

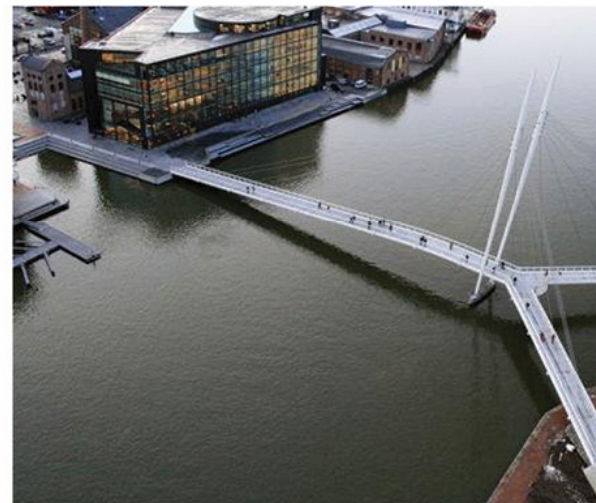


Jernbaneverket



# InterCity Drammen - Kobbervikdalen

Sammenstilling av merknader til planprogram



## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>MERKNADSBEHANDLING .....</b>	<b>3</b>
1.1	OFFENTLIG HØRINGSPROSESS .....	3
1.2	LISTE OVER KUNNGJØRINGSINNSPILL.....	3
1.3	SAMMENDRAG AV-, OG KOMMENTARER TIL KUNNGJØRINGSINNSPILL.....	3
1.3.1	<i>Fylkesmannen i Buskerud, 10.06.2015</i> .....	3
1.3.2	<i>Norges Vassdrags- og energidirektorat, 26.06.2015</i> .....	4
1.3.3	<i>Statens vegvesen Region sør, 02.07.2015</i> .....	4
1.3.4	<i>Buskerud fylkeskommune, 25.06.2015</i> .....	4
1.3.5	<i>EB Nett AS, 19.06.2015</i> .....	5
1.3.6	<i>ROM Eiendom AS, 19.06.2015</i> .....	5
1.3.7	<i>Entra Eiendom, 19.06.2015</i> .....	7
1.3.8	<i>H. Strøm AS, 10.06.2015</i> .....	7
1.3.9	<i>Solli arkitekter, 10.06.2015</i> .....	7
1.3.10	<i>Gosen Velforening, 16.06.2015</i> .....	8
1.3.11	<i>Gulskogen Vel, 19.06.2015</i> .....	8
1.3.12	<i>Arild D. Moen, 24.04.2015</i> .....	9
1.3.13	<i>Siri Nelson, 06.06.2015</i> .....	9
1.3.14	<i>Jon Olav Utgaard, 04.06.2015</i> .....	9
<b>2</b>	<b>DOKUMENTINFORMASJON.....</b>	<b>10</b>
2.1	DOKUMENTHISTORIKK.....	10
2.1.1	<i>Terminologi</i> .....	10
2.2	REFERANSELISTE .....	10

# 1 MERKNADSBEHANDLING

## 1.1 Offentlig høringsprosess

Den 21. april vedtok formannskapet i Drammen kommune å legge forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn. Jernbaneverket kunngjorde oppstart med arbeidet med kommunedelplan i Drammens tidende og Dagsavisen Fremtiden 29. april.

Planprogrammet ble sendt 55 myndigheter, organisasjoner, skoler og foreninger. Programmet var ute til offentlig ettersyn/høring i perioden 29. april – 19. juni. 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 prosjektet, og å gi alle som er interesserte i prosjektet mulighet til å stille spørsmål og komme med innspill.

