

GRUPPE 1

- Jernbanedirektoratet – Ove Skovedal
- SVV – Henriette Foss
- BFK – Erling Stein Aass
- Planlegger KDP – Marit Engseth
- Multiconsult – Anders Jordbakken
- Norconsult – Edel Hovland Nordang

Gruppe 1

- Jernbanedirektoratet – Ove Skovedal
- SVV – Henriette Foss
- BFK – Erling Stein Aass
- Planlegger KDP – Marit Engseth
- Multiconsult – Anders Jordbakken
- Norconsult – Edel Hovland Nordang

Gruppe 2

- SVV – Nils Brandt
- Brakar – Ørjan Skare
- Norconsult – Kristin Brunborg Økland
- WSP Norge – Jan Willy Føreland
- Insam – Tron Myrén

Gruppe 3

- BFK – Erik Sivertsen
- Planlegger KDP – Martine Haaland
- Planseksjonen LK – Eldbjørg Henriksen
- Planlegger OP – Kjersti Wilhelmsen
- Multiconsult – Idar Bækken
- Rambøll – Svein Ove Pettersen

Pendler mellom gruppene

Geir Hagehaugen
Anne Kristin Mehren
Thorgeir Bjercknes



Gruppeleder/ansvar

Nr. 1 på listen pr. gruppe

Referenter

Eldbjørg, Tron, Marit



Deltakere gruppe 1:

Ove Skovdal (Jernbanedirektoratet), Henriette Foss (Statens vegvesen), Erling Aass (Buskerud fylkeskommune), Anders Jordbakken (Multiconsult), Edel Hovland Nordang (Norconsult), Marit Engseth (Drammen kommune).

Oppgave 1:

Jernbane og stasjonsstruktur

Avstand Lier-Brakerøya, ca 2-3 km. Frem til ca 2045 vil Lier og Brakerøya stasjoner ligge der de er. Ser man at det er behov for å flytte noen av stasjonene etter dette, kan ny stasjonsstruktur vurderes (ny, sammenslåing, flytting).

Nye Brakerøya stasjon oppfattes som et "knutepunkt" - det kommer til å være mye omstigning mellom buss og tog på Brakerøya.

For utvidelse til 4 spor må dobbel bredde (av dagens spor) legges til grunn. Innenfor Bane Nors krav til byggegrenser mot jernbane vil det i bredden være plass til 4 spor og evt ny stasjon.

Brakerøya stasjon

Dagens Brakerøya: Plattform 220 m lang, 8 meter bred. Behøver en forbindelse fra sykehussiden for å binde kollektivholdeplassene i Helsegata til stasjonen. Korte avstander, åpenhet og synlighet mot sykehuset – ny adkomst til stasjonen vil etableres i forbindelse med utbyggingen av sykehuset. Da vil Brakerøya stasjon fungere fint. Har mange stasjoner som har større trafikk uten at de har større holdeplasser. Holmlia er sammenliknbar mtp kapasitet og utforming, antall mennesker av/på. På Holmlia stopper det 11 tog i timen, på Brakerøya kan det stoppe 8. Overgangen mellom buss og tog vil bli det viktigste på Brakerøya.

Det er ca 25-30 pendlerparkeringsplasser på Brakerøya i dag. Vil mest sannsynlig ikke bli plass til stor pendlerparkering på fremtidige Brakerøya stasjon, for verdifulle arealer. Kun kiss n ride. Ellers buss, sykkel og gange. Sykkel - stort potensiale for økt andel sykkel til Brakerøya stasjon. Sykkelparkering bør overta for bilparkeringen/pendlerparkeringen. Trygg sykkelparkering viktig! Kan et sykkelhotell bygges under noen av dagens bruer?

Buss/kollektivtransport

Bussene som i dag kommer fra Nedre Eiker/Åssiden på nordsiden av elven vil mest sannsynlig ikke gå over til Strømsø men bare fortsette til Brakerøya.

