

Kommunedelplan for InterCity-strekningen Drammen- Kobbervikdalen

MERKNADSBEHANDLING - OPPSUMMERING AV INNKOMNE HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER

Offentlig ettersyn:

Formannskapet i Drammen kommune ga i sitt møte den 24. mai sin tilslutning til at kommunedelplanen skulle legges ut til offentlig ettersyn. Høringsfristen ble satt til 31. august, senere forlenget til 30. september 2016. Det kom inn 46 uttalelser. Det kom en innsigelse fra Statens vegvesen som fylkeskommunal vegmyndighet, denne er frafalt etter revisjon av planbestemmelsene. Det kom varsel om innsigelser fra Statens vegvesen som statlig vegmyndighet, disse ble også frafalt etter drøftingsmøte og revisjon av planbestemmelsene.

Der hvor forslagsstiller har kommentert og svart ut innspill tilstrekkelig, har rådmannen ikke kommentert innspillene ytterligere. Der hvor rådmannen har utfyllende kommentarer, er disse lagt inn i høyre kolonne "Rådmannens kommentarer".

Leseveiledning:

Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.

Tas til etterretning: Benyttes der tiltakshaver vil etterkomme innspillet i det videre planarbeidet.

Tas til følge: Benyttes der tiltakshaver vil følge opp innspillet med endring(er) i planmaterialet.

Tas ikke til følge: Benyttes der tiltakshaver ikke vil følge opp innspillet.

Dette medfører ikke riktighet: Benyttes der innspillet beror på feiltolkning.

Vedlegg 1: Høringsuttalelser

Vedlegg 2: Underskrifter høringsuttalelse D1

Oversikt over alle høringsuttalelser:

[Statlige myndigheter samordnet av Fylkesmannen](#)

- A1/A1-1 Fylkesmannen i Buskerud (03.10.2016 og 05.10.2016)
- A1-2 Statens vegvesen – statlig vegmyndighet (09.06.2016 og 29.09.2016)
- A1-3 Norges vassdrags- og energidirektorat Region Sør (21.09.2016)
- A1-4 Mattilsynet Søndre Buskerud (19.09.2016)
- A1-5 Biskopen/bispedømmerådet Tunsberg (20.09.2016 og 03.10.2016)
- A1-6 Kystverket Sørøst (29.09.2016)
- A1-7 Fiskeridirektoratet (16.09.2016)
- A1-8 Direktoratet for mineralforvaltning (19.08.2016)
- A1-9 Politidistrikt Sør Øst (15.9.2016)

[Andre offentlige myndigheter](#)

- B1 Statens vegvesen – fylkeskommunal vegmyndighet (07.07.2016)
- B2 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (10.06.2016)
- B3 Forsvarsbygg (16.09.2016)
- B4 Buskerud fylkeskommune (30.09.2016)
- B5 Vestfold fylkeskommune (06.09.2016)
- B6 EB/Glitre Energi Nett AS (30.08.2016, 10.10.2016, 13.10.2016)
- B7 Glitrevannverket IKS (12.08.2016)
- B8 Barnerepresentant i plansaker, Drammen kommune (22.09.2016, 24.09.2016, 29.09.2016 og 30.09.2016)

[Næringsorganisasjoner og bedrifter](#)

- C1 NSB (30.09.2016)
- C2 Mantena (27.09.2016)
- C3 Næringsforeningen i Drammensregionen (29.09.2016)

[Interesseorganisasjoner, beboergrupper og velforeninger](#)

- D1 Interessegruppen "Jernbanetunnel under ditt hus" (26.09.2016)
- D2 Gulskogen Vel (29.09.2016)
- D3 Drammens Sportsfiskere (26.08.2016)
- D4 Fortidsminneforeningen (27.09.2016)
- D5 Danvik skole FAU (30.09.2016)
- D6 Stiftelsen Drafn's hus (30.09.2016)
- D7 Banekomitéen Ski og Ballklubben Drafn (29.09.2016)

[Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere](#)

- E1 ROM Eiendomsutvikling AS (30.09.2016)
- E2 Lassebakken barnehage (29.09.2016)
- E3 Drammen speidergruppe (30.09.2016)
- E4 Arild Tjomsland (17.08.2016, 18.09.2016, 29.09.2016)
- E5 Jo Sellæg (23.08.2016)
- E6 Ivar Andersen (29.09.2016)
- E7 Smithestrømsveien 37, 39, 41, 43 (29.09.2016)
- E8 26 beboere i Nybyen (30.09.2016)
- E9 Brigt Hope (04.10.2016)

