen kobles til linjealternativet som er dimensjonert for 200 km/t, fordi dette alternativet svarer ut prosjektbestillingen.

Trase for 200 km/t kommer ut i dagen vest for dagens jernbanetrasé, krysser denne og vil sannsynligvis berøre deler av tomten «Dråpen 22» øst for dagens jernbanespor. Eksisterende bygg berøres ikke. Videre fortsetter traséen på ny jernbanebru over E18 og ny jernbanetrasé i ca. 1200 meters lengde sør for brua. Alternativet krysser videre under en lokalveibru (Gundesølina), hvor det

forutsettes at den eksisterende brua over banen må bygges om. I tillegg berøres tilløpsfyllingen og dermed også avkjørlene for to boliger øst for banen.



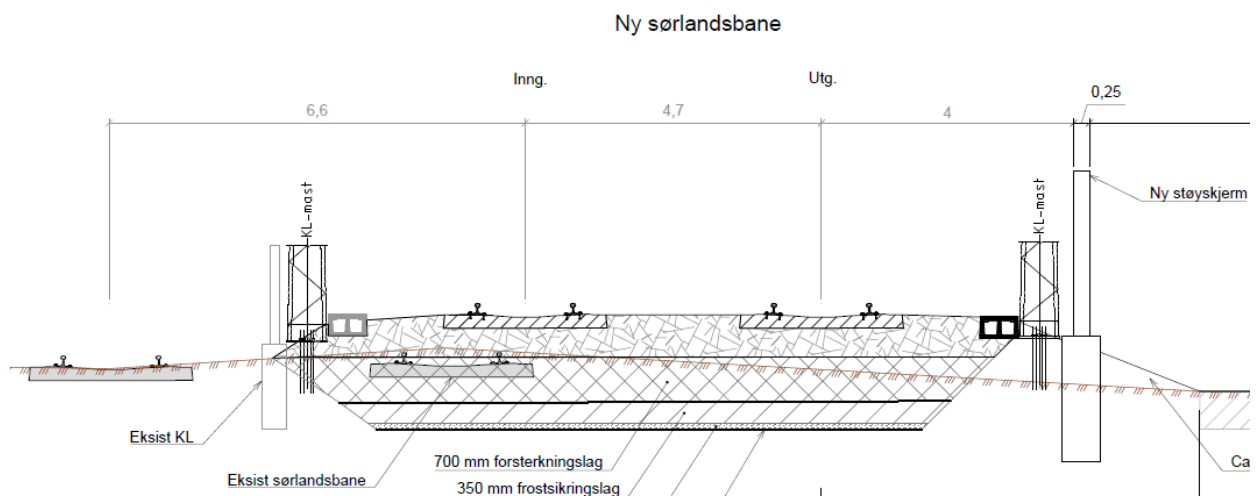
Figur 16: Alternativ 200 km/t i Kobbervikdalen

6.6 Strekingen Drammen stasjon - Gulskogen stasjon

Nytt dobbeltspor for Sørlandsbanen

Som nevnt i kapittel 3.4 må nytt dobbeltspor legges nord for eksisterende gjennomkjøringsspor på Sundland. Det inngående sporet legges med sporavstand 6,6 m i forhold til gjennomkjøringssporet. Nytt dobbeltspor blir liggende til dels nord for eksisterende spor. Båndleggingen i plankartet har tatt høyde for dette.

Det foreslås at det på strekingen settes opp en støyskjerm som vist på snittet i Figur 17. Dette vil være det mest arealeffektive i forhold til de framtidige byutviklingsplanene. Den planlagte hovedsykkelveien kan eksempelvis legges inntil støyskjermen. Dette avklares i reguleringsplanfasen.



Figur 17: Mulig plassering av spor og støyskjerm.

Udergang ved Grønland

Den nye sporplanen medfører at g/s-ndergangen ved Grønland må utvides ca. 4 m mot syd, mens det mot nord blir en utvidelse på ca. 9 m. Ut i fra foreløpige vurderinger er det tilstrekkelig høyde til at man kun trenger å forlenge taket i kulverten mot sør. Mot nord derimot må man senke gang- og sykkelveien i den nye delen for å få tilstrekkelig fri høyde i hele ndergangens lengde. Betongtrauet for rampen opp fra ndergangen på denne siden må bygges om.

Udergang for Kreftings gate

Udergangen er i dag bygget som en firefelts betongkulvert under to hovedspor og ett sidespor til Drammen godsterminal. I tillegg passerer det en g/s-veg lengst nord over konstruksjonen. De nye sporene mellom Drammen stasjon og avgrening for Vestfoldbanen tar hele konstruksjonsbredden. GS-forbindelsen må etableres på nytt. En mulighet er at den etableres på en egen bru ved siden av kulverten. På grunn av dårlige grunnforhold og fare for setninger er det viktig at den eksisterende konstruksjonen ikke får totalbelastning utover det den allerede har i dag.

Området ved Sundhaugen

I området ved Sundhaugen vil nytt dobbeltspor komme nærmere Strømsgodset kirke. Det må derfor bygges en støttemur mellom jernbanetraséen og Strømsgodset kirke. Sundhaugen bru må heves 0,5 meter, slik at krav om fri høyde fra Sørlandsbanen og opp til underkant bru på 7,0 meter innfris.

Det er utarbeidet faseplaner som sikrer at driften på godsterminalen ved Sundhaugen og verkstedet ved Sundland kan opprettholdes i anleggsfasen. Området ved Sundland er flomutsatt ved flom i sidebekker. Sørlandsbanesporene foreslås løftet mot Gulsbogen for å sikre ny Sørlandsbane mot oversvømmelse.

