



DRAMMEN  
KOMMUNE

## SAKSFRAMLEGG

---

Saksbehandler	Elisabeth von Enzberg-Viker	Arkiv:	PLAID 370
Arkivsaksnr.:	14/9689-305	Dato:	14.11.2016

---

### InterCity Vestfoldbanen, Drammen - Kobbervikdalen, kommunedelplan med konsekvensutredning - 2.gangsbehandling, vedtak av plan

<b>INNSTILLING TIL:</b>	<b>Formannskapet</b>	<b>13.12.2016</b>
	<b>Bystyret</b>	<b>20.12.2016</b>

#### Rådmannens forslag til vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen, med plankart og bestemmelser datert 23.11.2016, vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15
2. Drammen kommune forutsetter at det bygges løsmassetunnel uten åpen byggegrop på strekningen sør for Professor Smiths allé
3. Drammen kommune forutsetter at det planlegges for koordinert gjennomføring av Tilfartsvei Vest, Baker Thoens allé og med jernbaneprosjektet
4. Drammen kommune forutsetter at det avklares en eventuell etablering av ny undergang på Drammen stasjon i forlengelse av Langes gate
5. Drammen kommune forutsetter at eksisterende Vestfoldbane legges ned og at arealet kan tas i bruk til annet formål når nytt dobbeltspor er bygget og tatt i bruk
6. Drammen kommune forutsetter at godsterminalen i Nybyen legges ned samtidig med etablering av ny Vestfoldbane
7. Drammen kommune forutsetter at Jernbaneverket i den videre planleggingen har stort fokus på å
  - a. redusere belastningen for boligmiljø og enkeltinnbyggere, både i anleggsfasen og i driftsfasen
  - b. sikre skoleveier og barns ferdsel og lek
  - c. redusere massetransport på boligater til et minimum
  - d. god informasjon til alle berørte, inklusiv skoler

Osmund Kaldheim  
rådmann

Bertil Horvli  
Byutviklingsdirektør

## **InterCity Vestfoldbanen, Drammen - Kobbervikdalen, kommunedelplan med konsekvensutredning - 2.gangsbehandling, vedtak av plan**

### **Hensikt**

Hensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for videre planlegging og bygging av nytt dobbeltspor i tunnel for Vestfoldbanen mellom Drammen og Kobbervikdalen, dobbeltspor for Sørlandsbanen mellom Drammen og Gulskogen, og ombygging av Drammen stasjon og Gulskogen stasjon. Utbyggingen er en del av InterCity-prosjektet som forutsetter at sammenhengende dobbeltspor nord for Tønsberg står ferdig i 2024.

Hensikten med saken er å ta stilling til om planforslaget med tilhørende konsekvensutredning kan vedtas i henhold til Plan- og bygningslovens § 11-15.

### **Saksutredning**

#### **Bakgrunn**

Jernbaneverket har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity-strekningen av Vestfoldbanen fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen, inkludert ekstra spor til Gulskogen stasjon og utvidelse av både Drammen og Gulskogen stasjon. Planen er en del av InterCity-satsingen på Østlandet.

Gjennom planprogrammet for kommunedelplanen, vedtatt i bystyret 24.11.2015 ([se sak 138/15](#)), ble det besluttet at det skulle konsekvensutredes 4 alternative korridorer kalt Vest for Nybyen, Sundland Øst, Sundland Vest og Pukerud. Jernbaneverket har som følge av konsekvensutredningen anbefalt alternativet "*Vest for Nybyen under samlet*". Ved førstegangsbehandlingen i formannskapet 24.05.2016, ble det gitt tilslutning til at kommunedelplanen for dette alternativet kunne sendes ut på offentlig ettersyn.

#### **Hovedelementer i planforslaget**

Planforslaget innebærer en videreføring av jernbanestråsen fra Drammen stasjon mot vest, med en ny avgreining mot sør hvor både inn- og utgående spor for Vestfoldbanen legges samlet i kulvert under Sørlandsbanen. Disse blir liggende under bakken like øst for Smithestrøm gård før de forsvinner inn i Strømsåsen. Korridoren kommer ut igjen i Kobbervikdalen på en ny jernbanebru over E18, tilpasset togets hastighet på 200 km/t. Sørlandsbanens inngående spor blir skjøvet sørover og hevet 1,7 meter (i forhold til dagens terreng) over Vestfoldbanen.

Drammen stasjon vil bli bygget om med nye plattformer for lange tog til alle 6 spor, det vil bli adkomst fra Bybrua til alle plattformer, forbedret sikkerhet ved flom og eksisterende undergang under plattformene utvides og forlenges med forbindelse til Elvepromenaden.

