

# Hva blir fremtiden for Holmen og Bragernesløpet

## **Pressekonferanse om Godsterminal ved Bragernesløpet**

Drammens Sportsfiskere var på pressekonferanse i Drammen 30. april hvor Jernbaneverket presenterte sin mulighetsstudie av Holmen og Nybyen. "Sportsfisker'n" møtte med redaktør Tor. Andreassen, og journalistene Borgar Pedersen og Petter Øijord. Som Sportsfisker'ns fotograf møtte Hildur Wilhelmsen.

## **Studien viser negative miljøeffekter**

Det var interessant å høre fra Jernbaneverket at de som oppdragsgiver har fått laget en omfattende mulighetsstudie av å lokalisere en godsterminal på Holmen. Oppdraget er utført av Rambøll.

Denne godsterminalen forutsettes å inkludere en containerterminal for bane og en vognlastterminal for bane. Selv om store volumer av nybiltransport på bane ikke er inkludert i prosjektet, er kostnadene beregnet til mellom 550 og 700 mill. kroner, avhengig av hvilke løsninger som velges. Prosjektet forutsettes å beslaglegge betydelige landarealer på Holmen Øst og Furuholmen, samt gi betydelige inngrep i Elveparken og Fjordparken i Drammen.

Også Nøstebanken og Lierstranda i Lier vil få store arealinngrep. Vei og jernbanebroer vil også føre til beslag av vannarealer og økologisk verdifulle gruntvannsområder i Bragernesløpet og på Nøstebanken. Det ble orientert om at studien konkluderte med negativ effekt for småbåthavn, småbåttrafikk, park og grøntanlegg, estetikk, vannarealer og gruntvannsområder som følge av utfylling.

## **Ikke økosystembasert**

På spørsmål fra oss bekreftet Jernbaneverket at lovverk og statlige styringsdokumenter om miljøvern, biologisk mangfold og vern av lokale økosystemer ikke var anvendt og vurdert konkret i studien, med fokus på de lokale vannmiljøer hvor inngrep ble planlagt. Man bare konstaterte at miljøeffektene ville bli negative.

## **Flom/stormflo ikke vurdert**

Vi stilte også spørsmål om studien viste hvilke følger situasjoner med nedbørsflom på toppen av stormflo, slik som en gjentakelse av skadeflommen i 1987, ville kunne få for terminalanlegget og resten av Holmen. Det ble opplyst at slike studier ikke var gjennomført.

## **Strømningstverrsnitt ikke beregnet**

Vi stilte også spørsmål om gjennomstrømningstverrsnittet i de to elveløpene var beregnet i ulike scenarioer, med og uten gjenoppsettingstiltak i Bragernesløpet. Vi spurte også om beregninger var foretatt med og uten den heving av fyllingsnivå som havnevesenet nylig har foretatt på eksisterende fyllinger. Det ble opplyst at slike studier ikke var gjennomført.

## **Byggeforbudet fra planvedtak i 1991 ikke formelt opphevet**

Vi mener det også er bemerkelsesverdig å lese av tegningene at hele godsterminalen er tenkt plassert på den fyllingen bystyret enstemmig vedtok byggeforbud på i 1991, fordi den var anlagt uten reguleringsplan og uten vassdrags skjønn slik vassdragsloven foreskriver.

Bl.a. manglet man i 1991, som i dag, en utredning av konsekvenser av å påvirke Bragernesløpets kapasitet som flomløp, ved å redusere strømningstverrsnittet med 80 %, slik Havnevesenet gjorde i 1986. Utgangspunktet for denne reduksjonen var et allerede redusert tverrsnitt som følge av utfyllinger langs Bragernes Strand og Brakerøya i 1960 og 70-årene. Planvedtaket forutsatte en flytting av fyllmassene til området vest for Furuholmen dersom det var ønskelig og mulig.

## **Havnivå-stigning**

Vi stilte også spørsmål om det var beregnet lokale følger (bl.a. for jernbanens infrastruktur i Drammen) av varslet havnivå-stigning på 1 meter det første hundreår, og deretter usikkerhet om påfølgende varslet havstigning de neste 1000 år. Det ble opplyst at slike studier ikke var gjennomført.

## **Byggehøyder og demningseffekt**

Vi opplyste om at vi i vårt innspill til ny kommuneplan, for slike tiltak som dette, foreslo en minste byggehøyde på minst 4 m over kote 0. (2,36 m + 0,5 m + 1 m) Bakgrunnen er økt risiko for stormflo/nedbørsflom på toppen av forventet stigning av havnivå. Elvas betydning for et høyere stormflonivå i Drammen enn i Oslo er forsiktig anslått til 50 cm. Vi opplyste også at den nye container-terminalen i fjorden ved Oslo, av samme grunn nå er oppjustert til 3,5 m.

Til vår opplysning ble det kommentert at man for terminalanlegget i Drammen hadde basert seg på lokale bestemmelser som anga betydelig lavere minstebyggehøyder, for byggverk langs Drammenselva og Drammensfjorden.

På spørsmål fra oss om selve massefundamentet for jernbanesporet (80 cm over fyllingsnivå) og selve brokonstruksjonen vil kunne få en utilsiktet demningseffekt i stormflo/flomsituasjoner, fikk vi konstatert at heller ikke dette var vurdert i mulighetsstudien. (Demningseffekten av bro vil forsterkes med anlegg av spor på bro i samme nivå som på fyllingen fordi konstruksjonen da vil redusere strømningstverrsnittet både under og over angitt sporhøyde).

