



Kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen - Hokksund - Revidert planmateriale. Saksordfører: Hans Kristian Sveaas

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
1/19	Kommuneplanutvalget	08.05.2019
65/19	Kommunestyret	22.05.2019

Saksopplysninger

Planmaterialet for korridor for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund er revidert etter offentlig ettersyn høsten 2017. Bane NOR har oversendt planmaterialet for behandling. Bane NOR opprettholder anbefalingen om korridoren som i hovedsak følger dagens trasé mellom Gulskogen og Mjøndalen, og det sørlige alternativet utenom Steinberg fram til Hokksund. Rådmannen anbefaler at planforslaget for strekningen Mjøndalen – Hokksund legges ut til nytt offentlig ettersyn. Rådmannen støtter videre at planforslaget for strekningen Gulskogen – Mjøndalen kan stadfestes.

Kommunestyret behandlet høringsforslaget 20.9.2017, jf. K-sak 104/17, og gjorde følgende enstemmige vedtak:

Øvre Eiker kommune gir følgende hørings svar til forslag til kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Hokksund:

- 1. Anbefalingen om i hovedsak å følge nåværende trase på strekningen Gulskogen – Mjøndalen støttes.*
- 2. Valg av trase for strekningen Mjøndalen – Hokksund vil ha høye kostnader og store langsiktige konsekvenser. Diskusjonene om planmaterialet med BANE Nor i høringsperioden har synliggjort at det kan være mulig å gjøre justeringer i forslagene. Dette kan gjøre prosjektet mer skånsomt både for bebyggelse, dyrka jord og kulturlandskap. Det synes spesielt viktig å få en nærmere kunnskap om muligheter for bedre samordning med eksisterende og framtidige løsninger for E 134. Det bør derfor gjøres ytterligere utredninger av mulige justeringer av begge de to hovedkorridorene før kommunedelplanen legges fram til endelig behandling.*
- 3. Det er nødvendig å få fram plangrunnlaget for hensetting og utredningen om etappevis utbygging for å gjennomføre to tog i timen, som del av grunnlaget for sluttbehandlingen.*
- 4. Det vurderes som positivt at passerings- og ventespør for godstog foreslås løst utenfor stasjonsområdet i Hokksund, og at vendespor for persontog legges nord for stasjonsområdet, på Bane Nors egen grunn.*
- 5. Omfanget av prosjektet og de manglene som er påpekt i plangrunnlaget, spesielt for strekningen Mjøndalen – Hokksund, tilsier at planmaterialet suppleres og oppdateres før det sendes ut på nytt offentlig ettersyn.*

Begrunnelse

Øvre Eiker kommune er fornøyd med at planarbeidet for dobbeltsporet Gulskogen – Hokksund er kommet godt i gang. Dette er en forutsetning for en snarlig bedring av togtilbudet og langsiktig satsing på nødvendig modernisering av hele jernbanesystemet mellom Gulskogen og Kongsberg. Planarbeidet så langt viser at det er store utfordringer med en framtidig trase som skal ivareta de tekniske kravene som er satt for slike jernbaneprosjekter. Planmaterialet er pr i dag ikke fullstendig siden utredningene om trinnvis utbygging og hensetting ikke er lagt fram. Det framstår også som en svakhet at veimyndighetene ikke har oppdrag om å bidra i planleggingen. Byggingen av dobbeltsporet helt fram til Hokksund, vil trolig ligge mange år fram i tid. Det synes derfor fornuftig å bruke noe mer tid på å vurdere mulighetene for justeringer i de to hovedkorridorene som kan gjøre utbyggingen mer skånsom for bebyggelsen, redusere nedbygging av dyrka jord og inngrepene i det unike kulturlandskapet.

Bane NOR og Jernbanedirektoratet orienterte i formannskapetets møte 13.3.2019 om status for arbeidet med Kommunedelplan for dobbeltspor Gulskogen – Hokksund. Det reviderte planmaterialet er oversendt fra Bane NOR 11.4.2019, jf. vedlagt oversendelsesbrev. Plankart, bestemmelser og øvrig planmateriale er publisert på politisk fellesområde og kommunens hjemmeside.

Materialet fra høringen er brukt som grunnlag for justering av planmaterialet, og dialog med regionale og statlige myndigheter. Statens vegvesen har frafalt sin innsigelse. Buskerud fylkeskommune har frafalt sine innsigelser, og har vedtatt å støtte sørlig trase med de endringene som er gjort i planbestemmelse for å redusere arealbeslag av dyrka mark og ulemper for landbruket. Fylkesmannen opprettholder innsigelsen til hele strekningen, hovedsakelig begrunnet i nasjonal jordvernstrategi.