Mellom Drammen og Gulskogen stasjon vil det bli dobbeltspor for Sørlandsbanen som første etappe av nytt dobbeltspor til Hokksund/Kongsberg. Gulskogen stasjon vil få nye underganger for fotgjengere med forbindelse til bydelen nord og sør for sporene og til plattformene, og stasjonen

vil bli bygget om med 4 spor til plattform med lengre plattformer. Dette gir muligheter for at flytoget og lokaltog kan vende på Gulskogen.

Eksisterende Vestfoldbane frigis til andre formål, noe som betyr at barrieren mellom Sundland og Nybyen/sentrum og gjennom store deler av Strømsø blir borte, og at sammenhengen mellom bydelene kan utvikles.

### **Førstegangsbehandling**

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i formannskapetets møte den 24.05.2016 ([se sak 53/2016](#)) hvor det ble fattet følgende vedtak:

1. Formannskapet gir sin tilslutning til at Jernbaneverket legger forslag til *Kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Drammen – Kobbervikdalen*, datert 24.05.2016, ut til offentlig ettersyn
2. Drammen kommune ber om at planforslaget endres før utleggelse gjennom at det tas inn følgende tillegg til bestemmelsene §3-3: *”Tiltak som fremmer byutvikling rundt knutepunktene skal vurderes spesielt med sikte på å finne løsninger som kan gjennomføres før endelig reguleringsplan for jernbanetiltaket er vedtatt”*
3. Drammen kommune forutsetter at det planlegges for koordinert gjennomføring av Tilfartsvei Vest og Baker Thoens allé med jernbaneprosjektet
4. Drammen kommune forutsetter at eksisterende Vestfoldbane legges ned og at arealet kan tas i bruk til annet formål når nytt dobbeltspor er bygget og tatt i bruk
5. Drammen kommune forutsetter at Jernbaneverket i den videre planleggingen har stort fokus på å redusere belastningen på boligmiljø og enkeltinnbyggere, både i anleggsfasen og i driftsfasen. Drammen kommune ber om at løsmassetunnel velges for strekningen fram mot fjellpåhugget i Strømsåsen

Forslag til planbestemmelse § 3-3 ble innarbeidet før planen ble sendt ut på høring.

### **Uttalelser ved offentlig ettersyn**

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 28.05.2016 – 30.09.2016. Fylkesmannen ba om og fikk forlengelse av fristen til 7.10.2016 for sin samordnede høringsuttalelse. Glitre Energi Nett AS kom med en utdyping av sin høringsuttalelse etter høringsfristen. Disse utdypingene var såpass vesentlige at de er tatt med som en del av høringsuttalelsene. Det kom inn i alt 46 høringsuttalelser fra 36 parter. 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.

Merknadene fra offentlige etater og flere andre aktører støtter planen, løsningene som er valgt, og mener den bør legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan. Samtidig er det kommet inn merknader fra berørte eiendomsbesittere i foreslått korridor som ikke støtter planforslaget og ønsker Sundland Vest som korridor. Det har kommet en vesentlig merknad fra Glitre Energi Nett AS for korridor Sundland Vest hvor forhold knyttet til samfunnsikkerhet, beredskap og sikker strømforsyning til Drammen i høy grad vanskeliggjør denne korridoren. En annen vesentlig

merknad er kommet fra Mantena AS som peker på at korridor Sundland Vest vil medføre 50 % reduksjon i kapasiteten for vedlikeholdet av persontogtrafikken på Østlandet i anleggsperioden. Se utdypende notat i vedlegg 1 for ytterligere detaljer og kommentarer.

For øvrig er merknadene i hovedsak knyttet til anleggsfasen med tanke på barn og unges behov for trygge skoleveier, anleggstrafikken og anleggsområdene med tanke på sikkerhet og en lang byggeperiode, samt bekymringer knyttet til støy, støv og vibrasjoner. Det er også merknader knyttet til ufrivillig flytting, riving av hus og endringer i bo- og nærmiljø som følge av tiltaket.

Se vedlegg 7 for samlede høringsuttalelser samt vedlegg 8 for Jernbaneverkets og rådmannens kommentarer.

### **Endringer etter førstegangsbehandling**

Formålet med offentlig ettersyn etter Plan- og bygningsloven er blant annet å få inn lokal og regional kunnskap og informasjon som enten er uteglemt eller som man ikke vært klar over i utarbeidelsen av en plan. Gjennom høringsperioden har det kommet inn merknader som har utvidet kunnskapsgrunnlaget for planen og som har bygget opp under valget av korridor. Som forberedelser til neste planfase har det også blitt jobbet med ytterligere avklaringer og detaljeringer av planen som har bidratt til valg av blant annet anleggsmetode og en innsnevring av planavgrensningen på Danvik og ved Smithestrøm gård.