A- Statlige myndigheter samordnet av Fylkesmannen

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
A1	Fylkesmannen i Buskerud (Samordnet uttalelse) (05.10.2016)	a) Fylkesmannen i Buskerud deltar i Regjeringens forsøksprosjekt med samordning av statlige innsigelser. Forsøksprosjektet omfatter også kommunedelplaner. b) Fylkesmannen har delt ansvar i innsigelsessaker. Fylkesmannen som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser. Samtidig skal Fylkesmannen som samordningsmyndighet påse at innsigelser også fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinjer. Fylkesmannen skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelser og ta stilling til hvilke som skal fremmes. c) Statens Vegvesen hadde i sin høringsuttalelse som statlig vegmyndighet datert 9.6.2016 og i nytt brev datert den 29.9.2016 varslet innsigelser for manglende utredninger av etatens ansvarsområder som berøres ved gjennomføring av jernbaneprosjektet. Gjennom drøftingsmøter ble det avklart at med revidering av planbestemmelsene kunne innsigelsene imøtekommes. Innsigelsene ble trukket før utvidet høringsfrist den 7. okt. 2016.	a) Tas til orientering. b) Tas til orientering. c) Tas til orientering, se også kommentar til merknad nr. A1-2	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
A1-1	<p>Fylkesmannen i Buskerud</p> <p>03.10.2016 og 05.10.2016</p>	<p>Fylkesmannen har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/ reguleringsplan:</p> <p>a) Jernbaneløslinjen må utarbeide grundigere utredninger ved reguleringsplan. Fylkesmannens ansvarsområder blir berørt ved alle de fire tverrslagene som nå er foreslått.</p> <p>b) Fylkesmannen har en forutsetning om at stormflo i tråd med F3 i TEK10 blir utredet i reguleringsplan. Videre må det utredes ulike løsninger for Drammen stasjon som viser hvordan tiltaket i tråd med TEK10 burde vært løst og hvordan og hvorfor Jernbaneløslinjen velger den løsningen som fremgår i reguleringsplan. Fylkesmannen anser derfor ikke stormflo som tilstrekkelig utredet og ivaretatt i forslag til kommunedelplan.</p> <p>c) Grunnet utformingen av kommunedelplan ved kun én båndlegging av arealene, er det vanskelig å ta stilling til barn og unges interesser på nåværende tidspunkt. Fylkesmannen forutsetter derfor at barn og unges interesser blir tydelig vurdert og innarbeidet i forslag til reguleringsplan. Vi viser til bekymring rundt valgte korridorløsning og hensynet til myke trafikanter. Dette må redegjøres for i reguleringsplan.</p>	<p>a) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>b) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>c) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>Fylkesmannen har følgende anbefalinger til neste plannivå/ reguleringsplan:</p> <p>d) Ett av tverrslagene er i konflikt med det statlige sikrede friluftsområde: Søndre nedre Fjell (kommunen er grunneier). Det anbefales at kommunen følger opp hensikten med ervervelsen av området. Videre påpeker vi at en omdisponering av områdene må søkes om i tråd med DN-håndbok 30-2011, Forvaltning av statlig sikrede friluftsområder.</p> <p>e) FM gir en planfaglig anbefaling om at kommunen sikrer at Blektjern blir ivaretatt som et viktig område for rekreasjon og naturmangfold.</p> <p>f) Planbestemmelsenes § 3-3 bør endres til en mer differensiert båndleggingssone som ikke omfatter alle tiltak frem til reguleringsplanen er godkjent.</p> <p>g) Fylkesmannen gir en planfaglig anbefaling om å innarbeide bestemmelser som ivaretar matjord. FM viser til at matjorda må legges til side der området skal benyttes midlertidig. Matjord som ligger på områder som blir permanent omdisponert må tas bort og benyttes på andre landbruksarealer.</p>	<p>d) Tas til etterretning</p> <p>e) Tas til orientering</p> <p>f) Tas delvis til følge. I § 3.3 er det lagt inn unntak for normale vedlikeholdstiltak på og langs riks- og fylkesvegnettet.</p> <p>g) Tas til etterretning. Ny § 5.2.8 angir en retningslinje om at reguleringsplanen skal beskrive hvordan matjorda skal ivaretas.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
A1-2	Statens vegvesen Region sør (09.06.2016 og 29.09.2016)	<p>Statens Vegvesen, Region sør har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/reguleringsplan:</p> <p>a) Nødvendige midlertidige tiltak på berørt vegnett i anleggsfase forutsettes vurdert, utredet og ivare tatt i reguleringsplanen.</p> <p>b) Statens Vegvesen har i brev datert 9.6.2016 og i nytt brev datert 29.9.2016 fremmet innsigelser til utfyllende bestemmelser til kommunedelplanen. I regi av samordningsforsøket er det gjennomført kommunikasjon etter de rutiner som er lagt opp for samarbeid i høyringsprosessen. Dette har ført frem til en revidering av planforslaget og dermed at Statens Vegvesen ikke lenger har innsigelse til kommunal egengodkjenning av planforslaget.</p> <p>c) En eventuell beslutning om en annen korridor forutsetter vi må gjennom nytt offentlig ettersyn.</p>	<p>a) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>b) Tas til følge. Planbestemmelse § 3.3, 3.5 4.1 og 5.1 er endret i tråd med SVRSs merknad og dialogen i etterkant.</p> <p>c) Tas til etterretning. Hvis det velges en annen korridor, må kommunedelplanen revideres og sendes ut på nytt offentlig ettersyn.</p>	
A1-3	Norges vassdrags- og energidirektorat Region Sør (21.09.2016)	<p>NVE har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/reguleringsplan:</p> <p>NVE er i det videre arbeidet med reguleringsplanen særlig opptatt av temaene listet opp nedenfor:</p> <p>a) Utforming og kapasitet av bekke- og elvekryssinger. Kryssing av vannveier bør skje slik at det berører vassdraget minst mulig. NVE mener at bekker i prinsippet bør være åpne og anbefaler</p>	<p>Tas i sin helhet til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>Det er utarbeidet egen rapport om områdestabilitet. Fareområder vil bli regulert som</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>derfor bruk av bruer fremfor kulverter ved kryssinger. Dersom en bekk må lukkes bør den vurderes omlagt, da det som oftest er bedre å legge om en bekk enn å lukke den på en lengre strekning.</p> <p>b) Nærføringer og utfyllinger i vassdrag og bekker både av selve jernbanelinja og av eventuelle deponiområdet.</p> <p>c) Utforming av pilarer og brufundament, dersom dette påvirker flom, erosjon, skred eller vassdragsmiljø.</p> <p>d) Skredfare (særlig kvikkleireskredfare), som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse</p> <p>e) Flomfare, som kan forårsake fare for omkringliggende bebyggelse</p> <p>f) Elvelandskapet</p> <p>g) Anleggsfasen</p> <p>h) Innarbeiding av fareområder i plan som hensyns-soner</p>	<p>hensyns-soner (fareområder) i detaljreguleringsplanen.</p> <p>Flomfare er vurdert, og vil bli fulgt opp med konkrete tiltak i detaljreguleringsplanen.</p> <p>Det vil bli utarbeidet landskapsplaner, bl.a. for ny Drammen stasjon som vil vise konteksten til elva.</p> <p>Det vil bli utarbeidet detaljerte planer for anleggsfasen.</p>	
A1-4	<p>Mattilsynet, Søndre Buskerud (19.09.2016)</p>	<p>Mattilsynet, Søndre Buskerud har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/reguleringsplan:</p> <p>a) Eksisterende ledningsnett for drikkevann må sikres mot brudd og eventuelt forurensning, mikrobiologisk eller kjemisk. Dette for å sikre disse vannkildene og ledningsnettets mot forurensning under utbygging, i driftsperioden og i senere aktivitet på</p>	<p>a) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>togsporet og ved eventuelt hensettingsareal med togsett, teknisk anlegg, rigg og eventuelt deponi.</p> <p>Mattilsynet, Søndre Buskerud har følgende planfaglige anbefalinger til neste plannivå/reguleringsplan:</p> <p>b) Mattilsynet anbefaler at fare for forurensning av drikkevann blir inkludert og vurdert særskilt. Det er avgjørende å ha oversikt over eventuelle vannkilder, som private vannforekomster, i nærheten av dette planområde. Dette bør kartlegges.</p>	<p>b) Tas til orientering og delvis til etterretning. Forurensning til resipient er et eget kapittel i konsekvensutredningen, inklusive forurensning i bygge- og anleggsperioden. Forholdet følges opp i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p>	
A1-5	<p>Tunsberg Bispedømmeråd (20.09.2016 og 03.10.2016)</p>	<p>Tunsberg bispedømmeråd har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/reguleringsplan:</p> <p>a) Ingen av gravene eller det øvrige gravplassareal innenfor inngjerdingen rundt gravplassen skal bli fysisk berørt av alternativet «Vest for Nybyen under samlet» verken under anleggsperioden eller etterpå. Dette gjelder også kirkebygningen. Det vises til Jernbaneverkets egne redegjørelser til bispedømmerådet om den konkrete plassering av støttemuren og skjermende tiltak.</p> <p>b) Hvis det velges en alternativ korridor forutsettes det ny høringsrunde.</p> <p>c) De gjør særlig oppmerksom på at både Strømsgodset kirke og gravplassen forvaltes og driftes av Drammen kirkelige fellesråd. Det må tas kontakt med Drammen kirkelige fellesråd ved kirkevergen i</p>	<p>a) Tas til etterretning. Korridoren "Vest for Nybyen" medfører minst inngrep i forhold til Strømsgodset kirke med omkringliggende miljø. Nytt dobbeltspor kommer litt nærmere Strømsgodset kirke, men vil fortsatt være på jernbanens eiendom. Trerekken langs kirkegården vil ikke bli berørt. I reguleringsfasen vil det bli sett videre på tekniske og estetiske løsninger som kan begrense og tilpasse inngrepet ved kirka. Utformingen kan diskuteres i samråd med kirkevergen.</p> <p>b) Tas til etterretning. Hvis det velges en annen korridor, må kommunedelplanen revideres og sendes ut på nytt offentlig ettersyn.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		forhold til avtaler om eventuelle grunnprøver og lignende. En anleggsfase like ved kirke og gravplass vil være svært utfordrende.	c) Tas til etterretning.	
A1-6	Kystverket Sørøst (29.09.2016)	Kystverket Sørøst har følgende forutsetninger for at innsigelse skal unngås i neste plannivå/reguleringsplan: a) For områder som er farbare med fartøy fra sjøen, gjør Kystverket Sørøst oppmerksom på at endring av brukonstruksjon kan kreve tillatelse av Kystverket. Jf. forskrift 3. desember 2009 nr. 1449 om tiltak som krever tillatelse fra Kystverket. Det forutsettes at Kystverket blir høringsinstans i reguleringsplanfasen.	a) Tas til orientering. Det planlegges ingen endring av brukonstruksjonen over Drammenselva, kun over sporområdene ved stasjonen.	
A1-7	Fiskeridirektoratet (16.09.2016)	Fiskeridirektoratet har ingen merknader til kommunedelplanen.	Tas til orientering.	
A1-8	Direktoratet for mineralforvaltning (19.08.2016)	Direktoratet for mineralforvaltning har ingen merknader til kommunedelplanen.	Tas til orientering.	
A1-9	Politidistrikt Sør Øst (15.09.2016)	Politidistrikt Sør Øst har ingen merknader til kommunedelplanen. Når den endelige beslutningen om korridor/alternativ er tatt vil nok politiet i større grad engasjere seg og	Tas til orientering.	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		være med i den videre planleggingen av spesielt anleggsperioden og hva det fører med seg av utfordringer for trafikkavvikling m.m.		