## 1.2 Liste over kunngjøringsinnspill

Fylkesmannen i Buskerud	10.06.2015.
Norges Vassdrags- og energidirektorat	26.06.2015.
Statens vegvesen Region sør	02.07.2015.
Buskerud fylkeskommune	25.06.2015.
EB Nett AS	19.06.2015.
ROM Eiendom AS	19.06.2015.
Entra Eiendom	19.06.2015.
H. Strøm AS	10.06.2015.
Solli arkitekter på vegne av	10.06.2015.
• Stormoen gård	
• Drammen Eiendom KF	
• Nedre Buskerud Boligbyggelag	
• Gulskogen Bolig- og Næringsutvikling AS	
• Block Watne AS	
Gosen Velforening	16.06.2015.
Gulskogen Vel	19.06.2015.
Arild D. Moen	24.04.2015.
Siri Nelson	06.06.2015.
Jon Olav Utgaard	04.06.2015.

## 1.3 Sammendrag av-, og kommentarer til kunngjøringsinnspill

### 1.3.1 Fylkesmannen i Buskerud, 10.06.2015

#### Fylkesmannen i Buskerud, 10.06.2015

Fylkesmannen mener det er positivt å øke kapasiteten på jernbanestrekningen og viser til nasjonale føringer for miljøvennlige transportløsninger, samordnet bolig-, areal- og transportutvikling og mål om reduserte utslipp av klimagasser.

Fylkesmannen ber om at det vises til *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497*, vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011<sup>1</sup>. Det er et viktig grunnlag

<sup>1</sup> Ny versjon ble vedtatt 12. juni 2015.

for utformingen av planen og ivaretagelse av ulike fagområder. Det bes om at det i planforslaget blir redegjort for hvordan de overordnede føringene er vurdert og fulgt opp.

Fylkesmannen mener foreslått utredningsbehov i tilstrekkelig grad dekker deres ulike fagområder. De ønsker følgende presiseringer:

- Støy: ta inn vurdering av avbøtende tiltak
- Naturmiljø: det bør presiseres at det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Planarbeidet må ta tilstrekkelig hensyn til områder av verdi for naturmangfold.
- Konsekvenser for vassdrag forutsettes belyst under tema som naturmiljø, landskap og friluftsliv.
- Miljøvennlige energiløsninger kan være et tema dersom planforslaget legger til rette for nye bygg i stasjonsområdene.
- Barn og unges interesser forutsettes nærmere belyst under temaet nærmiljø og friluftsliv.

#### KOMMENTAR:

*Jernbaneverket er enig i at prosjektet vil være i tråd viktige nasjonale føringer, og at dette skal beskrives i planforslaget. Det tas utgangspunkt i ny versjon av Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Foreslåtte presiseringer knyttet til støy og naturmangfoldloven innarbeides i planprogrammet før fastsettelse. Vann og vassdrag er medtatt i kapittel 6.3.3 nærmiljø og friluftsliv, og vurderes også i forhold til naturmiljø. Det planlegges ikke nye bygninger i stasjonsområdene, og miljøvennlige energiløsninger er derfor ikke et tema. Hensynet til barn og unge er innarbeidet i kapittel 6.3.3.*

#### **1.3.2 Norges Vassdrags- og energidirektorat, 26.06.2015**

NVE mener planprogrammet i utgangspunktet ivaretar deres forvaltningsområder på en god måte. Det er særlig nærføring og eventuelle tiltak i Drammenselva og andre vassdrag de vil være opptatt av ved offentlig ettersyn. I tillegg vil de være opptatt av at skredfaren (både skred i bratt terreng og kvikkleireskred) og flomfaren ikke øker for omkringliggende areal.