Som et resultat av høringsuttalelsene er det foreslått følgende justeringer av bestemmelsene:

§ 3.3 Inntil reguleringsplan for IC-strekningen er vedtatt, skal søknader om tiltak som ligger innenfor båndleggingssonen forelegges Jernbaneverket for uttalelse før vedtak fattes. Normale drifts- og vedlikeholdstiltak på og langs riks-, fylkes- og kommunalt vegnett unntas fra bestemmelsen.

§ 3.5 Bygge- eller anleggsvirksomhet som kan medføre skade på ny og eksisterende E134 tunnel tillates ikke. Tiltak som kommer innenfor sikringssonen til E134 tunnelene skal godkjennes av Statens vegvesen.

§ 4.1 Godkjente reguleringsplaner som ikke er i strid med hensynssonen/båndleggingen i denne kommunedelplanen gjelder uendret etter at kommunedelplanen er vedtatt. Godkjente reguleringsplaner for E134 og Tilfartsveg Vest, samt godkjent reguleringsplan for E18 omfattes ikke av hensynssonen/båndleggingen og skal gjelde uendret.

§ 5.1 Reguleringsplanen skal avklare hvordan InterCity Drammen-Kobbervikdalen kan gjennomføres på en slik måte at det tilrettelegges for etablering av kulvert for Tilfartsveg Vest ved Sundhaugen dersom denne ikke er gjennomført.

### Justerte retningslinjer

§ 5.2.8 Reguleringsplanen skal beskrive hvordan matjorda skal ivaretas.

§ 5.2.9 Kulturminner og kulturmiljøer skal søkes bevart så langt det er mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det settes krav til dokumentasjon før riving. Det skal også vurderes avbøtende tiltak.

Revidert Konsekvensutredning – fagrapport kulturminner og –miljø legges til grunn for reguleringsplanfasen.

Det er foreslått følgende justeringer av plankartet:

- Innsnevring av planavgrensning ved Smithestrøm gård. Ny båndlegging går utenom gårdsbebyggelsen og mest mulig av tilhørende tomt
- Innsnevring av planavgrensning i Strømsåsen / Danvik
- Tverrslagstunnel Fjellsveien er fjernet

Endringer i konsekvensvurderingen med tilhørende fagrapporter

Konsekvensvurderingen med tilhørende fagrapporter har blitt supplert og justert som følge av det offentlige ettersynet og ny fremkommet kunnskap. Jernbaneverket har laget et eget notat som beskriver disse endringene, se vedlegg 9.

De mest vesentlige endringene er at:

- Det er besluttet å benytte løsmassetunnel for *“Vest for Nybyen”*. Grunnundersøkelser og 3.partskontroll danner grunnlaget for denne beslutningen. Dette har gitt økt kunnskap om omfanget av anleggsarbeider og utstrekning i tid. Beskrivelse av åpen byggegropp er tatt ut da den ikke lengre er aktuell. Konnerudgata vil ikke bli berørt av anlegget
- Antall boliger som må rives og blir berørt er beskrevet for alle alternative korridorer
- For alternativ Sundland vest har alternativ trasé til hver side av trafostasjonen blitt vurdert, da man ikke kan gå under trafoen uten å flytte den. Dette fører til økt inngrep i nærmiljøet for alternativet.

## **Rådmannens vurdering**

Merknadene er i sin helhet behandlet i vedlegg 8, og det reviderte planmaterialet er lagt ved i sin helhet (vedlegg 3-6 og 12-21). Rådmannen vurderer derfor her bare hovedpunkter fra uttalelsene og den reviderte konsekvensutredningen. Rådmannen gjør også en vurdering av alternativene i forhold til hverandre, sett i lys av innspill i høringsperioden og den reviderte konsekvensutredningen.

### **Korridor Pukerud**

Pukerud ble lansert som en alternativ korridor under behandlingen av forslag til planprogram. Korridoren ble foreslått som et alternativ som sannsynligvis ikke ville berøre like mange boliger som de andre tre korridorene.

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt at det etableres et felles dobbeltspor for Sørlandsbanen og Vestfoldbanen fra Drammen stasjon til avgreningen på Pukerud. Men denne løsningen oppfyller ikke Stortingets bestilling om en robust og kapasitetssterkt jernbane. Alternativet er da å splitte Vestfoldbanen og Sørlandsbanen på hvert sitt dobbeltspor fra Drammen stasjon. Dette vil innebære svært store inngrep i det sårbare kulturmiljøet ved Strømsgodset kirke, og stort arealbeslag på næringsområder nord for eksisterende jernbanespor. Vest for Gulskogen stasjon ville det blitt 4 spor ved siden av hverandre, dette vil i så fall kreve riving av 6 firemannsboliger.