Det har vært diskutert en superbussløsning til Brakerøya. Et pendler tilbud på hjul som ender på Brakerøya er fornuftig.

Det er en tung kollektivakse på nordsiden av Drammenselva i dag – denne bør derfor kobles bedre med Brakerøya når sykehuset flyttes.

Flytter tyngdepunktet til Brakerøya mtp arbeidsplasser. Kollektivtilbudet til sykehusområdet må være der når sykehuset åpner.

- Kan kombineres med kollektiv i Terminalen, og etappevis utvikling av permanent kollektivtrasé lenger ut.
- Ikke velg Dronning Eufemias gate-løsningen!
- Mye av gangtrafikken vil gå i gatenettet, i bystrukturen.
- Forlengelse av fjordparken fra Drammen sentrum.

Krysningspunkter over vei og jernbane (mot Nøste/Høvik/Lierbyen):

- Under eller over? Over er antageligvis best mtp grunnforholdene i området.
- Kan man gå under hvis man hever jernbanen?
- Behov for i alle fall 2 nye krysningspunkter i tillegg til eksisterende på Brakerøya. Naturlig å bygge 1 på aksene mot Høvik skole (tilgang til skole, idrett, aktivitetsområder), samt 1 lenger øst.

Oppgave 2:

Hva er en ideell plassering av ny stasjon ut i fra sykehusets plassering på Brakerøya?

- Supplering av de to stasjonene som er der, eller at de to stasjonene blir nedlagt og erstattet av en ny?
- Er det i det hele tatt aktuelt å legge ned Brakerøya stasjon, mtp alt det som bygges opp rundt sykehuset?

Kan man tenke ny plassering av Lier stasjon, slik at denne betjener Fjordbyen bedre enn det den vil gjøre på dagens plassering?

- Lier stasjon kan flyttes lenger vest. Da vil kombinasjonen av Brakerøya stasjon og nye Lierstranda stasjon betjene begge ender av Fjordbyen.
- Ny E134 og innfartsparkering til nye Lierstranda stasjon bør ses i sammenheng, for å hente opp trafikken fra Røyken, øvre deler av Lier, E18.

Arealbehov ny stasjon:

- 250 m lang. Litt større bredde (enn dagens Brakerøya) med midtplattformen. Adkomstmulighetene – overgangsbru til plattformene. Kunne vært spennende å sett ny stasjonsplassering i sammenheng med E134 og innføringen til E18.

Nye Lierstranda stasjon:

- Kobles på kollektiv i Terminalen/Fjordbyen/Lierstranda.
- Ses i sammenheng med korridoren for E134 og innfartsparkering.
- Erstatning for Lier stasjon og pendlerstasjon for omlandet. En flytting av Lier stasjon vil gi en bedre betjening av Fjordby-utbyggingen. Bedre flatedekning i området. Mange vil kunne få g/s-avstand til en jernbanestasjon.
- Samme struktur på g/s-nett som i oppgave 1.
- G/s-kryssing ved Høvik-aksene, samt ved Brakerøya og nye Lierstranda stasjon.
- Lierstranda burde kunne utbedres bedre mht tilrettelegging for sykkel.
- Brakerøya stasjon bør også opprettholdes på lang sikt. Man tåler mer avstand i bolig-enden enn arbeidsplass-enden av reisene.

Bil og varelevering:

Terminalen kan være basen for vareleveranse til Fjordbyen. Et moderne område bør ha en varehub et eller annet sted - ala Göteborg, hvor varer fordeles ut i området. En vareleveringshub bør ligge nær hovedveinettet. De små vareleveringskjøretøyene bør kunne kjøre i kollektivtraseen. Hubene bør også levere ut varer fra netthandel.

Referanse – Herøya industripark - planlegger varemottak utenfor porten. Skal investere i små kjøretøyer som distribuerer varene innenfor industriparken, for å unngå hundre ulike leverandører som surrer rundt inne i parken. Investerer stort i varehubs.