#### KOMMENTAR:

*Jernbaneverket benytter hydrogeologer og hydrologer i vurderingen av vann og vassdrag, både som del av naturmiljøutredningen og i egen utredning av flom og stormflo (kap. 6.3.9). Skred vil være et av temaene som behandles i ROS-analysen (kap. 6.3.10).*

#### **1.3.3 Statens vegvesen Region sør, 02.07.2015**

Statens vegvesen nevner en del riks- og fylkesveger som berøres av Intercity-prosjektet. De mener planleggingen av jernbanen må detaljeres i nødvendig grad allerede i denne planfasen, for å kunne ta stilling til konfliktomfang og gjennomførbarhet. Konsekvenser for drift og vedlikehold av berørt vegnett bes dokumentert, vurdert og løst. Tiltakets influensområde for vegsystemet må defineres. Eventuell trafikkomlegging i anleggsfasen må inngå i planene. Vegvesenets planleggingsorganisasjon ber om dialog i planprosessen. Statens vegvesen forutsetter ny uttalelse når planarbeidet blir mer detaljert.

#### KOMMENTAR:

*I forarbeidet til kommunedelplanen vil løsningene bli detaljert i tilstrekkelig grad for å klarlegge konsekvenser for riks- og fylkesveiene og de berørte trafikantgruppene.*

#### **1.3.4 Buskerud fylkeskommune, 25.06.2015**

Planprogrammet ble behandlet i Fylkesutvalget 09.06.2015. Følgende ble vedtatt:

Fylkesutvalget bemerker at planarbeidet har stor regional betydning og er i tråd med regional planstrategi.

Planarbeidet bør samkjøres med arbeidet med dobbeltspor frem til Hokksund, og med videreføring frem til Kongsberg.

Fylkesutvalget påpeker at det er viktig at arbeidet med å få avklart terminalstruktur for hele Østlandet forseres, da dette har betydning for kapasiteten på Drammen stasjon.

Fylkesutvalget legger vekt på at utredningsprogrammet omhandler alle relevante tema og støtter en bred varsling til berørte parter.

#### KOMMENTAR:

*Vedtaket tas til orientering. Arbeidet med InterCity Drammen-Kobbervikdalen tar utgangspunkt i en konseptvalgutredning for Vestfoldbanen. Det er derfor ikke lagt opp til en samkjøring med eventuelt dobbeltspor på Sørlandsbanen mot Hokksund og Kongsberg. Foreløpig er det hensiktsmessig å anse dette som separate prosjekter. IC Drammen-Kobbervikdalen vil ikke legge hindringer for en fremtidig dobbeltsporet jernbane fra Gulskogen mot Hokksund.*

*Med hensyn til terminalstruktur for gods, avventer JBV ferdigstilling av KVVU for terminalstruktur på Østlandet. Drammen og Gulskogen stasjon kan uansett utvikles som beskrevet i planprogrammet uavhengig av fremtidig person- og godstrafikk. Godshåndteringen skal ivaretas både i drifts- og anleggsperioden. Det utarbeides faseplaner for anleggsgjennomføringen som beskriver hvordan tilgangen til godsterminalen(e) kan ivaretas i anleggsfasen.*

#### 1.3.5 EB Nett AS, 19.06.2015

EB Nett AS har etter energiloven områdekonsesjon i Drammen kommune og etablerer og drifter strømmettet i kommunen. De gjør oppmerksom på at det i kommunedelplanen må tas høyde for de anlegg som det er nødvendig for dem å etablere og drifte. De ber om at høyspenningsanlegg bør innarbeides som hensynssone (faresone) i planen. Arealer til transformatorer, nettstasjoner eller lignende avsettes i kommunedelplanen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg». EB Nett stiller opp en del vilkår for at eventuelle omlegginger skal kunne gjennomføres. De informerer også om planlagte høyspenningsanlegg i området. De minner også om at jordingsproblematikken mellom jernbanen og høyspenningsnett må tas hensyn til ved planlegging og prosjektering.