B - Andre offentlige myndigheter

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
B1	Statens vegvesen Region sør (SVRS) (07.07.2016 og 5.10.2016)	SVRS uttaler seg som fylkeskommunal vegmyndighet. a) I samsvar med SVRS sin uttalelse som statlig vegmyndighet, fremmer de innsigelse dersom ikke planbestemmelsene endres. b) En eventuell beslutning om en annen korridor forutsetter vi må gjennom nytt offentlig ettersyn. c) SVRS råder også til at planen tar hensyn til trasé for ny ekspress-sykkelveg mellom Hokksund og Drammen. d) I brev datert 05.10.2016 trekker SVRS sin innsigelse til planen.	a) Tas til følge. Planbestemmelse § 3.3, 3.5, 4.1 og 5.1 er endret i tråd med SVRSs merknad og dialogen i etterkant. b) Tas til etterretning. Hvis det velges en annen korridor, må kommunedelplanen revideres og sendes ut på nytt offentlig ettersyn. c) Tas til orientering. I utformingen av Gulskogen stasjon vil sykkelvegen være en viktig premissgiver. Ang. ekspress-sykkelveg er det opprettet dialog med SVRS og Jernbaneverket har sendt tegninger til Statens vegvesen. d) Tas til orientering.	
B2	Direktoratet for samfunnsikker-	Direktoratet viser til at oppfølging av risiko- og sårbarhet og beredskap og samfunnsikkerhet er delegert til brannvesen og Fylkesmannen.	Tas til orientering. Det kommunale brannvesen vil bli involvert i detaljplanfasen.	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
	het og beredskap (10.06.2016)			
B3	Forsvarsbygg (16.09.2016)	Forsvarsbygg sine arealbruksinteresser blir ikke berørt, og de har derfor ingen merknader.	Tas til orientering.	
B4	Buskerud fylkeskommune (30.09.2016)	<p>Fylkesutvalget vedtok i sitt møte 21.09.2016 dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Fylkesutvalget støtter at anbefalt korridor «Vest for Nybyen samlet» legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplan. b) Fylkesutvalget mener at løsningene som er valgt, både når det gjelder Drammen stasjon og Gulslogen stasjon er de beste løsningene for å realisere et sammenhengende dobbeltspor fra Drammen til Kongsberg. c) Fylkesutvalget vil understreke at utbygging av jernbane må samordnes med utbygging av fylkesvei Tilfartsvei vest. d) Fylkesutvalget anser at utredningsplikten for kulturminner er oppfylt for kommunedelplanen og ber Jernbaneverket å oppdatere fagrapporten i samsvar med saksutredningen. e) Fylkesutvalget ber om at Jernbaneverket tar inn en endring i planbestemmelsen § 5 som sikrer best mulig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer, krav til dokumentasjon før riving og avbøtende tiltak. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tas til orientering. b) Tas til orientering. c) Tas til følge. Er innarbeidet i planbestemmelsene. Se for øvrig kommentar til Statens vegvesens merknad A1-2 og B1. d) Tas til følge. Fagrapporten er oppdatert i tråd med Fylkeskommunens saksutredning. e) Tas til etterretning. Hensynet er innarbeidet i ny retningslinje § 5.2.9 i planbestemmelsene. 	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
B5	Vestfold fylkeskommune (06.09.2016)	<p>Hovedutvalg for samferdsel vedtok følgende i sitt møte 06.09.2016:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Vestfold fylkeskommune støtter Jernbaneverkets forslag til trasé for ny Vestfoldbane fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen. b) Utbyggingen må gjennomføres som forutsatt i NTP 2014-2023. c) Anleggsgjennomføring må gjennomføres med minst mulig driftsavbrudd for trafikken på nåværende Vestfoldbane. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tas til orientering. b) Tas til orientering. c) Tas til etterretning. Det vil bli utarbeidet detaljerte faseplaner for anleggsgjennomføringen. 	
B6	EB og Glitre Energi Nett AS (30.08.2016, 10.10.2016, 13.10.2016)	<p>EB, nå Glitre Energi Nett AS, har gjort oppmerksom på krav som gjelder for:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Ivaretagelse av eksisterende høyspennings luftledninger og høyspenningskabler. b) Nye kabel- og transformatoranlegg og omlegging av eksisterende anlegg. c) Forholdet til frittliggende nettstasjoner. d) Kraftledninger, transformatorstasjoner og nettstasjoner tegnes inn på plankartet med riktige koder. e) Jordingsproblematikken mellom jernbanen og høyspenningsnett må tas hensyn til ved planlegging og prosjektering. f) Det påpekes at det anbefalte traséalternativet «Vest for Nybyen» ser ut til å berøre Glitre Energi Nett sine anlegg i noe mindre grad enn alternative utredningskorridorer. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tas til etterretning og følges opp i den kommende detaljreguleringsplanen. b) Tas til etterretning og følges opp i den kommende detaljreguleringsplanen. c) Tas til etterretning og følges opp i den kommende detaljreguleringsplanen. d) Tas til etterretning og følges opp i den kommende detaljreguleringsplanen. e) Tas til etterretning og følges opp i den kommende detaljreguleringsplanen. f) Tas til orientering. 	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>g) «Sundland Vest» vil være det trasé-alternativet som vil være mest problematisk da det vil innebære en jernbanetunnel under Sundland transformatorstasjon.</p> <p>E-post 10.10.2016:</p> <p>Det har fremkommet at tunnelen under Sundland vil gå ca. 5 meter under transformatorstasjonen. EB har i den forbindelse noen tilleggsopplysninger.</p> <p>h) Sundland transformatorstasjon er en viktig stasjon for å opprettholde sikker strømforsyning til byen. Med de planer om utvikling av sentrale områder i Drammen, blant annet Sundland og Strømsø, vil den bli enda mer kritisk i fremtiden. Dette gjør at det vil være vanskelig å opprettholde sikker strømforsyning med en jernbanetunnel så tett ved en transformatorstasjon med tilhørende kabelnett. Dette gjelder spesielt i en anleggsperiode men også i en senere driftsperiode.</p> <p>i) En transformatorstasjon inneholder en god del elektronikk til styring og overvåking som er svært ømtålig for vibrasjoner.</p> <p>j) Utvikling av byen vil kreve stadig endringer på kraftnettstrukturen. Dette kan medføre ulike behov for graving i området, og vil være vanskelig å forene med planene om alternativet «Sundland Vest».</p>	<p>g) Tas til orientering. Alternativ "Sundland vest" vil berøre Sundland transformatorstasjon.</p> <p>h) Tas til orientering.</p> <p>i) Tas til orientering.</p> <p>j) Tas til orientering.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>k) Beredskapsforskriften utarbeidet av Olje og energidepartementet setter strenge krav til tilgjengelighet og sikkerhet.</p> <p>l) Det er over tid planer om omfattende rehabilitering av stasjonen som krever utvidelse av dagens bygning innenfor eiendommen.</p> <p>m) En utvikling av alternativet «Sundland Vest» vil kreve en endring av traseen for jernbanen eller en flytting og bygging av ny transformatorstasjon i samme område.</p> <p>E-post 13.10.2016 supplerer e-post datert 10.10.2016:</p> <p>n) Sundland transformatorstasjon vil bli enda viktigere framover, først og fremst i en normal driftssituasjon, men også som reserve i en eventuell feilsituasjon.</p> <p>o) Nødvendige endringer i, eller ved stasjonen vil bli vanskelig, spesielt når Jernbaneverket setter en sikkerhetssone i ca. 15 – 20 meter fra tunellvegg.</p> <p>p) En ev. flytting av transformatorstasjonen vil bli svært kostbart, stipulert til 150-200 mnok. I tillegg kommer omlegging av kabler og behov for å erverve kabeltraseer. Kostnadene her er avhengig av avstand til nåværende stasjon. Glitre Energi Nett AS foreslår at en ev. flytting skjer mot vest et sted i nærområdet. En ny transformatorstasjon krever</p>	<p>k) Tas til orientering.</p> <p>l) Tas til orientering.</p> <p>m) Tas til orientering.</p> <p>n) Tas til orientering.</p> <p>o) Det medfører riktighet. Det vil bli regulert en sikringssone på 15-20 meter rundt tunnelen for å sikre tunnelanlegget mot sprengning, pelerramming, spunting, boring i grunnen, tunneldriving etc.</p> <p>p) Tas til orientering.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>også konsesjon i henhold til energiloven og vil nødvendigvis ta noe tid.</p> <p>q) En ev. omlegging av eksisterende kabler ved stasjonen vil utsette dem for mekaniske påkjenninger som kan forårsake feil og havari på kablene etter at de tas i bruk igjen. Hvis alternativet Sundland Vest blir realisert, må det vesentligste av eksisterende kabelnett erstattes med nye kabler som vil utgjøre en stor kostnad.</p> <p>r) Basert på ovennevnte kan ikke Glitre Energi Nett anbefale Sundland Vest og anser dette alternativet som lite realistisk. Dette er begrunnet i samfunnsmessig sikkerhet og beredskap for strømforsyningen til Drammen samt store kostnader til flytting av transformatorstasjonen. Alternativt må det utredes en ny trase for Vestfoldbanen med en minimums avstand på 30 – 50 meter fra tomtegrensen til eksisterende transformatorstasjon.</p>	<p>q) Tas til orientering.</p> <p>r) Tas til følge. Konsekvensutredningen og underliggende fagrapporter for alternativet Sundland Vest er oppdatert med denne kunnskapen. Dette innebærer at eksisterende boligbebyggelse berøres. 2-3 bolighus, herav 1-2 firemannsboliger må rives. 1-2 boliger vurderes innløst uten rivning pga. ulemper i anleggsfasen. En trasé øst for trafostasjonen vil kunne komme i konflikt med Tilfartsvei vest del II. Se også kommentar under innspill B8 pkt g).</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
B7	Glitrevannverket IKS (12.08.2016)	<p>a) Glitrevannverket kan ikke se at planene for ny jernbanetrasé er i konflikt med deres anlegg eller planer.</p> <p>b) Det påpekes at hvis det skal legges gjennomgående vannledning i tunnelen for å sikre slokkevannforsyning, kan dette evt. kombineres med legging av hovedvannledning mellom Drammen sentrum og Skoger. Glitrevannverket forutsetter at de trekkes inn i en dialog om dette.</p> <p>c) De regner med at det legges tilstrekkelig med signalkabler og trekkerør langs traséen, slik at også andre aktører, inkl. Glitrevannverket, kan benytte seg at dette.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>c) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p>	
B8	Barnerepresentant i plansaker, Drammen kommune (22.09.2016, 24.09.2016 og 29.09.2016 og 30.09.2016)	<p>a) Barnerepresentanten betviler ikke at det av jernbanefaglige og jernbanetekniske hensyn er logisk å velge Nybyen Vest som trasé.</p> <p>b) Han mener JBV ikke i stor nok grad har tatt inn over seg at trasévalget berører et etablert bomiljø i for stor grad.</p> <p>c) Han stiller seg uforstående til at «sluttproduktet» har «liten negativ konsekvens» for nærmiljøet i</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Alle alternative korridorer vil i anleggsfasen i mer eller mindre grad ha negative konsekvenser for bomiljø og nærmiljø. Med ny kunnskap knyttet til alternativene og anleggsgjennomføringen, vurderes konsekvenser for nærmiljø i anleggsfasen samlet sett å være lik i "Sundland vest" og "Vest for Nybyen". I alternativet "Vest for Nybyen" er det besluttet å benytte løsmassetunnel med start nedenfor Konnerudgata.</p> <p>c) Når anlegget er ferdig etablert vil den største forskjellen mellom de to alternativene være at "Sundland vest" gir noe økt</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>Sundland- Vest alternativet, og «ubetydelig konsekvens» for Nybyen-alternativet.</p> <p>d) Han peker på at Sundland Vest-alternativet har færre negative konsekvenser i anleggsfasen. Han mener det blir en for stor belastning for nærmiljøet i Nybyen/Danvik å velge Nybyen-Vest-alternativet. Barns skolevei, de trafikale problemene, støy, forurensing og redusert tilgjengelighet gjør at dette forslaget bør forkastes til fordel for Sundland Vest-alternativet.</p> <p>e) Hensynet til barns sikkerhet, helse og trivsel bør i denne saken veie tyngre enn rent jernbanetekniske hensyn. Konsekvensene i anleggsperioden bør altså tillegges mer vekt.</p>	<p>støy og forsterket barrierevirkning ved at togene trafikkerer over en lengre strekning i dagen.</p> <p>d) Tas til orientering. Det er ikke særlig forskjell mellom alternativene "Vest for Nybyen" og "Sundland vest" når det gjelder barns sikkerhet. En forskjell er imidlertid at tungtrafikken blir dobbelt så stor i «Sundland vest» som i «Vest for Nybyen». Alle alternative korridorer vil i anleggsfasen i mer eller mindre grad ha negative konsekvenser for bomiljø og nærmiljø. Avbøtende tiltak vil bli utredet i neste planfase.</p> <p>e) Tas til orientering. I valg av alternativ korridor er det mange hensyn som skal tas. Valg av "Sundland vest" vil gi store negative konsekvenser for lokal- og intercitytrafikken på hele Østlandet i en ca. 2 år lang anleggsperiode. Det anses som helt uholdbart. Valg av "Sundland vest" vil ha konsekvenser for Sundland trafo og kunne påvirke strømforsyningen av bydelen. "Sundland vest" vil ha lengre reisetid, gi større landskapsendringer i området ved Sundhaugen, påvirke Strømsgodset kirke i</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>f) Tungtrafikk vil belaste boligområdet og barns skolevei.</p> <p>g) I e-post datert 24.09.2016 spør han om man ved å velge Sundland Vest-alternativet unngår tvangsflytting av bolighus.</p>	<p>større grad og forsinke- og forhindre fri utnyttelse av området regulert til byutvikling.</p> <p>Hensynet til barn og unge er ikke undervurdert, men de forannevnte ulemper er samlet sett vurdert å veie tyngre. Det vil utredes hvilke konkrete tiltak som må iverksettes for å sikre skoleveier og nærområdene i anleggsfasen.</p> <p>f) Trafikken vil kunne gå med samme kapasitet med midlertidige omlegginger. Det gjelder også for skolebarn og andre sykkelende og gående. Anleggsområdene vil skjermes med tette gjerder for å redusere omfanget av støy og støv. Skjerming av grøntområder og lekearealer, samt atkomst til disse vil vurderes spesielt.</p> <p>g) Det vises til merknad B6 og kommentar r). I konsekvensutredningen som har vært på høring framgår det at ingen boliger må fraflyttes ved «Sundland vest»-alternativet. Ny informasjon om at man ikke kan bygge tunnel under Sundland trafo innebærer at man ikke unngår "tvangsflytting av bolighus". Trasé må legges vest for</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>h) I e-post datert 30.09.2016 peker han på feilinformasjon og at informasjonsflyten og medvirkningsprosessen ikke har vært god nok.</p>	<p>trafo. Dette medfører at omfanget av bygninger som må rives 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. Anslagvis 11 boenheter vil bli direkte berørt i dette alternativet.</p> <p>h) Tas til orientering. Kunnskapen om prosjektet bygges stadig ut, bl.a. gjennom pågående studier av grunnforhold, anleggs gjennomføring etc. Gjennom et offentlig ettersyn kommer det også ny informasjon som har betydning bl.a. for mulige traseer og konsekvenser for boliger og nærmiljø (ref. merknad B6). Ut fra dette kan man være enige i at det man antok tidligere, med ny informasjon viser seg å føre til andre konsekvenser.</p>	