Privatbiler bør kunne kjøre i Terminalen, men det skal ikke være mulig med gjennomkjøring fra øst til vest. Biltrafikken fra øst i fjordbyen skal ikke ut på Brakerøya og belaste kryssene der. Stenger Terminalen rett øst for sykehuset for å unngå belastning på Brakerøya-krysset. Stenge Strandbrua for privatbiler på sikt? Slik at dette blir en ren g/s-bru.

G/s-kobling til Høvik. Fordeler/ulemper med over- eller undergang. En undergang vil bli veldig lang, samtidig som en bru kan bli litt forblåst og må ta mer stigning pga jernbane osv.

Fra: Ove Skovdahl <ove.skovdahl@jernbanedirektoratet.no>
Sendt: torsdag 22. august 2019 10:52
Til: Anne Kristin Mehren
Kopi: erik.sivertsen@asplanviak.no; Føreland, Jan Willy
Emne: Fra planseminaret i går

Hei!

Takk for et interessant seminar om Fjordbyen i går.

Nedenfor har jeg oppsummert min korte innledende presentasjon – slik at dere kan bruke den i dokumentasjon fra seminaret

Planseminar Lier 21.08.19

Kort presentasjon fra Jernbanedirektoratet v/ Ove Skovdahl

- Jernbanedirektoratet har ansvar for utvikling av transporttilbudet på jernbane i Norge. Dette ivaretar vi blant annet gjennom avtaler med Bane NOR om forvaltning og utbygging av infrastruktur og gjennom trafikkavtaler med togoperatører om kjøp av persontransporttjenester.
- Jernbanedirektoratet gir anbefaling til Samferdselsdepartementet om prioritering av investeringsprosjekter over Statsbudsjettet
- De foreliggende dokumentene om fremtidig sporbehov i Nedre Buskerud og mulighetsstudie for stasjon ved Lierstranda til erstatning for Brakerøya (og Lier) ble utarbeidet før beslutningen om lokalisering av nytt sykehus ved Brakerøya.
- I forbindelse med etableringen av nytt sykehus vil det bli etablert planskilt atkomst over jernbanen og til mellomplattform. Dagens Brakerøya stasjon vil da ha tilstrekkelig standard og kapasitet for å serve den antatte trafikken til og fra sykehuset (og som kollektivknutepunkt Drammen Øst) i overskuelig fremtid.
- Ved åpningen av sykehuset legges det opp til å betjene Brakerøya stasjon med 4 tog pr time.
- De investeringsprosjekter som er omtalt i NTP 2018-29 antas å legge beslag på det hovedsaklige av antatt investeringsbudsjett for jernbanesektoren minst frem til 2040: Dobbeltspor i IC-området, Ringeriksbanen, ny tunnel/ økt kapasitet gjennom Oslo m.m.
- Større utbygginger, inkl evt ny stasjon, mellom Asker og Drammen vil trolig ikke bli prioritert før det oppstår behov for 4 spor mellom Asker og Drammen, tidligst utover på 2040-tallet. Antallet stasjoner på strekningen vil måtte bli vurdert i sammenheng med slik utbygging.
- Brakerøya stasjon/ kollektivknutepunkt vil bli etablert med en meget god lokalisering ved sykehuset/ helseparken fra 2025. Vi vurderer det lite sannsynlig at denne stasjon vil bli nedlagt og erstattet av en ny stasjon i lengre avstand fra sykehuset 15-20 år senere.