#### KOMMENTAR:

*Innspillet tas til orientering og etterretning. All tilgjengelig informasjon om luftledninger og høyspenningskabler vil bli innhentet. Det samme gjelder lavspenningsanlegg. Beskrevne ønsker om inntegning av høyspenningsanlegg i kommunedelplanen vil bli gjort. Dersom nøyaktig plassering av strømforsyningsanlegg etc. ikke avklares på kommunedelplannivå, vil det bli innarbeidet i reguleringsplan.*

#### 1.3.6 ROM Eiendom AS, 19.06.2015

ROM Eiendom fokuserer på byutvikling i sin uttalelse. De er positive til at stasjonsbygningene forblir intakte, ikke minst fordi de er bevaringsverdige.

ROM viser til samarbeidsavtalene for en helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen, og referer til viktige premisser:

- Godshåndtering samles på **Holmen** inntil terminalstruktur i Oslofjord-området blir avklart.
- **Vestfoldbanen:** Kommunedelplan og reguleringsplan skal utarbeides.

- **Drammen stasjon:** Utbygging med sentrumsformål i trinn fra øst mot vest, i takt med frigiving av parkeringsareal. Ny parkering etableres på **Nettbusstomta**.
- **Nybyen:** Byutvikling initieres når trasé og sporbehov for Vestfoldbanens avgrensning er klarlagt, skal kommunen og ROM starte planarbeid for byutvikling på den del av området som ikke omfattes av Vestfoldbanen.
- **Sundland:** Reguleringsplan ble vedtatt i juni 2015. Den skal ikke være til hinder for fremtidig regulering av ny Vestfoldbane.

Gulskogen utvikles til å få en mer urban karakter, og det henstilles om at sporarealet begrenses.

Med hensyn til avgrensning for Vestfoldbanen fra bysiden, ser de at ulike samfunnshensyn må avveies. ROM mener at konsekvenser for fremtidig byutvikling, herunder beslag av potensielt byutviklingsareal/veiareal både i Nybyen og på Sundland, må tillegges vesentlig vekt. Hovedgrepet i Sundland-reguleringen bør ikke reduseres og eventuelt kulvertlokk må tilpasses hovedstrukturen. Valg av IC-løsning bør samstemmes med Sundland-arbeidet.

ROM etterlyser metode for å klarlegge økonomiske konsekvenser ved tap av byutviklingsareal.

ROM ønsker byutvikling på Skamarken. De uttrykker forståelse for behovet for hensettingsarealer, og har stilt Sundhaugen til disposisjon. ROM mener resterende hensettingsbehov må løses på mindre sentrale steder der arealpresset ikke er så stort.

#### KOMMENTAR:

*Drammen og Gulskogen stasjon skal ha samme lokalisering som i dag. Forestående utredninger vil avdekke konsekvensene for stasjonsområdene og tiliggende arealer. Eventuelle endringer på Drammen stasjon vil sannsynligvis knytte seg til plattformer, gangkulverter, trapper og i svært liten grad selve bygningskroppen.*

*På Gulskogen vil tverrsnittet mellom boliger på sørsiden av Sørlandsbanen og stasjonsbygninger på nordsiden av banen være en sentral premissgiver for forestående utredning. Her vil totalvurdering av konsekvenser ligge til grunn for valg av løsning. I henhold til kapittel 6.3.1 skal det utarbeides alternative konsepter for utforming.*

*Samarbeidsavtale 1 og 2 mellom ROM, JBV og kommunen er nevnt i planprogrammet og legges til grunn for prosjektarbeidet.*

*For korridorer ved Sundland vil det innhentes digitalt grunnlag av områdereguleringen for Sundland for å avdekke mulighetene for tilpasning til hovedgrepet i planen.*

*Korridorene vil bli vurdert i forhold til konsekvenser for fremtidig byutvikling. I planprogrammets kapittel 6.3.2 er det beskrevet at utredningen skal belyse hvordan nye sporområder vil påvirke byutviklingen, spesielt i forhold til barrierevirkning og beslag av arealer for potensiell byvekst. Prosjektet forholder seg også til de langsiktige arealvurderingene i kommuneplanen arealdel 2014-2036, jamfør kapittel 2.2.*