C - Næringsorganisasjoner og bedrifter

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
C1	NSB (30.09.2016)	<ul style="list-style-type: none"> a) NSB slutter seg til JBV's anbefaling. b) Anleggsarbeidene må ta hensyn til verksteddrift under hele byggeperioden og verkstedene må ha sportilkobling på begge sider. c) Det må etableres hensetting som erstatter Skarmarken og Sundhaugen før disse blir fjernet. d) For at trafikken i hovedsporet ikke skal forstyrres, er det behov for et 5. spor ved Gulskogen stasjon som skiftespor mellom Sundland og hensetting. e) Parallelt med dobbeltsporet Drammen-Gulskogen må det også finnes et ventespor for godstog. f) Gulskogen vil til tider være endestasjon i byggefasen, bl.a. må det tilrettelegges med overgang til buss. g) Kontaktledningsanlegg og sporveksler må tilpasses slik at tog kan terminere, skjøte og dele. h) NSB understreker viktigheten av å opprettholde en stram fremdrift. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tas til orientering. b) Tas til etterretning. Jernbaneverket skal i reguleringsplanarbeidet arbeide tett med NSB i anleggsfasen. Detaljerte faseplaner skal utarbeides. c) Tas til etterretning. Det forberedes planarbeid slik at nye hensettingsplasser er bygget før eksisterende hensettingsområder stenges. d) Tas ikke til følge. Et 5. spor er ikke en del av prosjektbestillingen til InterCity-prosjektet. e) Tas til følge. Dette innarbeides i sporplanen. f) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan. g) Tas til følge. Dette innarbeides i sporplanen og i KL-prosjekteringen. h) Tas til orientering. 	
C2	Mantena AS (27.09.2016)	<ul style="list-style-type: none"> a) Mantena holder til på Sundland og driver hovedbasen for vedlikehold av lokal- og intercitytogene på Østlandet. Her er også mottaksbasen for nye FLIRT-tog. b) Ved et ev. valg av "Sundland vest" som korridor av Vestfoldbanen, vil kapasiteten til Mantena reduseres ca. 50 % i en anleggsperiode på ca. 2 år. De vil 	<ul style="list-style-type: none"> a) Tas til orientering. b) Tas til orientering og delvis til følge. Alternativet «Sundland vest» har store utfordringer knyttet til alle sporforbindelsene til/fra Sundland. Store negative konsekvenser for lokal- og intercitytrafikken er 	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>da ikke kunne utføre nødvendig vedlikehold på lokal- og intercitytogene. NSB vil ikke få vedlikeholdte tog til sin produksjon, noe som vil ha store konsekvenser for lokal- og intercitytrafikken i hele byggeperioden.</p>	<p>ikke akseptabelt for JBV. Konsekvensutredningen og underliggende fagrapporter for alternativet Sundland Vest er oppdatert med denne kunnskapen.</p>	
C3	<p>Næringsforeningen i Drammensregionen (29.09.2016)</p>	<p>a) Næringsforeningen (NFDR) presiserer at bedre InterCity-forbindelser for Østlandet er nødvendig og det er akutt påkrevet å legge om de kronglete sporene på dagens Vestfoldbane.</p> <p>b) Som del av moderniseringen av jernbanedriften må den omfattende verkstedsdriften på Sundland ivaretas.</p> <p>c) De langsiktige virkningene og fordelene er viktigst med strategisk vurdering i et 70 – 100 års perspektiv.</p> <p>d) NFDR går derfor ikke inn i detaljerte vurderinger av ulemper/fordeler gjennom en anleggsperiode på 3 – 6 år.</p> <p>e) NFDR anbefaler traseen kalt «Vest for Nybyen under samlet».</p> <p>f) For å bøte på anleggsulemper anbefaler NFDR betydelige avbøtende tiltak.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering, se også kommentar til merknad fra Mantena AS (C2).</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Tas til orientering.</p> <p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Tas til orientering. Avbøtende tiltak er beskrevet i KU og vil bli nærmere detaljert i detaljreguleringsplanen.</p>	

D - Interesseorganisasjoner, beboergrupper og velforeninger

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
D1	Interessegruppen «Jernbane-tunnel under ditt hus» (26.09.2016)	<p>a) Alle interessegruppens synspunkter er relatert til anleggsfasen.</p> <p>b) Interessegruppen mener JBV ikke vurderer hva som er best for Drammen.</p> <p>c) Den foreslåtte trasé vil ha stor negativ innvirkning på store deler av Drammen.</p> <p>d) Interessegruppen mener "Nybyen vest" bryter med bystrategien "Drammen 2036 – større, smartere og sunnere". Bystrategien inneholder flere mål relatert til boområder og nærmiljø.</p> <p>e) Reisetid: "Sundland vest" bruker bare 31 sekunder mer enn "Nybyen vest", og tilfredsstiller kravet i NTP.</p> <p>f) Høringsuttalelsen har et kapittel som omhandler frysing og er angitt som anbefalt metode.</p> <p>g) Interessegruppen mener Drammen ikke kan akseptere traséen før teknisk konsept er utredet og avklart. Korridor "Vest for Nybyen" kan uansett ikke velges med de konsekvensene som er påvist.</p>	<p>a) Tas til orientering. Jernbaneverket må gjøre en helhetsvurdering, der anleggsfasen er en del av beslutningsgrunnlaget.</p> <p>b) Tas til orientering. JBV mener de foreslår den løsningen som vil være best for Drammen på lang sikt.</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Tas til orientering. Valg av "Vest for Nybyen" som korridor er i tråd med samarbeidsavtale for helhetlig og samlet jernbane- og byutvikling i Drammen (jf. kap. 2.3 i planprogrammet). Uansett valg av trasé vil et nærmiljø og dets beboere få konsekvenser som følge av anleggsarbeidet.</p> <p>e) Tas til orientering. Reisetid er et viktig mål, men kun ett av flere mål i NTP som dette prosjektet må oppfylle.</p> <p>f) Dette medfører ikke riktighet. Frysing er vurdert, men er ikke aktuell metode for dette prosjektet.</p> <p>g) Tas til orientering. Teknisk konsept er utredet i to alternativer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bruk av løsmassetunnel under bebyggelsen. 	r)