## **Konklusjon:**

På bakgrunn av de svar vi fikk, er det naturlig å anta at dette godsterminalprosjektet lett vil vise seg urealistisk å gjennomføre. Det er derfor å håpe at man fullfører mulighetsstudiet med en fullverdig konsekvensutredning etter plan og bygningsloven. En slik konsekvensvurdering ville ikke Jernbaneverket fremme så lenge prosjektet ikke er prioritert framfor andre nasjonale oppgaver. Svaret vil vi altså ikke få fra Jernbaneverket de nærmeste år.

*Vår tolkning er at prosjektet er urealistisk. Ikke av økonomiske årsaker, men av den grunn at tiltaket ikke er økosystembasert og fordi det unnlater å regne med grunnleggende premisser som betydningen av å gjenopprette strømmingstverrsnittet i Bragernesløpet. En slik gjenoppbygging er nødvendig og kan bokstavelig talt rive bort det fysiske grunnlaget for terminalen.*

*Mangel på kunnskap og fakta om stormflo/nedbørsflom på toppen av havnivåstigning skyldes nok også en litt snever sammensetting av samarbeidspartnere bak mulighetsstudien. For fremtidige studier vil vi be om at NJFF/DS får delta. Og vi vil anbefale at også statlige miljømyndigheter og ledende forskningsmiljøer blir engasjert.*

## **Alternativer**

Vi må konstatere at de vurderinger som vi har lagt inn i vår uttalelse til ny Kommuneplan i Drammen slett ikke svekkes av Holmen-studien. Uttalelsene fra Ramberg-terminalens leder utvider også søket etter et bedre beslutningsgrunnlag. Vi referer ellers til noen forslag og synspunkter i høringsuttalelsen til Kommuneplanen for Dramme kommune - fra DS. Disse sitatene antyder i hvilken retning vi tror utviklingen nå vil gå.

## **Om planstatus:**

### "Forslag:

*Deler av nedre elvebasseng og Bragernesløpet må få en status i kommuneplanen som vurderingsområde for økosystemtiltak med tilbakeføring til mest mulig naturlige forhold.*

Arbeidet med en tilbakeføringsplan er svært omfattende må utføres i samråd med Direktoratet for naturforvaltning og de beste fagmiljøer innenfor området f.eks. Havforskningsinstituttet, NINA og NIVA må engasjeres her.

Dagens status av området i Bragernesløpet som vurderingsområde for bru utgår inntil økologiske undersøkelser, fiskeundersøkelser (som nevnt ovenfor) og andre forhold er ferdig utredet.

Vi støtter oss til kommunens forslag om å bevare gruntvannsområdene ved utløpet av Drammenselva. Det samme gjelder oppfølging av Tiltaksplan for forurenset sjøbunn i Drammensfjorden. Jfr. side 23 angående kommunens strategi for vannmiljø." (DS-Høring s.18.)

## **Om godsbehandling (terminalvirksomhet) på Holmen**

"Havneområdene utgjør i byutviklingssammenheng attraktive områder, og må utnyttes til annet enn arealekstensiv stabling av gods". (Sitat fra kommunens eget forslag til kommuneplan s. 32.)

"Til dette vil vi hevde at det derfor ikke er en god ide å flytte enda mer kostbar infrastruktur ned på Holmen for å lagre eller behandle gods der. Holmen er sterkt flomutsatt og større arealer på Holmen kan ikke flomsikres (ved arealheving) uten at skadeomfanget av stormflo/flom øker tilsvarende i de store lavtliggende byområder oppstrøms. Varslet stigning av havnivå tilsier i stedet flytting av slik infrastruktur til sikre områder, hvor det heller ikke er til ulempe for miljøet og byens øvrige behov. (DS-Høring s. 9.)

## **Om behovet for en regional og lokal havn i Drammen**

"Det antas at fremtidig behov for dypvannskai på Holmen kan avgrenses til et inngjerdet og avstengt areal på østsiden av Risgarden hvor det sikkert er mulig å iverksette effektive (estetiske/støymessige/sikkerhetsmessige) skjermingstiltak. Vi foreslår at det iverksettes en studie som kan vise forutsetningene for evt. slik havnevirksomhet på Holmen. Vi mener at eksistensen av en konsentrert og avgrenset lokal/regional kompakhavn må la seg forene med gode miljø- og boforhold." (DS-Høring s. 9.)

## **Logistikkstrategi**

"Uavhengig av disse fakta vil det være nødvendig å finne bedre løsninger for de lokale og de regionale behov. Drammen bør vurdere om ikke bl.a. godsterminalområdet på Grønland/Sundhaugen bør flyttes vekk fra Nybyen og overføres til et fremtidsrettet anlegg i Kobbervikdalen med knutepunkt i steinbruddet. Med lukket jernbaneforbindelse derfra til krankaianlegg på Tangen, nær ubegrenset lagerkapasitet i fjellhaller, gode skiftemuligheter og umiddelbar forbindelse til motorvei og jernbanenett, er dette området også egnet for intermodal havneaktivitet." (DS-Høring s.9.)

### **Forslag:**

**Området Risgarden/Tangen/Kobbervikdalen foreslås avsatt til vurderingsområde for samling av havnas og byens logistikkvirksomhet.**

Hele Høringsuttalelsen til Kommuneplanen for Drammen kommune kan du finne på foreningens hjemmeside. Bruk link til Vannmiljøutvalgets saker.