*Det er ikke krav om utredning av tapt utbyggingspotensial, og det er heller ikke beslutningsrelevant.*

*Som nevnt i kapittel 9.4 utreder Jernbaneverket hensettingsbehovet på Østlandet. Det er ventet en fremtidig økning i togtrafikken, men størrelsen er usikker. Prosjektet vil med en utbygging av Drammen stasjon sannsynligvis gjøre Skamarken uhensiktsmessig som hensettingssted. Problemstillingen knyttet til hensetting søkes avklart tidlig i utredningsprosessen.*

### **1.3.7 Entra Eiendom, 19.06.2015**

Entra opplyser om at de har startet reguleringsprosess for utbygging inntil jernbanen på eiendommen Kreftings gate 33. De peker på ulempene med flere års mulig forsinkelse av utbyggingen. Entra ber JBV om å ta mest mulig hensyn til pågående byutvikling langs banetraseene. Den planfrie kryssingen av Sørlandsbanen bør ikke ta for mye av arealet som inngår i planen for Kreftings gate 33. Entra peker også på mulige sporføringer over kulvertene for Grønland og Kreftings gate.

I forhold til Entras utviklingsprosjekt er avgrensningene ved Nybyen og Sundland øst potensielt sett mest problematiske. Entra foreslår en sporføring med 4 spor og planskilt kryss som benytter minimalt med naboarealer.

#### **KOMMENTAR:**

*Det er riktig som Entra Eiendom påpeker at det planlegges fire spor for Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. I de gjeldende sporplanene er det satt av to spor til Sørlandsbanen og to spor til Vestfoldbanen. Dagens kulvertlokk for Kreftings gate har plass til fire spor, og utformingen av denne legger føringer for plassering av nytt spor.*

*Forestående utredninger av korridor Vest for Nybyen og Sundland øst- og vest vil avklare hvordan løsningene påvirker Kreftings gate 33. Alle disse alternativene har et spor som ligger nord for dagens spor, og det vil være ønskelig å begrense inngrepene mest mulig.*

### **1.3.8 H. Strøm AS, 10.06.2015**

H. Strøm driver med godstransport og har terminaler og operativ drift i Nybyen og på Sundland i Drammen. De er avhengig av tilgang til det offentlige sporet og er bekymret for adkomsten til Nybyen, både i anleggsperioden og i ny situasjon.

H. Strøm viser til brev om godsvirksomheten i Drammensområdet fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket. De viser også til politiske mål om å få mer godstrafikk på bane. De nevner også klimaforliket på Stortinget bør nevnes i kapittelet "Andre planer og nasjonale føringer".

#### **KOMMENTAR:**

*Det vil bli utarbeidet faseplaner som tar hensyn til tilgangen til Nybyen godsterminal og Sundlandterminalen. Intensjonen er at områdene skal være operative hele anleggsfasen. En trafikkavviklingsplan skal utarbeides som beskrevet i planprogrammets kap. 6.3.8. Gods på bane er viktig, også i forhold til klima. Både NTP, KVU gods for Drammensområdet og plan for terminalstruktur i østlandsområdet er omtalt i planprogrammet.*

### **1.3.9 Solli arkitekter, 10.06.2015**

Solli arkitekter uttaler seg på vegne av Stormoen gård, Drammen Eiendom KF, Nedre Buskerud Boligbyggelag, Gulskogen Bolig- og Næringsutvikling AS og Block Watne AS.

De ønsker ikke at korridor Pukerud videreføres. De mener alternativet vil sette en stopper for videre utvikling i området "Gulskogen vest". Det vil også kunne bli problematisk å få til en vegatkomst over Sørlandsbanen til disse områdene. Alternativet vil føre til tap av utbyggingsareal, som vil svekke finansieringsgrunnlaget for tverrforbindelsen.

De mener de samme jernbanemessige argumentene som begrunnet vrakingen av "Korridor Gulskogen vest" forsterkes for "Korridor Pukerud".