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>h) "Sundland Vest" vil derimot kunne bygges som en kulvert frem til tunnelpåslaget rett på fjell. Byggegruppen blir begrenset i dybde og vil være av en helt annen skala enn for "Vest for Nybyen". Denne vil ikke få særlige negative innvirkninger på nærmiljø og boligmiljø, og ingen boliger vil være ubeboelige, som betyr at ingen familier må flyttes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bruk av åpen byggegrop gjennom bebyggelsen. Jernbaneverket har besluttet å benytte løsmassetunnel under bebyggelsen på Danvik og at tunnelen skal starte nord for Konnerudgata. Langt færre hus må rives sammenlignet med å etablere byggegrop helt inn til bergpåhugg. Konnerudgata berøres ikke og trafikken kan gå som normalt. <p>h) Dette medfører ikke riktighet. Omfanget av anleggsarbeidet inn mot bergtunnelen i "Sundland vest" vil være av tilsvarende størrelse som i "Vest for Nybyen". Det vil være nødvendig med en åpen byggegrop forbi Skogliveien. For "Sundland Vest" er det andre utfordringer, se bl.a. merknad B6 og kommentar e) til merknad B8. En endring av denne traseen for å unngå Sundland trafo, vil også føre til riving og innløsning av flere boliger. 2-3 boliger, herav 1-2 firemannsboliger må rives. 1-2 boliger vurderes innløst uten riving pga. ulemper i anleggsfasen. Anleggstrafikken er om lag dobbelt så stor i «Sundland vest» sammenlignet med «Vest for Nybyen».</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>i) Fare for skade på 3.-person, herunder barn og unge: Det hevdes at JBV har sagt at "<i>anleggsarbeid av en slik skala som det er tale om i denne saken vil utgjøre fare for skade på 3. person, og da særlig på barn</i>".</p> <p>j) En bolig med støy utenfor terskelverdier mellom klokken 07:00 – 23:00 i 5 år vil ha sterk negativ påvirkning for barn</p>	<p>i) Dette medfører ikke riktighet. En ROS-analyse starter med en identifisering av faremomenter som grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak. Analysen tar utgangspunkt i at det verste kan skje, og prøver å spesifisere de risikofaktorer man skal være oppmerksom på. Dette vil bli vektlagt og fulgt opp som svært viktige forhold, og avbøtende tiltak vil bli innarbeidet i det videre planarbeidet. ROS-analysen viser at alle de vurderte korridorene er sikre med nødvendige avbøtende tiltak.</p> <p>j) Det medfører ikke riktighet at det er anleggsstøy mellom 7 og 23 i 5 år. Anleggsarbeidet vil ha varierende intensitet over en betydelig kortere periode. For løsmasetunnelen vil arbeidene i dagen sør for Konnerudgata ha en varighet på i overkant av ett år. Nord for Konnerudgata vil arbeid i dagen pågå i ca. 3,5 år. JBV følger nasjonale standarder for håndtering av støy. Dette er et viktig forhold som følges opp i alle faser frem til ferdig anlegg. Konkrete tiltak vil iverksettes. Kommunal helsetjeneste vil bli involvert.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>k) Anleggsarbeid som berører skolevei vil ha sterk negativ påvirkning for barn</p> <p>l) Å oppleve tvangsflytting av egen familie eller naboer vil ha sterk negativ påvirkning på barn</p> <p>m) Barn vil være i faresonen i Vest for Nybyen, mens jernbanepersonell vil være i faresonen på Sundland. Barn må vektlegges.</p> <p>n) Trafikale forhold: Konsekvensene er ikke godt nok vurdert mener interessegruppen. De viser til at Konnerudgata må flyttes/stenges i kortere eller lengre perioder. Det beskrives en situasjon der trafikken i Konnerudgata omdirigeres til små sideveier.</p> <p>o) For Sundland Vest sies det at langt færre trafikanter berøres enn i alternativet Vest for Nybyen.</p>	<p>k) Tas til orientering. Der hvor skoleveien blir berørt, vil funksjonen bli opprettholdt og sikkerheten bli ivaretatt. Dette vil bli detaljert i det videre planarbeidet i dialog og samarbeid med skoler og nærmiljø.</p> <p>l) Tas til orientering. JBV vil sammen med Drammen kommune legge forholdene best mulig til rette for å bøte på ulemperne ved eventuell flytting som følge av korridorvalget.</p> <p>m) Tas til orientering. Se pkt. i)</p> <p>n) Tas til orientering. JBV har besluttet å bygge løsmassetunnel under Konnerudgata. Konnerudgata blir dermed ikke berørt.</p> <p>o) Dette medfører ikke riktighet. Mengden uttransporterte masser på bysiden vil være nesten dobbelt så stor i "Sundland vest" sammenlignet med "Vest for Nybyen". Det er forutsatt å drive 1200 m fjelltunnel fra området ved trafoen. Massene må kjøres bort via Professor Smiths allé.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>p) Støy: Støysonekart for anleggsfasen viser at ved det foreslåtte alternativet Vest for Nybyen vil ca. 220 hus bli rammet mot ca. 70 ved Sundland Vest.</p> <p>q) Anleggsområde: Anleggsområdet for alternativet Vest for Nybyen ligger i et etablert boligområde, mens det for Sundland Vest ligger inne på et avgrenset industriområde.</p> <p>r) Ubeboelige boliger: I Vest for Nybyen må 12-16 bolighus fraflyttes. I Sundland Vest må ingen bolighus må fraflyttes.</p>	<p>p) Dette medfører ikke riktighet og dette tas til følge. Aktivitetsnivået over tunnelen vil ikke være konstant, og aktivitetene vil skje på ulike steder til ulike tidsperioder, dels skjermet i sjakter. For "Sundland vest" er støy fra tunneldriving i anleggsfasen ved en feil ikke tatt med i beregningene, dette er nå rettet opp i fagrapporten. For begge alternativene er skjermingstiltak ikke med i beregningene, og vil kunne gi lokale effekter som påvirker støybildet. Disse endringene medfører at ulikheten mellom "Vest for Nybyen" og "Sundland vest" er mindre enn tidligere antatt.</p> <p>q) Dette medfører ikke riktighet. En trasé for Vestfoldbanen vil måtte gå utenfor Sundland trafo jf. merknad B6. Åpen byggegrop vil gå inn gjennom bebyggelsen i Professor Smiths Allé samt i Skogliveien. Flere boliger vil måtte rives. Det vil være omfattende anleggsvirksomhet tett opp mot eksisterende bebyggelse og behov for et større riggområde i tilknytning til påhugget ved Sundland trafo.</p> <p>r) Dette medfører ikke riktighet jf. pkt. q). I korridoren Vest for Nybyen, ved valg av</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>s) Masseuttak: For Vest for Nybyen blir det masseuttak på to steder: Kobbervikdalen og Austad. For Sundland Vest blir det tre masseuttak, da masseuttak også vil finne sted inne på avstengt industriområde på Sundland. Når det også blir masseuttak det tredje stedet, vil dette nødvendigvis redusere volumet på masseuttaket på Austad.</p>	<p>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 sjakter i nærheten. Totalt blir ca. 12-13 boenheter direkte berørt. I «Sundland vest» er det ikke mulig å bygge løsmassetunnel og Sørlandsbanen og byggingen vil skje i åpen byggegrop frem til bergtunnel. 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. Anslagvis 11 boenheter vil bli direkte berørt i dette alternativet. Beboere i boliger nær traséen vil kunne få tilbud om innløsning. Dette vil fremkomme av ev. videre detaljering.</p> <p>s) Tas til orientering. Det er riktig at omfanget av masseuttak er størst i "Sundland vest", men masseuttaket på Austad blir tilsvarende som i «Vest for Nybyen» fordi tverrslaget er lengre og jernbanetunnelen er lengre.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>t) Investeringskostnader: Det henvises til Jernbaneverkets egne tall. Vest for Nybyen: Kr. 9 219 000 000. Det er stor usikkerhet ved disse tallene pga. at løsmassetunnel er vanskelig å beregne, samt at innløsning ikke er medtatt. Sundland Vest: kr. 9 362 000 000. Forbundet med liten usikkerhet rundt summen.</p> <p>u) Sundlandområdet: Interessegruppen opplever at Jernbaneverket vektlegger kommersielle hensyn (ROMs utbygging på Sundland) mer enn forholdet til barn, nærmiljø og etablerte boligområder.</p> <p>v) Anbefaling: Drammen bør velge det alternativet som:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innebærer minst inngrep i eksisterende boligområder • Der hensynet til miljø og mennesker er best ivaretatt • Gir minst trafikkproblemer <p>w) Drammen bør si nei til alternativ "Vest for Nybyen", og ja til alternativet "Sundland Vest".</p>	<p>t) Dette medfører ikke riktighet. Det er ikke vurdert å være større usikkerhet knyttet til "Vest for Nybyen" enn "Sundland vest". Innløsning av boliger er medtatt i kostnadsberegningen.</p> <p>u) Dette medfører ikke riktighet. ROMs kommersielle interesser har ingen påvirkning på Jernbaneverkets anbefaling av korridor. Jernbaneverket har registrert at det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Sundland, og denne er en del av grunnlaget for konsekvensvurderinger i fagrapport byutvikling.</p> <p>v) Tas til orientering.</p> <p>w) Tas til orientering. "Sundland vest" er ikke lagt ut til offentlig ettersyn som kommunedelplan for InterCity Drammen – Kobbervikdalen.</p>	