Fremtidig Tilfartsvei vest

Det er vedtatt å bygge Tilfartsvei vest. Veien vil bli en forbindelse fra E134 i tunnel til Sundlandområdet, i dagen gjennom Sundlandområdet, og videre under jernbanen med tilkobling til rundkjøring ved Øvre Sund bru. Nytt dobbeltspor for jernbanen vil ikke komme i konflikt med planlagt veitrasé.

Forlengelse av g/s-ndergang for Arboalleen

Øst for Gulsbogen stasjon er det i dag en g/s-ndergang i forlengelsen av Arboalleen. Denne må forlenges 3-4 m mot nord fordi sporene er trukket lenger mot nord. Udergangen forlenges i tilsvarende utførelse som i dag.

6.7 Gulsbogen stasjon

Stasjonen må bygges om både fordi det skjer en sterk utvikling i stasjonens influensområde og fordi den får en viktig rolle som avlastnings- og vendestasjon både under- og etter ombyggingen av Drammen stasjon. For å få tilstrekkelig kapasitet for jernbanesystemet i anleggsperioden, må Gulsbogen stasjon bygges før ombyggingen av Drammen stasjon påbegynnes.

Ny sporplan gir vending for to tog til plattform (spor 2 og 3) og to forbikjøringsspor (spor 1 og 4). Spor 1 går som en lang rettlinj fra Drammen og videre vestover, og medfører at kulverten for Baker Thoens Alle og Rødgata må forlenges. Plattformene er 350 m lange.

Spor 4 lengst mot sør, er et gjennomgående spor, og vil med sin kurvatur kun ha en dimensjonerende hastighet på 100 km/t. Her er det tatt hensyn til at omfanget av sporområdene ikke skal gå utover boliger, gangveier og Gulsbogen senter.

Nødvendig total stasjonsbredde gjør at nærheten til bolighus og Gulsbogen senter blir utfordrende i sør, mens plasseringen av parkering, stasjonsbygning og sykkelhotell gir konflikter i nord. Stasjonen er foreslått plassert slik at bolighusene sør for stasjonen kan beholdes.

Drammen kommune er i gang med et planarbeid for de tilstøtende arealene til stasjonen. Det er derfor avtalt at Jernbaneverkets forslag til kommunedelplan kun skal omfatte jernbaneområdet.



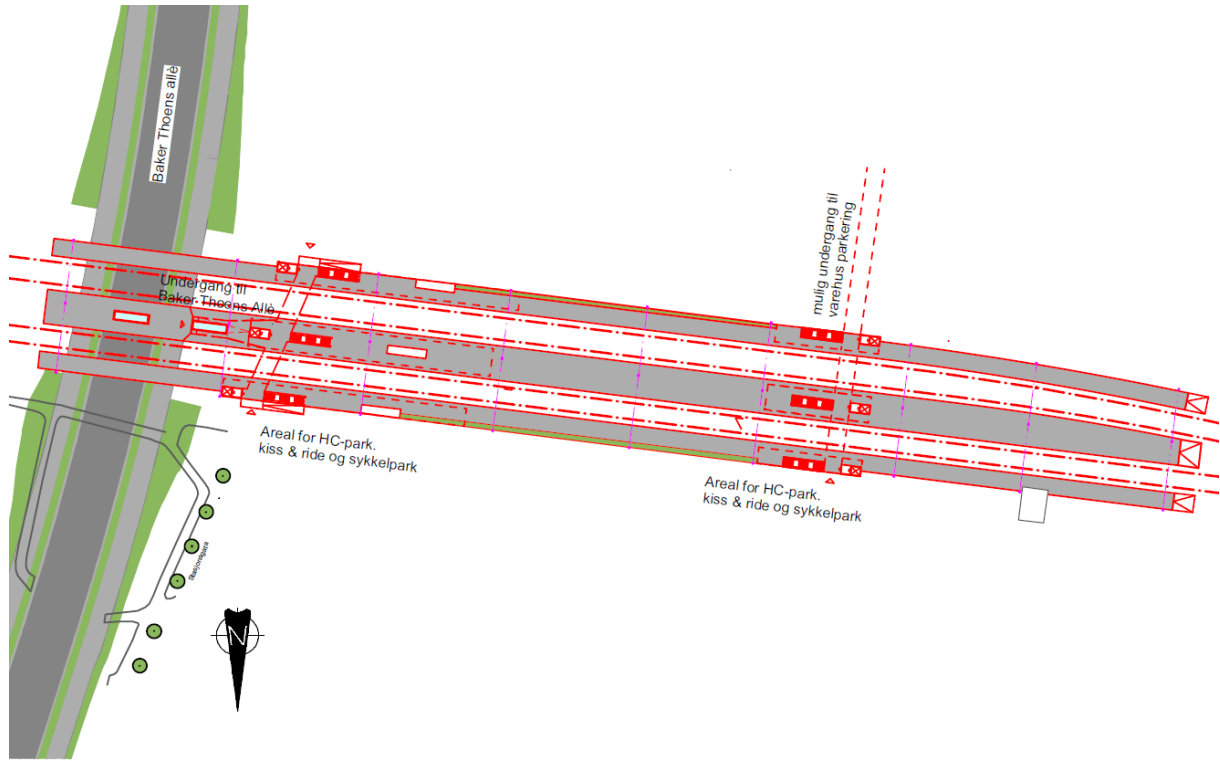
Figur 18: Illustrasjon av mulig fremtidig Gulskogen stasjon med Baker Thoens alle i fire felt.