Nærmiljøet påvirkes negativt ved at Vestfoldbanen vil gå på dagstrekning fram til Pukerud. I anleggsperioden er det mer tunnelmasser enn de andre alternativene som må transporteres på lokale veier og gater. I tillegg gir dette alternativt den lengste reisetiden, den største investeringen og størst driftskostnader på grunn av særlig lengre tunnelstrekning.

Rådmannen mener det er uheldig at dette alternativet er utredet med et felles dobbeltspor for Sørlandsbanen og Vestfoldbanen fra Drammen stasjon til avgreningen på Pukerud, da denne løsningen ikke gir den samme robusthet og kapasitet for jernbanen som de andre tre alternativene. Rådmannen skulle helst sett at alternativet også var utredet med dobbelt sett dobbeltspor for Vestfoldbanen og Sørlandsbanen fra Drammen stasjon til avgreningen ved Pukerud. Rådmannen anser likevel utredningsplikten for dette alternativet som oppfylt, da det er åpenbart at en ytterligere utredning ikke vil endre det faktum at dersom korridor Pukerud skal oppfylle Stortingets målsetting om kapasitetsøkning, vil flere boenheter måtte rives enn i noen av de andre alternativene.

*Rådmannen anser dermed utredningsplikten oppfylt for korridor Pukerud, og fraråder dette alternativet.*

### **Korridor Sundland Øst**

For alternativet Sundland Øst krysser Vestfoldbanen over Sørlandsbanen i bru ved Strømsgodset kirke og videre på bru / høy fylling mellom bebyggelsen på Sundhaugen og Sundland. Dette vil innebære svært store inngrep i det sårbare kulturmiljøet ved Strømsgodset kirke, og forbindelsen mellom Strømmorenen og Strømsgodset kirke kan ikke opprettholdes (Sundhaugbrua fjernes). Alternativet må bygges samtidig med ny kulvert for Tilfartsvei vest. Rådmannen stiller spørsmål ved om dette er teknisk og praktisk gjennomførbart, da det er svært dårlige grunnforhold i området. Videre krysser går traséen over Professor Smiths allé i åpen byggegrop før den går inn i en løsmassetunnel. Alternativet krever riving av ca 2-4 hus, og totalt blir 12-14 boliger direkte berørt.

*Rådmannen anser utredningsplikten oppfylt for korridor Sundland Øst, og fraråder dette alternativet.*

### **Korridor Sundland Vest**

For korridor Sundland Vest er det tre mulige traséalternativer, henholdsvis øst for, vest for og under trafostasjonen. Uansett traséalternativ vil det være behov for ca 1000 meter lange åpne byggegropen fram til og over Professor Smiths allé og Skogliveien. Fjellmasser fra ca 1200 meter fjelltunnel og løsmasser fra åpen byggegrop må transporteres på Professor Smiths allé til Konnerudgata hvis samme framdrift skal holdes som for en kortere tunnel. Alternativt blir det et større masseuttak på Austad. Korridoren medfører omfattende inngrep i det sårbare kulturmiljøet ved Strømsgodset kirke på grunn av behovet for flere spor forbi Sundhaugen. Korridoren vil også legge midlertidig beslag på områder som er tenkt transformert på Sundland, og kan innebære permanente restriksjoner på hva som senere kan bygges over en jernbanekulvert.

Trafostasjon på Sundland eller boliger

Korridoren har, slik den lå ute til offentlig ettersyn, gått gjennom/under trafostasjonen på Sundland. Grunnet hensynet til samfunnssikkerhet og beredskap anses dette ikke som akseptabelt av Glitre Energi Nett AS. Dersom dette skulle være et reelt alternativ, må trafostasjonen først flyttes til et annet sted innenfor nærområdet. Dette vil innebære store kostnader (minimum 250 millioner kroner), samt usikkerhet i forhold til om bolighus blir berørt. I tillegg vil fremdriften for konsesjonsbehandlingen av en eventuell ny transformatorstasjon være svært usikker, fra 1 til 10 år.

Et traséalternativ øst for trafostasjonen vil komme i direkte konflikt med planlagt tunnel for Tilfartsvei Vest, noe rådmannen ikke ser som akseptabelt. Ved flytting av traséen østover vil også 1-2 firemannsboliger og 1 enebolig (5-9 boenheter) måtte rives, samt sannsynligvis 1 enebolig innløses i tillegg.