Det pekes på de miljømessige ulempene ved å forlenge fire spor så langt vest. Flere mennesker, bygninger og eiendommer berøres, i tillegg til at kostnadene øker.

Kommentar:

*Jernbaneverket viser til Formannskapetets vedtak om å utrede korridor Pukerud. Alternativet vil bli utredet på linje med de andre alternativene. Planprogrammet sikrer en bred utredning av konsekvenser som sammen med jernbanetekniske vurderinger danner grunnlag for å sile alternativer og velge korridor. Konsekvensene vil bli kartlagt og danne grunnlag for å sile/prioritere.*

#### **1.3.10 Gosen Velforening, 16.06.2015**

Gosen velforening uttaler seg til Korridor Pukerud. Reiser spørsmål om konsekvenser for bomiljøet i anleggsperioden. De stiller spørsmål ved om nyoppførte boliger må rives (Block Watne) og om adkomst fra Øvre Eikervei vil kunne gjennomføres. Det stilles også spørsmål om grunnforhold, bl.a. knyttet til løsmasser, byggbarhet og vibrasjoner. Planlagt undergang i Rødgata,- hva blir konsekvenser for denne? Det antas at korridor Pukerud vil medføre riving av mange boliger. Det pekes på nedbygging av produktiv matjord ved Stormoen gård og at kostnadene og reisetiden øker jo lengre traseen blir.

KOMMENTAR:

*Kapittel 6.3.8 beskriver de utredninger som knytter seg spesielt til bygge- og anleggsperioden. Det innebærer blant annet støy og vibrasjoner. Støy og vibrasjoner vil også utredes i permanent situasjon. Her vil også vibrasjoner i løsmasser omtales. Omfanget av forurensede masser vil bli kartlagt og deponier for alle typer masser vil bli avklart. Forestående utredning og traséutforming vil avdekke i hvilken grad eksisterende- eller planlagte boligområder blir berørt. Det vil bli utarbeidet faseplaner for anleggsgjennomføringen, hvor det å sikre adkomst til boliger/arbeidsplasser vil bli belyst.*

*Gulskogen stasjon planlegges med fire spor betjent av to sideplattformer og en midtplattform. Fremtidig sporplan søkes lagt over ny undergang i Rødgata, men det må trolig påregnes en utvidelse av denne undergangen i forbindelse med ombyggingen av stasjonen. Forestående utredninger vil avdekke konsekvensene for stasjonsområdet og tiliggende arealer.*

*Fremtidig vegforbindelse fra Øvre Eikervei er tenkt ført under jernbanen. Denne vil komme i konflikt med Vestfoldbanens planlagte kryssing under Sørlandsbanen i korridor Pukerud.*

*Når det gjelder bygging i løsmasser/leire, er det teknisk mulig å føre nye jernbanespor under andre jernbanespor. Løsmassetunneler har en høy kostnad, noe som må veies opp mot andre konsekvenser. Bemerkningen om at lengre trasé er dyrere og fører til lengre reisetid er riktig. Kostnader og reisetid vil bli beregnet og sammen med andre konsekvenser danne grunnlag for valg av korridor.*

*Et eventuelt valg av korridor Pukerud vil gi negative konsekvensene for produktiv matjord. Tap av landbruksareal vil bli beregnet i henhold til kapittel 6.3.6.*

#### **1.3.11 Gulskogen Vel, 19.06.2015**

Gulskogen Vel mener korridor Sundland Øst med kryssing av Sørlandsbanen på bru bør tas ut av utredningen på grunn av støy for 40-50 boliger. De mener korridor Vest for Nybyen og korridor Sundland Vest kan utredes videre, da de kan gå under eksisterende spor. Gulskogen Vel holder korridor Vest for Nybyen som mest aktuell. De ber om at planprogrammet ser på helheten i planleggingen, der ny kommuneplan, Tilfartsveg Vest, dobbeltspor til Hokksund vil ha store konsekvenser for Gulskogen sør. Gulskogen Vel ber også om å ta hensyn til trafikkutfordringer.