Revidert planmateriale ble oversendt kommunene våren 2018. Kommunene etterspurte ytterligere materiale, spesielt knytta til hvordan planforslaget ville berøre bygninger og næringsdrift, og mulighet for trinnvis utbygging og økt frekvens uten full utbygging av dobbeltspor. Etter nærmere dialog med kommunene, valgte Bane NOR å bearbeide materialet ytterligere gjennom arbeidet med en såkalt Hovedplan.

Bane NOR opprettholder sin anbefaling med midtre korridor (hovedsakelig eksisterende trasé fra Gulskogen til Mjøndalen, og søndre korridor (utenom Steinberg) for strekningen Mjøndalen – Hokksund. Gjennom Hovedplanen er det konkretisert nærmere hvor mange boliger/hus som kan bli berørt på Steinberg og Loesmoen. Anslagene for beslag av dyrka mark er redusert med ca. en tredel for strekningen Mjøndalen – Hokksund.

Vurdering

Rådmannen har drøftet situasjonen med Drammen kommune og Nedre Eiker kommune, og har samtidig tatt opp spørsmålet i Buskerudbysamarbeidet.

Med unntak av at fylkesmannen har opprettholdt sin innsigelse for hele strekningen Gulskogen – Hokksund, synes det nå å være enighet om korridor for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Mjøndalen, og løsning ut av Mjøndalen stasjon. Rådmennene i Drammen kommune og Nedre Eiker kommune fremmer derfor sak til bystyret og kommunestyret med forslag om å stadfeste kommunedelplanen for denne strekningen. Rådmannen mener det er riktig at kommunestyret i Øvre Eiker støtter et slikt vedtak.

For strekningen etter Mjøndalen stasjon og fram til Hokksund, gir det reviderte planmaterialet ny og konkretisert kunnskap om flere temaer som var viktige i den første høringsrunden. Dette gjelder bl. a virkninger for Steinberg og Loesmoen av det nordlige alternativet, og redusert beslag av dyrka mark og landskapsvirkninger i det sørlige alternativet.

Bane NOR har også gjort utredninger om mulighetene for flere persontog uten en full utbygging av dobbeltspor på hele strekningen. De foreløpige konklusjonene er omtalt i oversendelsesbrevet. Rådmannen oppfatter ikke at dette arbeidet er slutført. Det kan ligge muligheter for ytterligere økt frekvens dersom det gjøres investeringer på deler av strekningen. Planarbeidet for hensettingsanlegg på strekningen Gulskogen – Mjøndalen er startet opp. Det er tidligere lagt til grunn at dette er kritisk for jernbanetilbudet i hele distriktet. Godstrafikken til og fra Oslo opptar også mye kapasitet på sporene. Rådmannen legger til grunn at det varslede arbeidet med tilsving mellom Sørlandsbanen og Randsfjordbanen, sannsynligvis også vil kunne gi redusert belastning på strekningen Oslo – Hokksund.

Rådmannen mener derfor det er viktig at det gjennomføres et nytt offentlig ettersyn, spesielt rettet mot de spørsmålene som er ytterligere belyst, slik kommunestyret gjorde vedtak om i behandlingen av høringsaken.

Vedtaket om korridor for framtidig dobbeltspor er en viktig og krevende beslutning for de to Eiker-kommunene. En bred lokal medvirkning er en forutsetning for å gi nødvendig legitimitet til vedtak som skal legge til rette for en satsing på et framtidsrettet jernbanetilbud på strekningen Drammen – Kongsberg. Medvirkningen er spesielt viktig for å belyse og avveie ulike hensyn som kommunestyrene må gjøre ved den endelige behandlingen av planen for strekningen Mjøndalen – Hokksund.

En slik behandling av forslaget til kommunedelplan, vil kunne medvirke til en raskere framdrift i avklaringer som må være på plass for at nødvendige investeringer kan komme i betraktning for neste rullering av Nasjonal transportplan.

Vedlegg

1 Oversendelsesbrev - Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Gulskogen - Hokksund - til andre gangs politisk behandling

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

Planmaterialet er publisert på kommunens hjemmeside og politisk fellesområde.

Rådmannens anbefaling

- Øvre Eiker kommune støtter stadfesting av forslaget til kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Gulskogen – Mjøndalen.
- Forslaget til kommunedelplan for strekningen Mjøndalen – Hokksund legges ut til nytt offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 11.14.