Det er tenkt etablert trapp- og heisforbindelse ned til undergang for hver plattform. I tillegg foreslås det en utvidelse av undergangen ved midtplattform mot nye Baker Thoens Alle. Man oppnår dermed en universell forbindelse med alle plattformer selv ved heisbrudd. Fortau langs Baker Thoens Alle fungerer da som ramper i avvikssituasjoner selv om ganglinjene blir noe lange. Gangtrafikk fra syd og øst vil i normalsituasjonen også kunne benytte den nye inngangen fra fortauet under jernbanebrua.

På den vestre del av plattformene kan det etableres ekstra undergang for å korte ned gangavstanden mellom plattform og parkeringsarealene. Denne undergangen kan, i tillegg til trapper, også utstyres med heis til plattformene. To heiser til hver plattform gir en ekstra sikkerhet mot driftsstans, og er i tråd med anbefalingen i Strategisk rammeverk for stoppesteder [8] for atkomst uten rampeforbindelse. Plassering av den vestlige undergangen bør optimaliseres i reguleringsfasen, slik at den tilpasses Gulskogen kjøpesenter best mulig.

Sporplanen som kommunedelplanen baserer seg på medfører at stasjonsområdet utvides mot nord og at plattformene forlenges mot øst. Dette medfører at jernbanebrua blir bredere. Dagens frihøyde på 4,1 m under bru opprettholdes. Baker Thoens Alle er planlagt utvidet fra 2 til 4 felt, og eksisterende jernbanebru erstattes derfor med en ny lengre bru. Begge disse forholdene vil bety at eksisterende stasjonsbygning må rives. Eksisterende sykkeltotell kan flyttes innenfor stasjonsområdet.

Det forutsettes at detaljer løses i reguleringsplanfasen, slik som utforming av plattformer, underganger, heiser, letak, lerom, sykkelparkering, kiss&ride, HC-parkering, korttidsparkering med mer.



Figur 19: Mulig fremtidig Gulskogen stasjon, plattformer og atkomster. Nytt anlegg markert med rødt.

7 PLANFORSLAGET

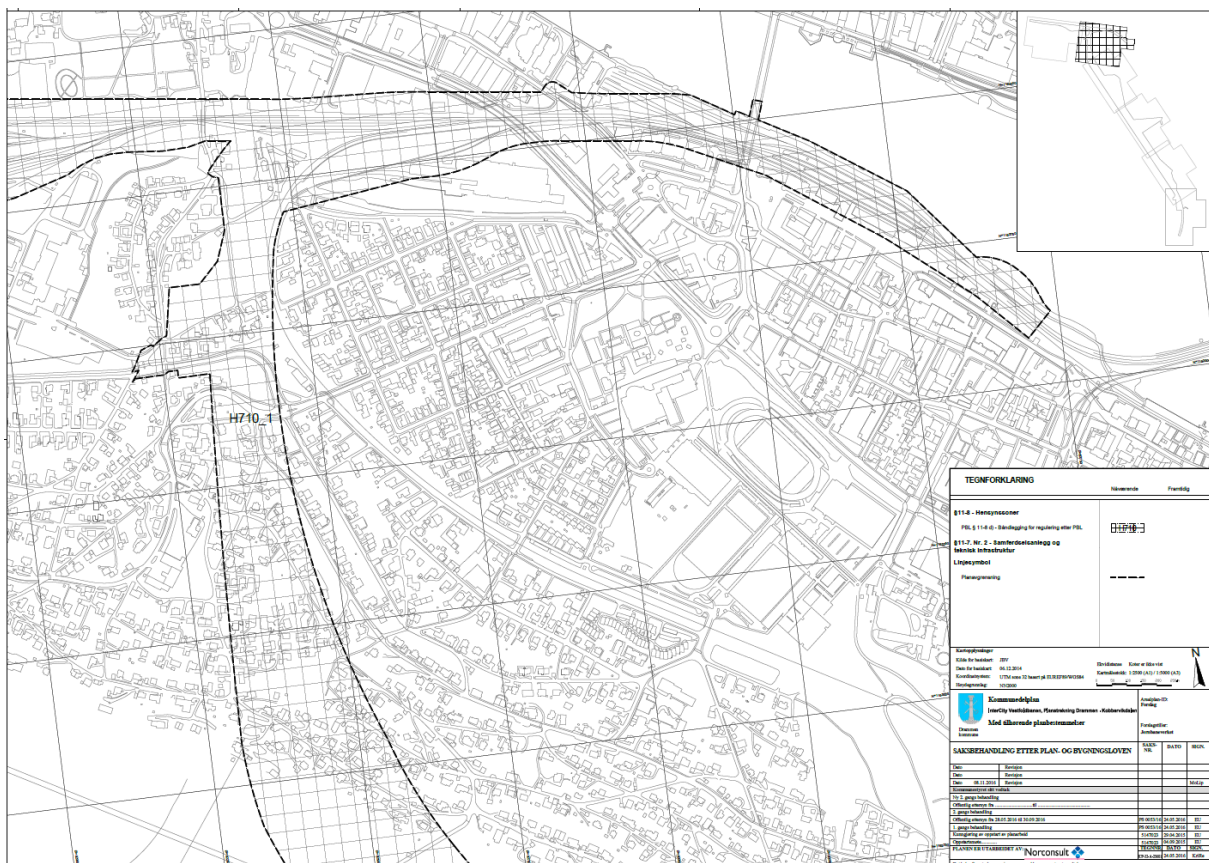
7.1 Plankart

Plankartet er fordelt på seks kartutsnitt. Målestokk er satt til 1:2500 i A1 og 1:5000 i A3. Planområdet er ca. 2,7 km² stort, omfatter to jernbanestasjoner og korridor for fremtidig dobbeltspor for en samlet strekning på om lag 12,3 km, samt nødvendige jernbanetekniske bygg og installasjoner. I tillegg omfatter planområdet arealer for hjelpetunneler (tverrslagstunneler, rømningstunneler, service-tunneler, etc.) og enkelte permanente jernbanerelaterte veiframføringer. Avsatt korridor er bevisst gjort romsligere enn det fremtidige jernbanetiltaket for å sikre tilstrekkelig fleksibilitet til å kunne gi anlegget en best mulig plassering og utforming.