De mener Pukerudalternativet bør utredes videre, forutsatt at boligområdene ikke berøres. Det bør ses på løsmassetunnel med veg over bakken. Støy bør utredes, og peker på at støyen er spesielt merkbar i dalsidene.

**KOMMENTAR:**

*Noe av merknader knytter seg til støy, et tema som skal utredes i tråd med kapittel 6.2.2. Her tas det også inn et punkt om vurdering av avbøtende tiltak. Jernbaneverket ønsker i forkant av kommunedelplanfasen en bred utredning av muligheter og konsekvenser. På den måten risikerer man ikke å overse muligheter som ellers vil kunne dukke opp senere i prosessen.*

*Kapittel 6.3.2 ivaretar utredning av prosjektets konsekvenser for byutviklingen og for foreliggende planer. Byutviklingen på Sundland nevnes spesifikt og det vil blant annet fokuseres spesielt på barrierevirkninger i forhold til arealbruk, trafikkmønster og grøntdrag.*

**1.3.12 Arild D. Moen, 24.04.2015**

Moen mener Vestfoldbanen må anlegges med stasjon under Konnerud.

**KOMMENTAR:**

*Arbeidet på InterCity-strekningen tar utgangspunkt i en konseptvalgutredning som blant annet vektlegger høy hastighet, sentral stasjonsbetjening og kort kjøretid mellom byene. Det er i en slik kontekst lite sannsynlig med en betjening av Konnerud. Det er heller ikke sikkert korridor Pukerud blir valgt. Hensikten med planprogrammet er å fremskaffe et tilstrekkelig godt kunnskapsgrunnlag for å velge korridor. Først når en korridor er valgt, vet vi om traseen går under Konnerud.*

**1.3.13 Siri Nelson, 06.06.2015**

Nelson påpeker at det i området for Korridor vest for Nybyen er en rekke kulturminner. Grøntområdet har også en viktig lokalmiljøfunksjon som det eneste større, sentrale grøntområdet vest for Konnerudgata. Det brukes til aking/ski vinterstid og ballspill, løkkefotball, piknik sommerstid. Området er opparbeidet, sentralt og tilgjengelig og det oppfordrer til spontan fysisk aktivitet som blir etterspurt i samfunnet for øvrig. Nelson ber om at dette blir tatt hensyn til i konsekvensutredningen.

**KOMMENTAR:**

*Innspillet tas til orientering. Tiltakets konsekvenser for de faktorene som nevnes vil fanges opp gjennom utredning av nærmiljø og friluftsliv og kulturminner og kulturmiljø.*

**1.3.14 Jon Olav Utgaard, 04.06.2015**

Utgaard bemerker at Smithestrøm gård er fredet og står på ryggen av Strømmorenen. En av de eldste bosettingene i Drammensområdet ligger her. Gården og området rundt denne inneholder mange kulturminner, blant annet en park med trær som er ca. 250 år gamle. I det aktuelle området ligger det også en unik, bevaringsverdig vannledning inn til gården som er laget av tre. Utgaard ber om at dette blir tatt hensyn til under vurderingen av trasevalg Drammen-Kobbervikdalen.

**KOMMENTAR:**

*Informasjonen tas til orientering. Tiltakets konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø skal utredes i henhold til utkast til planprogram.*

## 2 DOKUMENTINFORMASJON

### 2.1 Dokumenthistorikk

Rev.	Dokumenthistorikk

#### 2.1.1 Terminologi

Term	Beskrivelse
------	-------------

### 2.2 Referanseliste

- [1] Tittel på det første referansedokumentet, Dok.nr.
- [2] Tittel på det andre referansedokumentet, Dok.nr.