D2	Gulskogen Vel (GV) (29.09.2016)	<p>a) GV mener at alle traseer vil få store inngrep og konsekvenser for det nærmiljøet som rammes.</p> <p>b) Viktigste for byen at traseen går ned i bakken så tidlig som mulig, forutsatt at best mulig gjennomføringsmåte benyttes.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p><u>Trasé Sundland vest</u> vil</p> <p>c) gå inn i boligområdene på Gulskogen, og bolighus vil bli rammet.</p> <p>d) gå over skoleveien til Gulskogen skole, over lekeplassen og ligge i umiddelbar nærhet til skolebyggene på Gulskogen skole. Det er stor aktivitet på Sundland for barn og unge.</p> <p>e) tilføre enda mer togtrafikk inn i bydelen samtidig som JBV har flere store planer på Gulskogen, det kan ikke være forsvarlig.</p> <p>f) gi mer støy for Gulskogen og åssidene.</p> <p>g) Ulemper i anleggstiden kan ikke være avgjørende for valg av trasé.</p> <p>h) Ethvert inngrep i sentrumsnære områder vil få konsekvenser for beboere, barn og unge, og deres bomiljø.</p> <p><u>Vest for Nybyen</u> er bedre fordi den</p> <p>i) går raskt ned i bakken, og berører færrest beboere i Drammen på sikt. Dette gjelder også barn og unge.</p> <p>j) gir god avvikling av togtrafikken i et langsiktig perspektiv.</p> <p>k) gir langt mindre støy ved at traseen går så tidlig i bakken</p>	<p>c) Det medfører riktighet at boligområdet ved Sundland trafo vil bli berørt av anleggsvirksomheten. Se pkt. q) og r) i kommentar til merknad D1.</p> <p>d) Det medfører riktighet med unntak av lekeplassen. Skulle ny Vestfoldbane gått i "Sundland vest"-korridoren, ville den måtte gå utenom Sundland trafo (ref. merknad B6) og gitt større negative konsekvenser for bolig- og nærmiljøet enn antatt. G/s-veg og fortau langs Prof. Smiths Allé ville blitt berørt, med nærføring til Gulskogen skole, og barneskole, ungdomsskole og videregående skole på Sundland, samt andre aktiviteter for barn og unge på Sundland.</p> <p>e) Tas til orientering.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Tas til orientering. Det er et fremtidig jernbanetilbud med nye stasjoner på Drammen og Gulskogen og en raskere og driftssikker bane det planlegges for. Intensjonen er å gjøre anleggsfasen så kort og skånsom som mulig.</p> <p>h) Tas til orientering.</p> <p>i) Tas til orientering.</p> <p>j) Tas til orientering</p> <p>k) Tas til orientering.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>l) nesten ikke rammer noen boliger ved bruk av løsmassetunnel.</p> <p>m) Viktig å koble Konnerudtrafikken på E 134 straks denne er ferdigstilt for å avlaste Konnerudgata. Påpeker at det er mange store prosjekter på gang, og etterlyser en KDP som tar hensyn til alle.</p>	<p>l) Tas til orientering.</p> <p>m) Tas til orientering.</p>	
D3	Drammens Sportsfiskere (26.08.2016)	<p>a) Drammens Sportsfiskere peker på sterkt utbyggingspress og at Drammensvassdraget har gjennomgått store forandringer. De ser at prosjektet er viktig og nødvendig, og har noen innspill til prosessen videre.</p> <p>b) Bekkeløp som er lagt i rør og som krysser traséen må kartlegges før videre fremdrift i prosessen. Dette er informasjon som Drammen Sportsfiskere er veldig interessert i å få innsyn i, samt at kommunen har som mål å få flere bekker restaurert og opp i dagen igjen.</p> <p>c) Tilsvarende kartlegging for grunnvann og andre vannkilder.</p> <p>d) Ønsker restaurering av elvebredden ved oppgradering av Drammen jernbanestasjon, slik at egnet habitat for fisk og fugleliv reetableres, samtidig som det gir befolkningen tilgang til et flott nærrekreasjonsområde.</p> <p>e) Minner om at Jernbaneverket opprinnelig ønsket å bygge senketunnel under Drammenselva i stedet for bru, og at denne løsningen revurderes igjen.</p>	<p>a) Tas til orientering</p> <p>b) Tas til etterretning. All teknisk infrastruktur kartlegges som grunnlag for planleggingen. Det vil være en ambisjon å unngå bekkelukkinger der det er mulig. Utbyggingen skal heller ikke medføre redusert vannstand/kvalitet på fiskevann. Det stilles særlige tettekrav til tunnelen der den passerer under vannforekomster som f. eks. Blektjern.</p> <p>c) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan. Se også kommentar til merknad A1-4.</p> <p>d) Tas til orientering. Kommunedelplanen vil ikke medføre inngrep i elvebredden og habitater for fisk og fugler. Kommunedelplanen med påfølgende reguleringsplan vil ikke forårsake konsekvenser som skulle tilsi behov for restaurering.</p> <p>e) Det medfører ikke riktighet at Jernbaneverket har ønsket å bygge senketunnel under Drammenselva. Dette ble vurdert og</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>f) Ønsker å delta med innspill til en eventuell prosjektgruppe, slik at vi kan komme med konstruktive innspill gjennom hele prosessen.</p> <p>g) Ønsker å få tilsendt kopi av bystyrevedtak i 1991 om restaurering av bekker som er lagt i rør.</p>	<p>forkastet i utredningen "Areal og sporbehov i Nedre Buskerud". Planprogrammet gir en begrunnelse for hvorfor konseptet ble forkastet. Sammenlignet med kommunedelplanens forslag, vil etableringen av en senketunnel i Drammenselva være et enormt inngrep.</p> <p>f) Tas til orientering.</p> <p>g) Tas til orientering.</p>	
D4	<p>Fortidsminneforeningen (27.09.2016)</p>	<p>a) Foreningen peker på de store kulturminneverdiene i området Nedre Danvik-Strømterassene. I tillegg nevnes den verdifulle industrihistorien på Sundland og stasjonsområdet på Gulskogen.</p> <p>b) Fortidsminneforeningen mener tiltakets konsekvenser for verdifulle bymiljøer må være styrende for trasévalget. Langsiktige skader på verdifulle kulturmiljø må unngås så langt det er mulig.</p> <p>c) Fortidsminneforeningen ønsker ikke traseen Nybyen vest, men et alternativ lenger vest som i størst mulig grad er skånsomt i forhold til kulturmiljøene.</p>	<p>a) Tas til orientering, delvis til etterretning og delvis til følge. Verdiene er kartlagt og konsekvensene er utredet. Neste planfase vil avklare om- og eventuelt i hvor stor grad disse kulturmiljøene vil bli berørt. Merkningen er tatt til følge ved å redusere båndleggingsområde.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering. Jernbaneverket har bestemt at løsmassetunnel skal gjennomføres. Dette vil være mye mer skånsomt for kulturmiljøet på Danvik. Alle øvrige korridorer som er utredet vil i større eller mindre grad berøre kulturmiljøet.</p>	
D5	<p>Danvik skole FAU (30.09.2016)</p>	<p>a) Det må utredes nøyaktig hvilke hus som blir berørt, hvordan byggeperioden vil påvirke naboer og hvordan anleggstrafikken vil påvirke området.</p>	<p>a) Tas til etterretning. I reguleringsplanfasen vil anleggsfasen stå i en særstilling, med</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>b) Utredningen bør åpne for en analyse av lokal kostnytte i forhold til å velge annet alternativ. I analysen må barn og unges behov tydelig bli tatt hensyn til og veie tungt.</p> <p>c) Dersom foreslått alternativ velges, må det vektlegges at byggeperioden blir intensivert, at skoleveiene blir tilstrekkelig sikret, og at anleggstrafikken blir planlagt i sikre traseer og i avgrensede perioder. Barn og unges behov for trygge skoleveier og fravær av støy, også i byggeperioden, bør vektlegges og tas tilstrekkelig hensyn til i valg av trase.</p> <p>d) Danvik FAU mener at dette ikke er tilstrekkelig utredet og ber om at dette blir utredet og tatt hensyn til i planarbeidet.</p>	<p>utarbeidelse av detaljerte planer for grunnerv, håndtering av trafikk, støyskjerming, etc.</p> <p>b) Tas til orientering. Forslag til kommunedelplan er utarbeidet på overordnet nivå som har til hensikt å velge riktig korridor. I reguleringsfasen vil det ses nærmere på hvordan prosjektet kan gjennomføres og utformes best mulig. Beslutningen om å bygge løsmassetunnel vil sterkt bidra til å minske ulempene for nrområdet.</p> <p>c) Tas til etterretning. Byggeperioden vil bli konsentrert. I anleggsfasen vil det tilrettelegges for at myke trafikanter kan ferdes sikkert innenfor hele planområdet, med spesielt fokus på barns ferdsel og skoleveier. Anleggsområdene vil skjermes med tette gjerder for å redusere omfang av støy og støv. Under reguleringsplanarbeidet vil man ha en tett dialog med skoler og andre berørte for å dra ytterligere nytte av lokalkunnskap knyttet til barns ferdsel. Det vises også til pkt. b).</p> <p>d) Tas til orientering. Se punktene over.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
D6	Stiftelsen Drafn's hus (29.09.2016)	<p>a) Stiftelsen Drafn's hus har tilhold i Drafnkollen 68, og benyttes av Ski og Ballklubben Drafn og andre leietakere.</p> <p>b) De skriver at man ved tverrslag i Drafnkollen vil få anleggsvei rett ved klubbhus og idrettsbane, og er bekymret for de ulemper dette vil medføre.</p> <p>c) De nevner en rekke ulemper knyttet til økt fare for de som ferdes der, støv, økt vedlikehold, renhold, lavere utleieinntekter, trafikkuhell, setninger, ingen mulighet for å arrangere skirenn.</p> <p>d) Ber om at et tverrslag i Drafnkollen ikke benyttes, pga. fare for skader/ulykker.</p> <p>e) Anlegget kan bli forringet.</p> <p>f) Det fremsettes krav til befarings, erstatning og dekning av inntektsbortfall.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til orientering. Det er i foreliggende KU skissert et område hvor tverrslaget vil lokaliseres. Det er vurdert at den mest hensiktsmessige plasseringen for tverrslaget er i området mellom Austadveien og Drafnkollen, med utkjøring til Austadveien. Tverrslaget vil derfor ikke direkte påvirke idrettsanlegget i tilknytning til Stiftelsen Drafn's hus.</p> <p>c) Tas til orientering. Nøyaktig plassering og utforming av tverrslag og anleggsområde håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan, da også med fokus på å minimere ulempene.</p> <p>d) Tas til orientering.</p> <p>e) Tas til orientering. Se også b).</p> <p>f) Tas delvis til etterretning. Ved videre planlegging av tverrslagene vil det bli gjort grundige vurderinger for å finne optimale løsninger. Før ev. spørsmål om erstatning blir aktuelt, må tverrslagene utredes og reguleres.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
D7	Banekomiteén Ski og Ballklubben Drafn (29.09.2016)	<p>a) I 2015 bygget Drafn en ny kunstgressbane i Drafnkollen. Prosjektet hadde en bruttokostnad på ca. 3,6 millioner, og det ble lagt ned mange dugnadstimer. Det ble også lagt nytt kunstgressdekke i ballbingen klubben eier. Det er stor aktivitet i anleggene.</p> <p>b) Området blir farlig for barn når det blir anleggstrafikk 4-5 meter fra anlegg som brukes av barn og ungdom.</p> <p>c) Økt mengde støv på banen vil kunne tette dreneringen på kunstgressbanene.</p> <p>d) Kan bli trafikkulykker og setninger</p> <p>e) Anleggsvei vil forhindre at tråkkemaskin kan forberede skirenn; økonomisk tap etc.</p> <p>f) Ber om at et tverrslag i Drafnkollen ikke benyttes. Faren for at det skal oppstå skade/død på barn må anses som meget høy, og det sportslige anlegget forringes.</p> <p>g) Det fremsettes krav til befarings, erstatning og dekning av inntektsbortfall.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Se kommentar til merknad D6.</p> <p>c) Tas til orientering.</p> <p>d) Se kommentar til merknad D6.</p> <p>e) Avbøtende tiltak vil spesifiseres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>f) Se kommentar til merknad D6 og ellers kommentarer til merknad B7.</p> <p>g) Se kommentar f) til merknad D6.</p>	