Med vennlig hilsen

Ove Skovdahl

Regional samhandling Østlandet

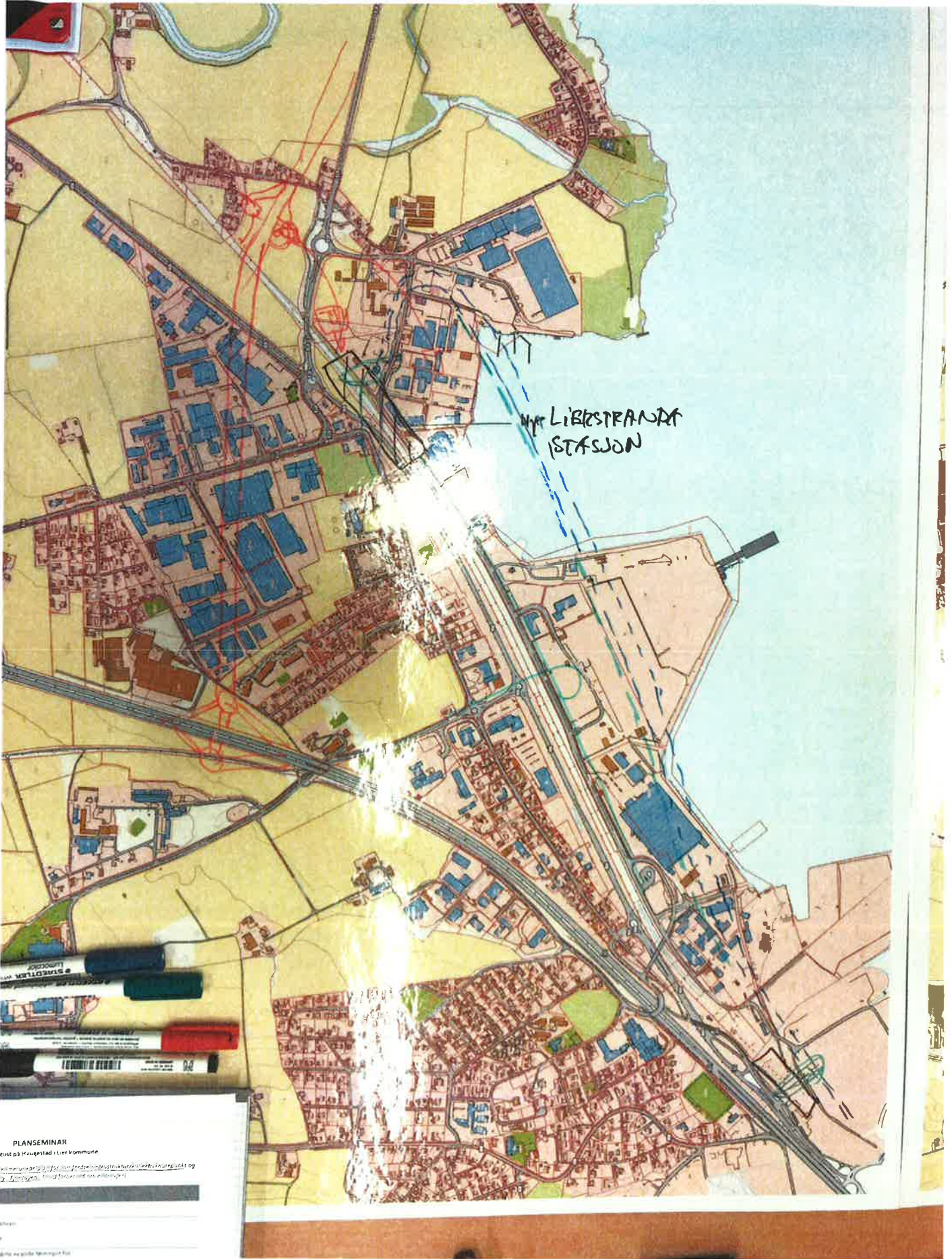
Mobil: (+47) 900 55 368

Epost: ove.skovdahl@jernbanedirektoratet.no

Besøksadresse: Posthuset, Biskop Gunnerus gate 14 A, Oslo

Postadresse: Postboks 16, 0101 Oslo