Etter offentlig ettersyn er båndleggingssonen snevret inn flere steder. Blant annet går nå båndleggingen utenfor gårdsbebyggelsen ved Smithestrøm og legger bånd på minst mulig av tilhørende tomt. Sonen er også snevret inn i Strømsåsen og båndlegging for tverrslag ved Fjellsveien er fjernet.

Endelig arealutstrekning for tiltaket fastsettes i reguleringsplanfasen.

I figuren under er ett av utsnittene fra plankartet vist.



Figur 20: Utsnitt av plankart med båndleggingssonen.

Alle arealer innen planområdet er avsatt til hensynssone *Båndlegging for regulering etter PBL*, jf. plan- og bygningsloven § 11-8 d). Båndleggingen oppheves så snart det foreligger vedtatt reguleringsplan for tiltaket, og senest innen fire år etter vedtak av kommunedelplanen. Hensikten med båndleggingen er å sikre at det ikke iverksettes planleggings- eller byggearbeid innenfor planområdet som kan være til hinder for realiseringen av jernbanetiltaket. Med unntak av de restriksjoner som følger av båndleggingen, vil gjeldende arealdel og reguleringsplaner innen planområdet fremdeles gjelde.

7.2 Planbestemmelser

Planbestemmelsene [19] utfyller plankartet. Det er sammen med bestemmelsene også utformet retningslinjer for reguleringsplanfasen.

Den viktigste bestemmelsen er knyttet til hensynssone – båndlegging, som sikrer arealer til banen.

Etter offentlig ettersyn er planbestemmelse § 3.3, 3.5, 4.1 og 5.1 er endret i tråd med innspill fra Statens vegvesen. To nye retningslinjer for reguleringsplanen er tatt inn. § 5.2.8 omhandler hensyn til matjord og § 5.2.9 dreier seg om kulturminner og kulturmiljø.

7.3 Virkninger av planen

Kommunedelplanen båndlegger arealer for ønsket korridor. Alt areal innenfor planområdet er båndlagt for bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Drammen - Kobbervikdalen. Tiltaket omfatter også ombygging av Drammen stasjon, Gulskogen stasjon, og strekningen mellom.

I praksis betyr det at kommunedelplanen legger bånd på tiltak som kan være til hinder for planlegging og utbygging av ny Vestfoldbane, inntil reguleringsplan er vedtatt etter Plan- og bygningsloven. Søknader om tiltak som ligger innenfor båndleggingssonen skal forelegges Jernbaneverket for uttalelse før vedtak fattes.

I reguleringsfasen vil det kunne bli justeringer av traseer og stasjoner for å få bedre linjeføring, best mulig tilpasning til omgivelsene og andre optimaliseringer. Løsninger vist i illustrasjoner og andre tegninger er kun foreløpige og viser én av flere mulige løsninger.

Grunneiere (rettighetshavere) kan ikke kreve erstatning etter skjønn før etter at reguleringsplan er vedtatt.

7.4 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen [22] er gjennomført i henhold til PBL §4.3, for å gi en overordnet og representativ fremstilling av risiko for skade på 3. persons liv og helse, materielle verdier og miljø.

Det er ikke identifisert uakseptabel risiko for noen av alternativene, verken i driftsfase eller anleggsfase. Flom i Drammenselva vil ikke ha betydning for noen av de planlagte tiltakene. Stormflo i Drammensfjorden vil være av betydning for områdene rundt Drammen stasjon. Flom i sidebekker er det mest uforutsigbare elementet, fordi konsekvensen i stor grad vil være avhengig av om flomveiene blokkeres eller ikke, samt kapasiteten til utslippsledningene.

Det vises til ROS-analysen for ytterligere informasjon.

7.5 Miljøprogram

Miljøprogram for prosjektering [23] er utarbeidet som et retningsgivende dokument forankret i Jernbaneverket sitt miljøstyringssystem. Det avklarer ansvar, roller og styrende dokumenter for miljøtemaet.

Miljøprogrammet har til hensikt å øke bevisstheten om miljøriktig bygging, og være et hjelpemiddel for både prosjekterende, utførende og de som drifter og vedlikeholder den ferdige banen. Programmet skal også sikre at relevante vedtak og beslutninger fra tidligere planfase (f.eks. konsekvensutredning og reguleringsplan) blir belyst og ført videre til miljøoppfølgingsplanen.

Miljøprogrammet er et levende dokument som gir en oversikt over det konkrete prosjektet, miljøregelverk og miljøkrav. Programmet skal ligge til grunn for valg av tiltak gjennom hele prosjektets livsløp og følges opp gjennom miljøoppfølgingsplaner (MOP).

7.6 Planlagt framdrift

Kommunedelplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn i løpet av mai 2016 og forventes vedtatt i desember 2016. Foreløpig fremdrift tilsier at reguleringsplanen vil kunne vedtas i løpet av våren 2018. Anleggsarbeidene forventes gjennomført 2019-2024.

8 FORUTSETNINGER OG ANDRE PLANER

En rekke vedtatte overordnede planer og nasjonale føringer har betydning for planarbeidet. De mest sentrale er omtalt i de påfølgende delkapitler.

8.1 Nasjonale føringer

Forskrift om konsekvensutredninger (revidert 01.01.2015)

Forskriften [6] 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.

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).