E - Grunneiere, naboer, gjenboere og hjemmelshavere

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
E1	ROM (30.09.2016)	<p>a) ROM Eiendom støtter anbefalt valg av trase for Vestfoldbanen, utvidelse av Drammen og Gulslogen stasjon og sporkapasiteten mellom dem.</p> <p>b) ROM Eiendom har konkrete planer for utvikling av eiendommene i Doktor Hansteins gate langs stasjonens sørside. Det planlegges bygget et stort konferansehotell og ytterligere et større næringsbygg ved siden av.</p> <p>c) ROMs utbyggingsplaner for hotell og det første næringsbygget er planlagt å starte opp i 2017 og være ferdig i 2019, mens IC-prosjektet for Drammen stasjon er planlagt med senere oppstart og ferdig først i 2025. Det kan være mye å vinne på god koordinering og samarbeid på gjennomføring.</p> <p>d) ROM eiendom er tilfreds med at det i planbestemmelsene er tatt inn at det skal vurderes tiltak som fremmer byutvikling rundt knutepunktene, og presiserer at denne bestemmelsen følges opp.</p> <p>a) Forslag til båndlegging er i direkte konflikt med utbyggingsplanene, og ber derfor at arealet som båndlegges justeres og tilpasses ROM eiendoms utbyggingsplaner (felt H og A2 ønskes unntatt båndleggingen)</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>c) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>d) Tas til etterretning og håndteres i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan.</p> <p>a) Tas til orientering. Kommunedelplanen endres ikke, men det arbeides videre med dette i neste planfase.</p>	
E2	Lassebakken barnehage (29.09.2016)	<p>a) Lassebakken barnehage stiller seg svært kritisk til forslag om Jernbaneverkets satsing på Nybyen samlet. Barnehagen har vært i drift i snart 30 år og har 39 barn og 14 arbeidsplasser. De ser det som uansvarlig å drive barnehagen i en utbyggingsperiode.</p>	<p>a) Tas til orientering. JBV har besluttet at løsmassetunnel skal bygges og at denne starter nord for Konnerudgata. Bygget blir derfor ikke berørt og aktiviteten kan opprettholdes.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		b) Bygget er også et samlingssted for speidere, malere, rosemalere, bie-forening, hagelag etc.	b) Tas til orientering.	
E3	Drammen speider-gruppe (30.09.2016)	<p>a) Speidergruppen 3. Drammen har sine møtelokaler i Lassebakken 2. Oppbevaring og lagring av uunnværlig speiderutstyr skjer i samme lokale.</p> <p>b) Dersom bygget blir berørt av et trasevalg for jernbanen på Danvik vil dette få store konsekvenser for driften av speidergruppen, da gruppen ikke har økonomi til å skaffe seg et lokale i dagens husmarked.</p> <p>c) Hvis bygget blir revet håper de JBV eller Drammen Kommune kommer opp med alternativt møte- og lagringslokale.</p> <p>d) Nærområdet Danvik benyttes til turaktivitet for speidergruppen og økt tungtrafikk gir negative konsekvenser.</p>	<p>a) Tas til orientering.</p> <p>b) Se kommentar a) til merknad E2.</p> <p>c) Se kommentar a) til merknad E2.</p> <p>d) Tas til orientering. Det blir lite tungtrafikk sør for Konnerudgata. Se ellers kommentarer til merknad B8.</p>	
E4	Arild Tjomsland (17.08.2016, 18.09.2016, 29.09.2016)	<p><u>Barns interesser:</u></p> <p>a) Tjomsland viser til lovgrunnlag som skal sikre barn- og unges interesser i planleggingen.</p> <p>Tjomsland mener alternativet "Sundland vest" er en bedre løsning for barn og unge, da det er langt enklere å sikre. Den er også bedre knyttet til trafikkomlegging i anleggsfasen.</p> <p>Mener det er foruroligende at faren for skade på barn ved valg av alternativet "Vest for Nybyen samlet under" ikke er vektlagt mer.</p>	a) Tas i sin helhet til orientering. Se for øvrig kommentarer til merknad B8, D1 og D5.	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>Mener JBV har valgt det minst barnevennlige alternativet. JBV bør pålegges å utrede konsekvensene de ulike trasevalgene har for barn og unge.</p> <p><u>Trafikk:</u></p> <p>b) Tjomsland uttaler at faren for trafikkulykker vil øke i anleggsperioden.</p> <p>Masseuttak i nærområdene vil i flere år innebærer utstrakt tungtransport i barns nærområder.</p> <p>Tjomsland viser til trafikk tall og mener at midlertidig trafikkløsning for Konnerudgata og Professor Smiths alle ikke er godt nok utredet.</p> <p>c) Lassebakken barnehage vil trolig måtte fraflyttes eller rives.</p> <p><u>Berørt bebyggelse</u></p> <p>d) Tjomsland viser til at formannskapet ba om utredning av Pukerud-alternativ for å se på en korridor som i minst mulig grad berører eksisterende bebyggelse. Det er alternativ Sundland vest som best oppfyller intensjonen bak formannskapets vedtak om å få utredet en korridor som i minst mulig grad berører eksisterende bebyggelse.</p>	<p>b) Tas i sin helhet til orientering. Se for øvrig kommentarer til merknad B8, D1 og D5. Det har vært en forutsetning for planarbeidet at trafikken i Konnerudgata og Professor Smiths Allé samt øvrige hovedveier i området til enhver tid skal være åpne for trafikk med tilsvarende kapasitet som i dag. Massetransporten vil gå på offentlig vegnett uavhengig av korridorvalg.</p> <p>c) Dette medfører ikke riktighet. Se kommentar til merknad E2.</p> <p>d) Tas til orientering. I tillegg til konsekvenser i anleggsfasen, er det mange andre forhold som ligger til grunn for totalvurderingen. "Pukerud" er bl.a. ca. 0,5 mrd. kr. dyrere å bygge og kombinert med lengre trasé/reisetid er den klart dårligst på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. "Pukerud" er altså ikke til god nok nytte for de reisende og samfunnet investeringene tatt i betraktning. "Pukerud" har heller ikke den nødvendige sporkapasiteten.</p> <p>Sundland vest berører også eksisterende boligbebyggelse, se D1 r),</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
E5	Jo Sellæg (23.08.2016)	<p>Uttaler seg som eier av Smithestrøm gård, og gjør rede for anleggets historie og jernbanens påvirkning.</p> <p>a) Påpeker at et ev. valg av åpen byggegrop vil føre til svært store konsekvenser.</p> <p>b) Sellæg mener at konsekvenser for menneskelige aspekter ikke er vurdert.</p> <p>c) Et mulig tilsvingspor mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen bør gjøres kjent.</p> <p>d) Jernbanetraseen må ikke føre til direkte inngrep i Smithestrøms hovedbygning, tunbebyggelse og/eller hageanlegg. Hvis Smithestrøm blir direkte berørt, må trasevalget forkastes.</p> <p>e) Sellæg mener det er unødvendig å båndlegge Smithestrøms arealer, hvis man har til hensikt å skåne kulturverdiene.</p>	<p>a) Tas til etterretning. Uansett valg av anleggsmetode i Strømsåsen, vil det være behov for åpen byggegrop i anleggsperioden foran Smithestrøm gård. Etter anleggsperioden vil hele området bli istandsatt.</p> <p>b) Tas til orientering.</p> <p>c) Tas til orientering. Et mulig tilsvingspor mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er ikke en del av kommunedelplanen. Hvis en slik forbindelse skal etableres, må det utredes og planlegges i en egen prosess og i henhold til forskrift om konsekvensutredning.</p> <p>d) Tas til etterretning. Hovedbygning og tunbebyggelse berøres ikke. Reguleringsplanen vil spesifisere anleggsområdet, og det vil være et hovedfokus å minimere konsekvensene for hageanlegget.</p> <p>e) Tas delvis til følge. Hovedbygningen og tunbebyggelsen er tatt ut av båndleggingen. Det understrekes at båndleggingen rent juridisk tillater tiltak som ikke er i strid med, eller kan hindre eller vanskeliggjøre planlegging og utbygging av ny jernbane.</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