www.jernbanedirektoratet.no



PLANSEMINAR

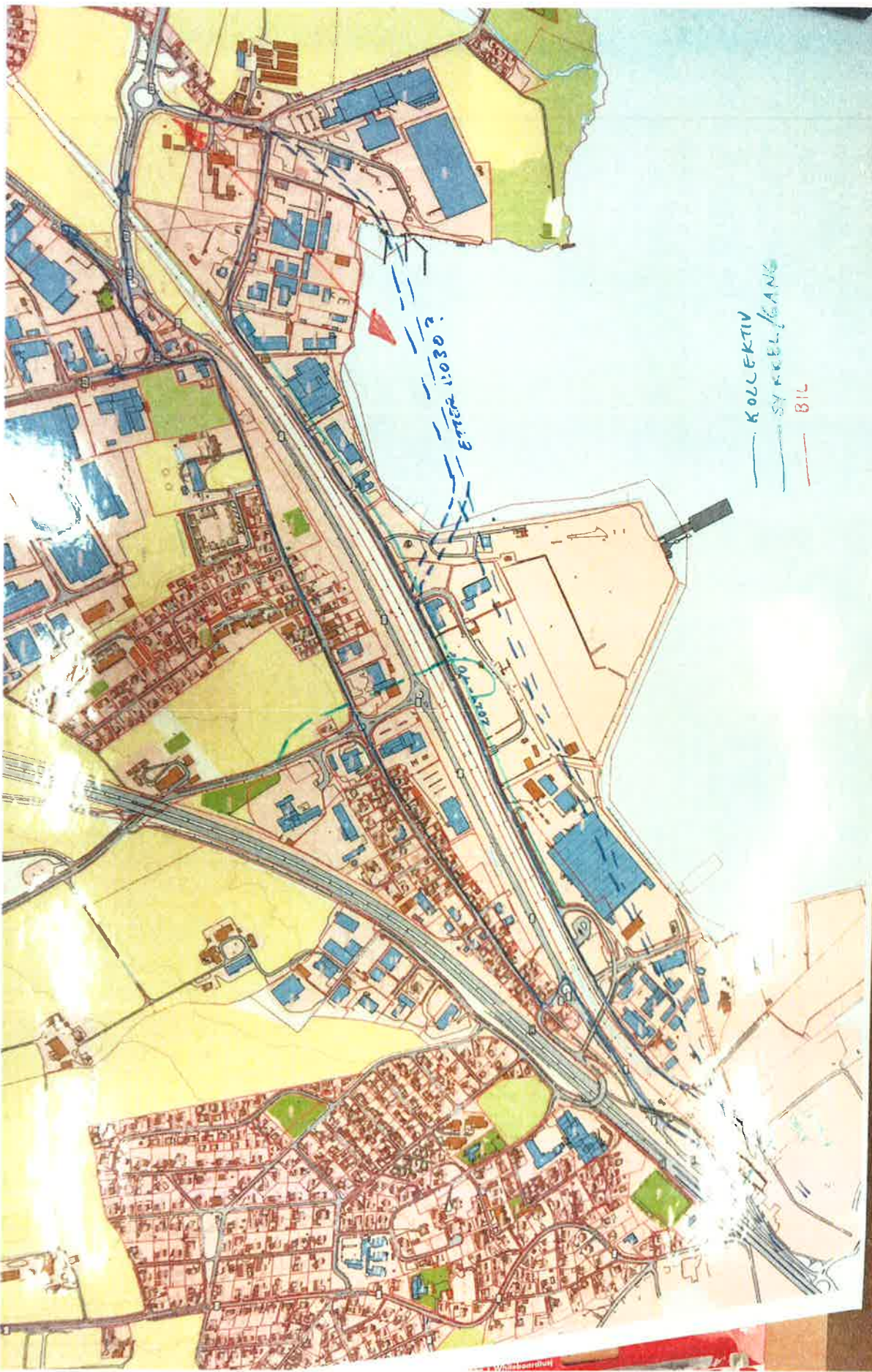
Kort på Haugestad i Ler kommune

Kommunen er delt i fire planseminarområder for å sikre en god og tydelig struktur i utviklingen av Haugestad. Hvert område har en egen plan.