Tiltaket er utredet i tråd med forskriften og i samsvar med fastsatt planprogram.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Forventningene [4] 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.

Planen er utformet i nær dialog med Drammen kommune. Planen er også presentert i regionalt planforum. Som et nasjonalt løft for jernbanen i IC-området, støtter planen opp om bærekraftig utvikling ved å være en effektiv og attraktiv kollektivløsning.

Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging

Hensikten med retningslinjene [5] er å oppnå samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt bidra til effektive planprosesser. Infrastruktur og fremkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres, og knutepunkter for kollektivtrafikken bør ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler.

Kommunedelplanen sikrer areal for infrastruktur for kollektivtrafikk.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Formålet med retningslinjene [11] 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.

Nye ombygde stasjoner vil øke tilgjengeligheten generelt, noe som er i barn og unges interesser også. Det er ellers vurdert konsekvenser i anleggsfasen og konsekvenser for nærmiljø, lekeområder etc. Omlegging av gater og gang-/sykkelveier er vurdert. Disse og andre forhold følges opp mer konkret i reguleringsplanfasen.

T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen

Formålet med retningslinjen [12] 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 vei- og baneanlegg. Planforslaget legger ikke opp til ny støykilde, men traseen blir flyttet og vil gi endret støysituasjon for bebyggelsen rundt.

Støy er utredet, og retningslinje 5.2.4 i planbestemmelsene sikrer at forholdet følges opp i senere planfaser.

Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)

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

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.

Naturmiljø er utredet i henhold til planprogrammet, slik at tiltaket er vurdert i lys av naturmangfoldloven. Retningslinje 5.2.5 sikrer utarbeidelse av plan for Ytre Miljø der miljøtiltak videreføres inn i prosjekteringsfasen. Videre grunnundersøkelser vil også øke kunnskapen slik at endring av grunnvann- eller overflatevannstand i markaområdene unngås.

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

Retningslinjene [13] 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.

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse og egen fagutredning for flom, stormflo og overvann. Sikkerhet mht. utglidning ved kvikkleire har også vært et tema i den geotekniske vurderingen. Temaet utredes mer spesifikt i reguleringsplanfasen.

8.2 Regionale planer, Buskerud

Regional planstrategi for Buskerud 2013-2016

Regional planstrategi [14] 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 fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. Raske forbindelser innen fylket og mot Oslo er avgjørende. Bedret kollektivtilbud er nødvendig for å løse utfordringene.

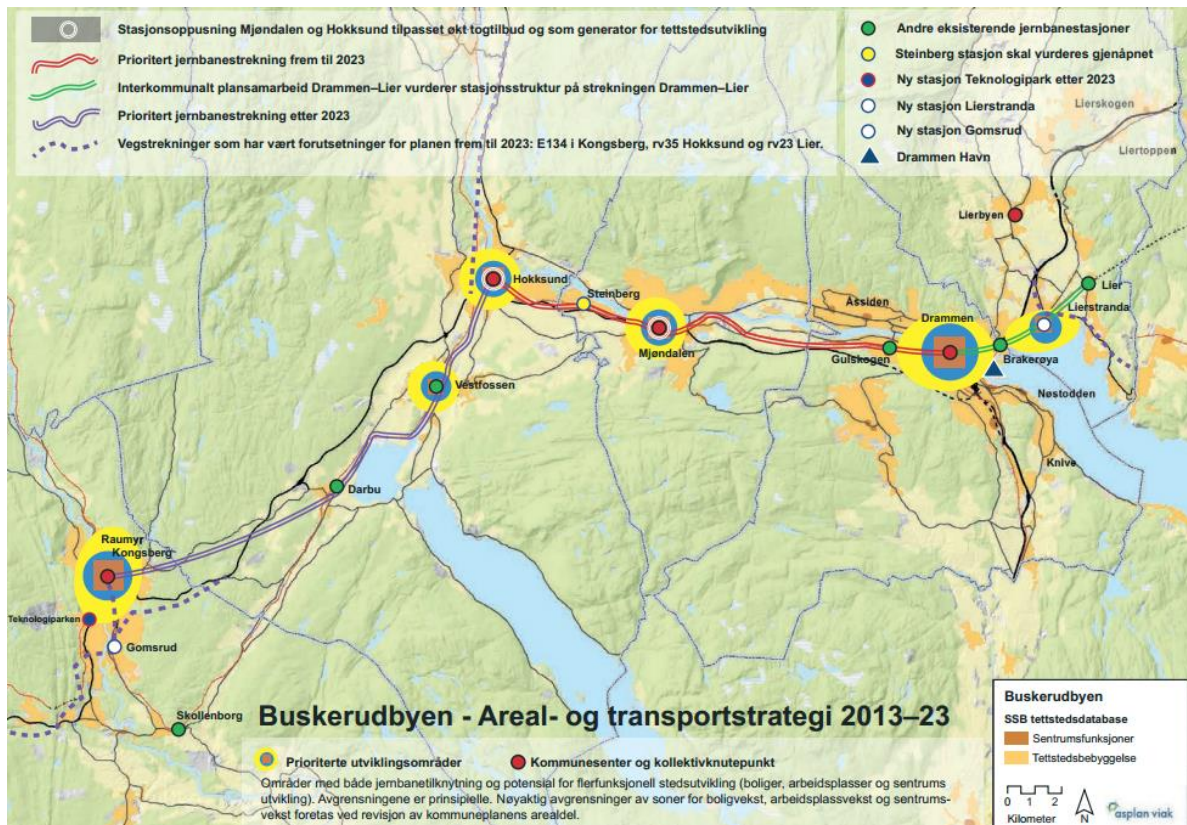
Planforslaget IC Drammen – Kobbervikdalen samsvarer med strategien ved å tilrettelegge for bedre kollektivtilbud.

Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023

Planen [15] gir føringer for utvikling av areal- og transportsystem i Buskerud. Planen skal legge til rette for den forventede befolknings- og næringsveksten i byområdet frem 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.



Figur 21: Areal- og transportstrategi Buskerudbyen, knutepunktplassering.

Planforslaget IC Drammen – Kobbervikdalen tilrettelegger for et bedre togtilbud, med økt kapasitet både på Drammen stasjon og Gulsjøen stasjon.

KVU Buskerudbypakke 2

Konseptvalgutredningen [16] skal "avklare forholdet mellom restriktive tiltak for biltrafikken, satsing på kollektivtransporten, gange og sykkel, stimulerende tiltak, videre utbygging av hovedveisystemet og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i regionen."

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

Planforslaget IC Drammen – Kobbervikdalen tilrettelegger for et bedre togtilbud, med økt kapasitet både på Drammen stasjon og Gulsjøen stasjon, og nytt dobbeltspor mellom Drammen og Gulsjøen.

Utredning av fremtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud

I 2013-2014 ble det gjennomført en utredning av fremtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud [3]. Gjennom utredningen ønsket man 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 avgrensningen for Vestfoldbanen, ble utviklet og vurdert.

Utredningen med supplerende vurderinger viser at konseptalternativet kalt «Stasjon Strømsø light» (med Drammen stasjon lokalisert som i dag) var det konseptet som kom best ut og som ville resultere i høyest kostnadseffektivitet.

Konseptet med Drammen stasjon lokalisert som i dag er derfor anbefalt å ligge til grunn for den videre 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 fungere 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 vedtok i mars 2015 at dette konseptet skal legges til grunn for InterCity-utbyggingen, og det har vært førende for arbeidet med kommunedelplanen.

8.3 Lokale planer og avtaler

Samarbeidsavtale for 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 deriblant Sundland og Nybyen. Denne vil ligge til grunn for videre utvikling i Drammen.



Figur 22: Avtale om samlet jernbane- og byutvikling i Drammen (KPs arealdel, planbeskrivelse s. 42).

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.

Avtalen er en viktig premissgiver for arbeidet med nytt dobbeltspor gjennom Drammen. Foreslått båndlagt korridor vest for Nybyen tilsvarer avmerket blått areal ved Sundhaugen. Kommunedelplanen følger dermed opp intensjonene i samarbeidsavtalen.

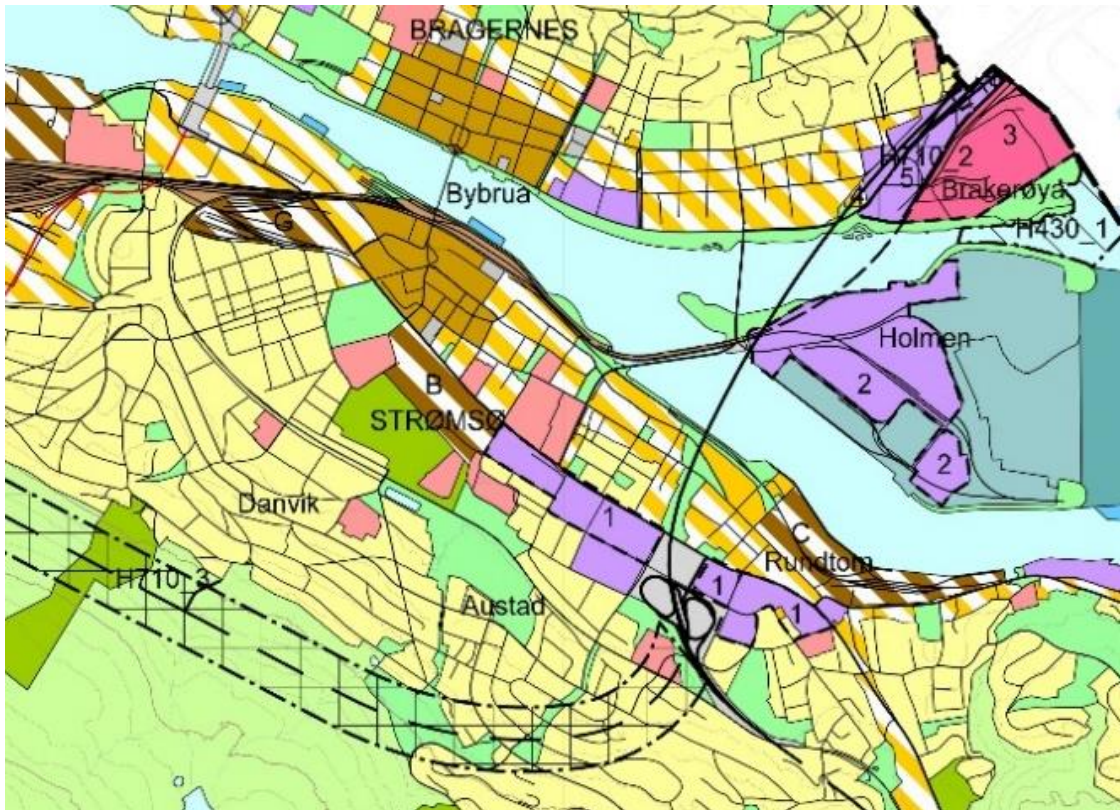
Kommuneplanens arealdel 2014-2025

I forhold til arbeidet med plan for nytt dobbeltspor, vil kommuneplanens arealdel [9] som knyttes til langsiktige arealvurderinger, være den viktigste overordnede planen å forholde seg til. Aktuelle utsnitt fra ny arealdel, er vist i Figur 23, Figur 24 og Figur 25.