E6	Ivar Andersen (29.09.2016)	<p>a) Valgt trasé er usikker mht. kryssing av Konnerudgata og Professor Smiths allé.</p> <p>b) Det er usikkert om det er mulig å bygge løsmassetunnel. Konsekvensene for boliger og trafikkavviklingen vil kunne bli formidable.</p> <p>c) Sikkerheten for de myke og unge trafikanter i et komplisert trafikkbilde bli ytterligere forverret og risikofylt.</p> <p>d) Alle risikoelementene for befolkningen og for kostnadsoverskridelser er mer eller mindre ikke-eksisterende i alternativene «Sundland Vest» og «Pulkerud» som derfor bør foretrekkes framfor «Vest for Nybyen under samlet».</p> <p>e) Sprengning bør ikke velges som drivemetode under et byområde pga. rystelser, støy og mulige bygningskader.</p>	<p>a) Tas til orientering. Se for øvrig kommentarer til merknad B8, D1 og D5.</p> <p>b) Dette medfører ikke riktighet. Jernbaneverket har besluttet å bygge løsmassetunnel på bakgrunn av råd fra uavhengig rådgiver samt 3.-parts verifikasjon. Grunnundersøkelser bekrefter gjennomførbarhet.</p> <p>c) Tas til etterretning. I anleggsfasen vil det tilrettelegges for at myke trafikanter kan ferdes sikkert innenfor hele planområdet, med spesielt fokus på barns ferdsel og skoleveier.</p> <p>d) Tas til orientering. Det er ikke funnet noen forhold med uakseptabel risiko for noen av alternativene. "Sundland vest" er den korridor hvor det har blitt identifisert flest uønskede hendelser i gul kategori, der risikoreduserende tiltak bør vurderes (både drift- og anleggsfase).</p> <p>e) Tas til orientering. Ulike drivemetoder er vurdert, og sprengning er vurdert som den mest egnede metoden. Det vil bli gjennomført avbøtende tiltak for å unngå uakseptable rystelser, støynivåer og bygningskader.</p> <p>f) Tas til orientering. Det er gjort vurderinger av hvor det er mest hensiktsmessig å ta ut masser. Massetransporten på bysiden vil</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>f) Utgang av løsmassetunnel bør legges lavere i åsen slik at transportetappen gjennom bebodd område blir kortere.</p> <p>g) Det skal bygges rømningsveier ut i dagen for hver kilometer av tunnelen. Lokaliseringen av disse fremgår ikke, og da heller ikke mulige konsekvenser for bebyggelsen. Dette savnes i utredningen.</p> <p>h) Andersen foreslår en pendlerstasjon ved Eik i Skoger som vil avlaste Drammen stasjon og Strømsø sentrum. Med matebusser fra områdene rundt med korrespondanse med pendlertog til/fra Oslo i rushtiden, samt en god pendlerparkering vil det bidra til å få trafikk over fra bil til buss/bane.</p>	<p>foregå via midlertidig anleggsvei til Professor Smiths Allé.</p> <p>g) Tas til etterretning. Tverrslag og rømningsveier vil bli utredet og spesifisert i det videre arbeidet med detaljreguleringsplan i henhold til planprogram og avtale med Drammen kommune.</p> <p>h) Tas til orientering. Driftsopplegg for togene på Vestfoldbanen er utredet gjennom en egen konseptvalgutredning. Ett av målene for IC-strekningene er kort reisetid. For å oppnå raskere reisetid for togreisende mellom de største byene i Oslo-regionen, er det vurdert at det ikke er hensiktsmessig å etablere flere stasjoner på strekningen.</p>	
E7	<p>Smithe- strømsveien 37, 39, 41, 43 (29.09.2016)</p>	<p>a) Mht. byutvikling bør utbygging på Sundlandområdet kunne tilpasses en eventuell togtrase.</p> <p>b) Alternativet Sundland vest er 31 sekunder tregere enn Vest for Nybyen. Er det sett på muligheten for å utnytte den høyere svingradiusen for å øke hastigheten i Sundland vest?</p>	<p>a) Tas til orientering. Utbyggingen på Sundland vil kunne tilpasse seg en ny togtrasé, men det vil være begrensninger på hva som kan tillates bygget over jernbanekulvertene.</p> <p>b) Tas til orientering. Det er kjørt detaljerte kjøretidsberegninger som grunnlag for å beregne reisetid. Avgrening for "Sundland vest" har større kurveradier, og dette er</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>c) De nevnte eiendommene ønsker ikke innløsning dersom det er mulig å unngå det. De ber JBV strekke seg så langt som mulig for å unngå innløsning og begrense bredden på byggegropen mest mulig ved arbeider i nærheten av disse eiendommene.</p> <p>d) De ønsker jevnlig oppdatering på planleggingen av hvor sporet skal gå, hvor tunnelinnslaget blir og konsekvensene av dette for oss. De ønsker at JBV tar kontakt umiddelbart etter at en eventuell kommunedelplan er vedtatt.</p> <p>e) Pga. deres plassering tidlig på sporet, ønsker de tidlig og prioritert behandling ifm. ev. innløsningssaker med JBV.</p> <p>f) I tilfelle innløsning ønsker vi etter anleggsperioden å varsles om salg og ha forkjøpsrett på våre tidligere eiendommer og boliger. Eiendommer som får vektrestriksjoner på grunn av kulvert skal få forkjøpsrett på andre eiendommer i området.</p>	<p>hensyntatt i kjøretidsberegningen. Trasélengde er den mest vesentlige faktoren for reisetiden.</p> <p>c) Tas til orientering. Omfang av byggegrop vil begrenses til det som er nødvendig for å kunne gjennomføre anleggsarbeidene på en sikker og hensiktsmessig måte.</p> <p>d) Tas til etterretning. JBV vil holde beboerne orientert om planarbeidet.</p> <p>e) Tas til etterretning.</p> <p>f) Tas til orientering. Jernbaneløst vil tilstrebe en god dialog med eiendomsbesittere i området.</p>	
E8	26 beboere i Nybyen	<p>a) Barn fra Nybyen må krysse et svært anleggsområde mer enn to ganger daglig i 5 år, som skolevei samt for opprettholdelse av kontakt med skolemiljøet. De vil bli utsatt for risiko for skade, støy, støv, trafikk og forurensing.</p> <p>b) Beboerne spør hvorfor deres barn skal utsettes for en UNØDVENDIG risiko og belastning når et annet, tryggere alternativ kan velges. Sundland vest har omtrent samme pris, oppfyller NTPs</p>	<p>a) Tas til orientering. Se for øvrig kommentarer til merknad B8, D1 og D5. Anleggsperioden med arbeider i dagen er beregnet til ca. 3,5 år. Det vil være varierende intensitet på anleggsarbeidene.</p> <p>b) Tas til orientering. Det vises til merknad B6. En ev. bygging av trasé i korridoren Sundland vest vil berøre flere boliger, skoleveien til Gulskogen skole og være i nær-</p>	

Nr.	Avsender	Oppsummering	Forslagsstillers kommentarer	Rådmannens kommentar
		<p>mål, leder ikke til tvangsflytting av etablerte familier og riving av hus, og krever ikke stenging av Konnerudgata.</p> <p>c) De mener det er uforsvarlig å gå videre med planen. De har innsigelse til "Vest for Nybyen" og ber om at "Sundland vest" velges.</p>	<p>heten av skolebyggene på Gulskogen. Uansett valg av trasé vil nærmiljø og skoleveier nødvendigvis bli berørt. I anbefalt alternativ i Vest for Nybyen, berøres ikke Konnerudgata, da det er valgt å bygge løsmasetunnel underveien.</p> <p>c) Tas til orientering. JBV mener planen er forsvarlig å gjennomføre. Risikoen kan med konkrete tiltak minimeres for å ivareta sikkerheten til barn og andre beboere.</p>	
E9	Brigt Hope (04.10.2016)	<p>Hope mener vurderinger knyttet til bruk av eksisterende spor for Vestfoldbane har betydning for trasévalg. Forutsetningene for en velfungerende gangtrasé mellom Sundland og Strømsø må vurderes opp mot valg av trasé. For det andre må behovet for velfungerende byrom mellom de aktuelle bydelene tillegges vekt. Og for det tredje må berørte arealers sentrumsnærhet tillegges en betydelig vekt. Ingen av disse forholdene har blitt tilstrekkelig hensyntatt i konsekvensutredningen.</p>	<p>Tas i sin helhet til orientering. I kommunedelen planen foreslås det å senke Vestfoldbanen ned under bakken allerede før kryssing av Sørlandsbanens inngående spor. JBV mener en tidlig senkning av Vestfoldbanen er det beste for byutviklingen. Inngående spor for Sørlandsbanen heves til 1,7 meter over dagens nivå.</p>	