Begrunnelse

Planmaterialet som nå ligger til behandling, synliggjør muligheter og utfordringer for en nødvendig og ønsket styrking av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Det synes å være stor enighet om korridorvalget for dobbeltsporet på strekningen Gulskogen – Mjøndalen. Stadfesting av kommunedelplanen for denne strekningen, vil kunne gi en raskere framdrift i avklaringer som må være på plass for at nødvendige investeringer kan komme i betraktning for neste rullering av nasjonal transportplan.

Vedtak om korridor for framtidig dobbeltspor er en viktig og krevende beslutning for de to Eiker-kommunene. En bred lokal medvirkning er en forutsetning for å gi nødvendig legitimitet til vedtak som skal legge til rette for en satsing på et framtidsrettet jernbanetilbud på strekningen Drammen – Kongsberg.

Høringsperioden vil bli brukt aktivt i samarbeid med Bane NOR for å konkretisere planmaterialet ytterligere og for å få et tryggere bilde av hvordan dette planarbeidet spiller sammen med andre tiltak for å øke kapasiteten på jernbanen for person- og godstrafikk.

Behandling i Kommuneplanutvalget - 08.05.2019

Niclas Tokerud (A) fremmet følgende fellesforslag:

Kule punkt 1 strykes.

Begrunnelse:

Som rådmannen.

Avstemming:

Fellesforslag fremmet av N. Tokerud ble satt opp mot rådmannens anbefaling. Forslag fremmet av N. Tokerud ble enstemmig vedtatt som innstilling for kommunestyret.

Vedtak i Kommuneplanutvalget - 08.05.2019

- Forslaget til kommunedelplan for strekningen Mjøndalen – Hokksund legges ut til nytt offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 11.14.

Begrunnelse

Planmaterialet som nå ligger til behandling, synliggjør muligheter og utfordringer for en nødvendig og ønsket styrking av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Det synes å være stor enighet om korridorvalget for dobbeltsporet på strekingen Gulskogen – Mjøndalen. Stadfesting av kommunedelplanen for denne strekningen, vil kunne gi en raskere framdrift i avklaringer som må være på plass for at nødvendige investeringer kan komme i betraktning for neste rullering av nasjonal transportplan.

Vedtak om korridor for framtidig dobbeltspor er en viktig og krevende beslutning for de to Eiker-kommunene. En bred lokal medvirkning er en forutsetning for å gi nødvendig legitimitet til vedtak som skal legge til rette for en satsing på et framtidsrettet jernbanetilbud på strekningen Drammen – Kongsberg.

Høringsperioden vil bli brukt aktivt i samarbeid med Bane NOR for å konkretisere planmaterialet ytterligere og for å få et tryggere bilde av hvordan dette planarbeidet spiller sammen med andre tiltak for å øke kapasiteten på jernbanen for person- og godstrafikk.

Behandling i Kommunestyret - 22.05.2019

Det fremkom ingen andre forslag under behandlingen. Kommunepanvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak i Kommunestyret - 22.05.2019

- Forslaget til kommunedelplan for strekningen Mjøndalen – Hokksund legges ut til nytt offentlig ettersyn, jf. plan- og bygningsloven § 11.14.

Begrunnelse

Planmaterialet som nå ligger til behandling, synliggjør muligheter og utfordringer for en nødvendig og ønsket styrking av togtilbudet på strekningen Drammen – Kongsberg.

Det synes å være stor enighet om korridorvalget for dobbeltsporet på strekingen Gulskogen – Mjøndalen. Stadfesting av kommunedelplanen for denne strekningen, vil kunne gi en raskere framdrift i avklaringer som må være på plass for at nødvendige investeringer kan komme i betraktning for neste rullering av nasjonal transportplan.

Vedtak om korridor for framtidig dobbeltspor er en viktig og krevende beslutning for de to Eiker-kommunene. En bred lokal medvirkning er en forutsetning for å gi nødvendig legitimitet til vedtak som skal legge til rette for en satsing på et framtidsrettet jernbanetilbud på strekningen Drammen – Kongsberg.

Høringsperioden vil bli brukt aktivt i samarbeid med Bane NOR for å konkretisere planmaterialet ytterligere og for å få et tryggere bilde av hvordan dette planarbeidet spiller sammen med andre tiltak for å øke kapasiteten på jernbanen for person- og godstrafikk.