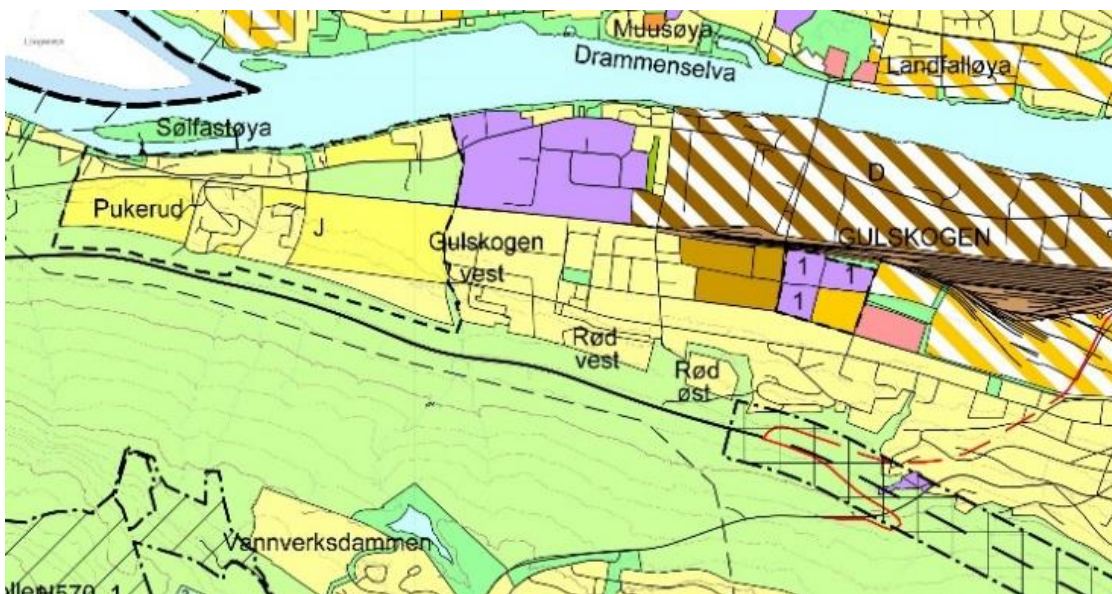
Aralet ved Sundland og Grønland er i kommuneplanen avsatt til "Kombinert formål bybebyggelse" (gul-hvit skravur). Arealene i retning Gulsbogen er ellers avsatt til offentlig bebyggelse (rødt), næring (lilla) og sentrumsformål (brunt). Det meste av arealene mellom Øvre Sund bru og Rødgate er avsatt til transformasjonsområder (brun-hvit skravur). Mellom Gulsbogen og Pukerud er det foreslått fremtidig byggeområde for bolig (gult).

Det er vedtatt å bygge ny Tilfartsvei vest. Veien vil bli en forbindelse fra E134 under Gulsbogen, i dagen gjennom Sundlandområdet, og videre under jernbanen med tilkobling til rundkjøring ved Øvre

Sund bru. Det er også planlagt en ny veiforbindelse vest for Gulskogen fra Skogliveien under Sørlandsbanen til Øvre Eikervei.

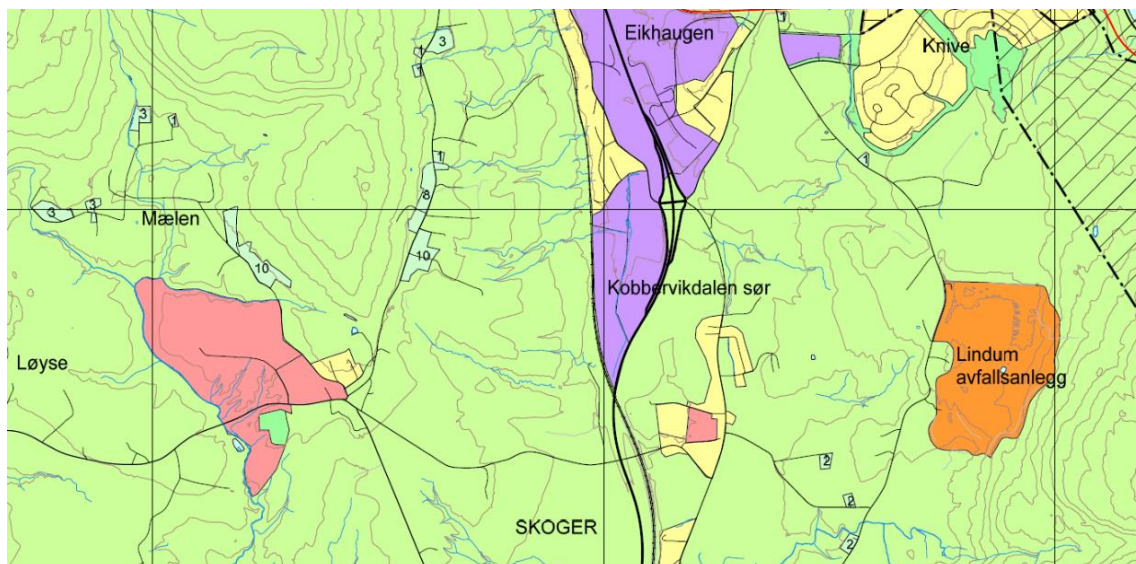


Figur 23: Kommuneplanens arealdel, utsnitt fra sentrum.



Figur 24: Kommuneplanens arealdel, utsnitt fra Gulskogen og Pukerud.

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



Figur 25: Kommuneplanens arealdel, utsnitt fra Kobbervikdalen.