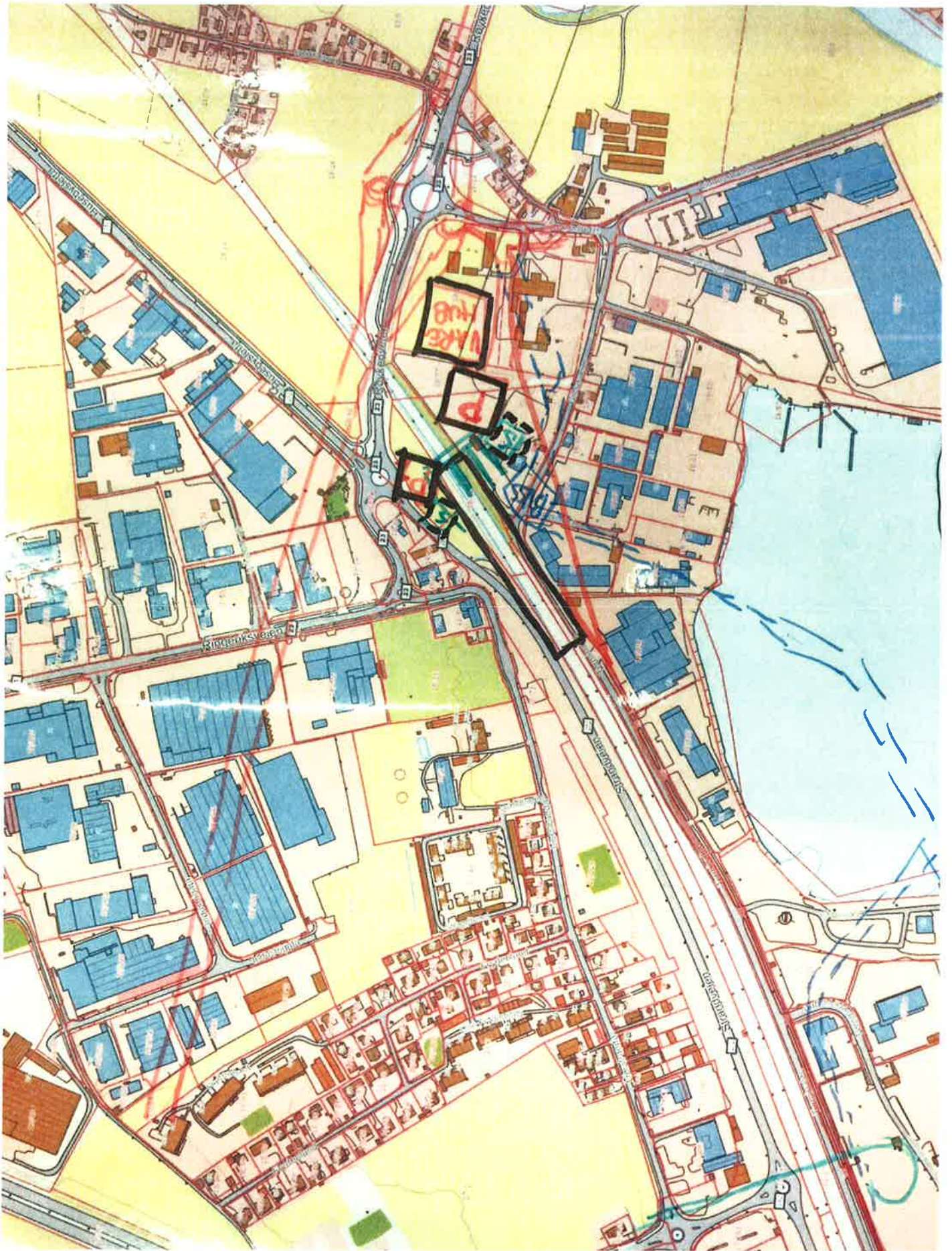
Navn:

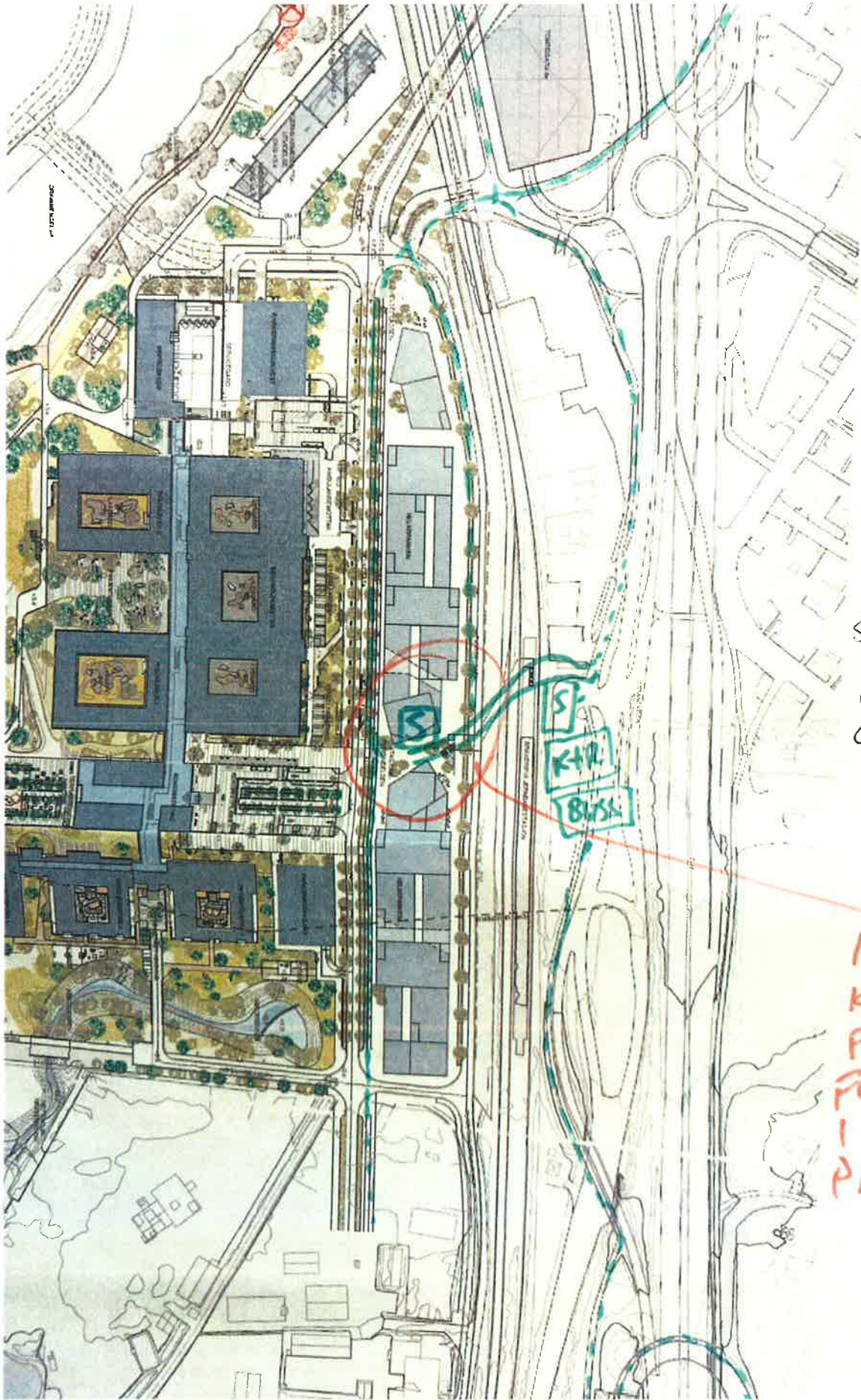
nr:

Skole og studie nummer for:



GRUPPE 1.





SYKKELHOTELL UNDER GANGBRU

NARETA KNOTEPUNKT FUNKSJON I DENNE PASSASJEN