Det er i vedtatt plan ikke satt av arealer til jernbanetraseen, og tiltaket IC Drammen – Kobbervikdalen vil kreve inngrep i arealer som er avsatt til andre formål. Det er ønske om høystandard sykkelvei på nordsiden av Sørlandsbanen. Det er i konsekvensutredningen ikke gjort detaljerte vurderinger av en sykkelvei, men dette vil kunne innpasses i det videre planarbeidet. Kommuneplanen forutsetter fortetting rundt stasjonene, noe som vil bygge opp under tiltaket.

Kommunedelplan Sentrum (2006)

Kommunedelplanen [10] 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. Temaene er omhandlet i ICP-32-A25500 Konsekvensutredning - hovedrapport.

Områderegulering for Sundland (2015)

Arealet foreslås i hovedsak regulert til sentrumsformål (bolig, forretning og næring), boligbebyggelse, undervisning, og offentlig eller privat tjenesteyting samt vei og friområde. Planen omfatter også trasè for ny Tilfartsvei vest.



Figur 26: Vedtatt områderegulering av Sundland, inkludert Tilfartsvei vest / tilfartsvei Konnerud (sluttbehandlet 16.06.2015)

Områdereguleringen legger til rette for utbygging av ca. 260.000 m² BRA. Av dette er det ca. 800 boliger i tillegg til offentlig- og privat tjenesteyting, undervisning og andre næringsfunksjoner. En del av de eksisterende bygninger har verneverdi.

I anleggsperioden vil planen berøres i noen grad. Kulvert for Tilfartsvei vest under Sørlandsbanen bør koordineres med etablering av nytt dobbeltspor for Sørlandsbanen.

Reguleringsplaner under arbeid

Følgende reguleringsplaner er under arbeid i eller ved planområdet:

Tabell 3: 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
336	Detaljregulering for Gulsbogen senter, Guldlisten 35 og Guldlisten 20
335 (KP)	Gulsbogen vest; disposisjonsplan (KP's arealdel stiller krav til området)
369	Detaljregulering for Konnerudgata 71 og 73, Blektjernveien 2a og b
349	Detaljregulering for Professor Smiths allé 54
374	Detaljregulering for Drammen stasjon/Doktor Hansteins gate
371	Detaljregulering for Vintergata 11, 15, Professor Smiths Alle 46, 48, 50A og 50
365	Detaljregulering for E134 Strømsåstunnelen

REFERANSER, VEDLEGG OG GRUNNLAGSDOKUMENTER

Referanser

- [1] Stortingsmelding 26 (2012-13) om NTP 2014-23.
- [2] Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Skien, Jernbaneverket, 16.02.12.
- [3] Konseptanalyse Fremtidig areal- og sporbehov for Nedre Buskerud, UTF-00-A-20103, Jernbaneverket, 20.05.14.
- [4] Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, Kommunal- og moderniseringsdepartementet 12. juni 2015
- [5] Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging, Kommunal- og moderniseringsdepartementet 26. september 2014
- [6] Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, Kommunal- og moderniseringsdepartementet 01.01.2015.
- [7] Fastsatt planprogram for Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Drammen – Kobbervikdalen i Drammen kommune, ICP-32-A-20310, Jernbaneverket, 18.09.2015
- [8] Jernbaneverket (2015). Strategisk rammeverk for stoppesteder, høringsutgave.
- [9] Drammen kommune (2015) Kommuneplanens arealdel 2014-2036
- [10] Drammen kommune (2006) Kommunedelplan Sentrum
- [11] Miljøverndepartementet (1995). Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planlegging.
- [12] T-1442 "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging" (2012). Klima- og forurensningsdirektoratet.
- [13] Flaum- og skredfare i arealplanar, 22. mai 2014, NVE.
- [14] Regional planstrategi for Buskerud 2013-2016, 6. desember 2012, Buskerud fylkeskommune.
- [15] Areal- og transportplan for Buskerudbyen 2013-2023, 7. februar 2013, Buskerudbyen
- [16] KVV Buskerudbypakke 2, februar 2013, Statens vegvesen
- [17] Samarbeidsavtale for jernbane- og byutvikling i Drammen, 12. mai 2015.

Vedlegg og grunnlagsdokumenter

- [18] Plankart (utsnitt 1-6), Norconsult, 23.11.2016
- [19] Planbestemmelser, Norconsult, 23.11.2016
- [20] Illustrasjonsplan, Norconsult, 23.11.2016
- [21] Konsekvensutredning - Hovedrapport, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [22] ROS-analyse, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [23] Miljøprogram for prosjektering, Norconsult, 23.11.2016
- [24] Fagrapport flom, stormflo og overvann, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [25] Fagrapport støy og vibrasjoner, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [26] Fagrapport prissatte konsekvenser, IC Drammen - Kobbervikdalen, Vista analyse, 23.11.2016
- [27] Fagrapport støy i anleggsfasen, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [28] Fagrapport byutvikling, IC Drammen - Kobbervikdalen, 23.11.2016
- [29] Fagrapport nærmiljø og friluftsliv, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult 23.11.2016
- [30] Fagrapport kulturminner og -miljø, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [31] Fagrapport landskapsbilde, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [32] Fagrapport naturressurser, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [33] Fagrapport naturmiljø, IC Drammen - Kobbervikdalen, Norconsult, 23.11.2016
- [34] Fagrapport konsekvenser i anleggsperioden, IC Drammen - Kobbervikdalen, 23.11.2016

**InterCity Drammen - Kobbervikdalen
Kommunedelplan - Planbeskrivelse**

Utgitt november 2016

Utgitt av Jernbaneverket

Postadresse Jernbaneverket, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post postmottak@jbv.no

05280

Sentralbord/vakttelefon