Ved flytting av traséalternativ vest for trafostasjonen vil 2 firemannsboliger og 1 enebolig (9 boenheter) måtte rives, samt sannsynligvis 2 eneboliger (2 boenheter) innløses i tillegg. Korridoren vil også ligge nærmere Gulsbogen skole og tunneltraseen vil bli ca 100 meter lengre. Rådmannen ser det som uheldig at muligheten for å gå under trafoen på Sundland ikke var tilstrekkelig belyst før planen ble sendt ut til offentlig ettersyn. Muligheten for å få slike innspill er likevel en av hensiktene med en offentlig høring etter Plan- og bygningsloven. Konsekvensutredningen er oppdatert i henhold til innspillet og korridor Sundland Vest er justert slik at alternativet nå er reelt. Rådmannen anser derfor at utredningsplikten nå er oppfylt på dette området.

#### Jernbaneverkstedet

Korridor Sundland Vest vil komme i direkte konflikt med Mantenas verksted på Sundland. Det i seg selv vil ha følger for persontogtrafikken på hele Østlandet, da vedlikeholdet på togene vil reduseres med 50 % i en 2-års periode. En flytting av verkstedet er av Jernbaneverket estimert til å koste minimum 1 milliard kroner. Det vil i tillegg være en svært usikker fremdrift, da Jernbaneverkstedet vil være avhengig av å finne en ny lokalisering, regulere denne og etablere et nytt verksted før arbeidet med ny trasé for strekningen Drammen-Kobbervikdalen kan påbegynnes. Rådmannen anser at sannsynligheten er svært liten for at det finnes en alternativ lokalisering for verkstedet innenfor kommunen. Arbeidsplassene på verkstedet vil dermed forsvinne fra Drammen.

Rådmannen anser det som uheldig at konsekvensene for Mantenas jernbaneverksted på Sundland ikke var tilstrekkelig belyst før planen ble sendt ut til offentlig ettersyn. Muligheten for å få slike innspill er likevel en av hensiktene med en offentlig høring etter Plan- og bygningsloven, og må derfor kunne påregnes.

*Med revisjonen av konsekvensutredningen anser rådmannen nå at utredningsplikten er oppfylt for korridor Sundland Vest. Konsekvensene av korridor Sundland Vest viser seg å være så store at rådmannen fraråder denne korridoren.*

#### **Korridor Vest for Nybyen**

I konsekvensutredningen som ble førstegangsbehandlet og deretter lagt ut til offentlig ettersyn, er det beskrevet tre trasévarianter av korridoren Vest for Nybyen; «over», «under» og «under

samlet». Rådmannen gjør her en kort vurdering av de to første alternativene, deretter en grundig vurdering av Vest for Nybyen under samlet som er Jernbaneverkets anbefalte alternativ og det eneste som har vært på offentlig ettersyn som planforslag.

#### Vest for Nybyen over

For alternativet *Vest for Nybyen over* går Vestfoldbanen i brukonstruksjon over Sørlandsbanen forbi Smithestrøm gård og inn i en løsmassetunnel. Rådmannen vurderer dette alternativet som uakseptabelt i forhold til kulturmiljøet og den fredede Smithestrøm gård.

#### Vest for Nybyen under

For alternativet *Vest for Nybyen under* går de to sporene på Vestfoldbanen ned på hver sin side av Sørlandsbanen. Det utgående sporet krysser deretter under Sørlandsbanen før begge sporene for Vestfoldbanen samles i en åpen byggegrop før en løsmassetunnel. Alternativet er svært likt med alternativet Vest for Nybyen under samlet, som er anbefalt av Jernbaneverket. Den største forskjellen er hvordan Drammen stasjon kan bygges om. Noen av plattformene vil ikke få full lengde, og det tekniske systemet for bl.a. sporvekslere vil ligge noe lavere og dermed være mer utsatt ved flom.

#### **Vest for Nybyen under samlet**

For alternativet *Vest for Nybyen under samlet* går Vestfoldbanen samlet ned under inngående spor for Sørlandsbanen. Deretter går sporene samlet i en åpen byggegrop gjennom Professor Smiths allé og deretter inn i en løsmassetunnel under Konnerudgata og Danvik.

#### Valg av anleggsmetode

Jernbaneverket har besluttet at løsmassetunnel skal benyttes som anleggsmetode. Metoden bidrar til reduserte konsekvenser i anleggsfasen og en kortere merkbar anleggsperiode i Danvik-området. Rådmannen anser denne beslutningen fra Jernbaneverket som en forutsetning for å kunne anbefale et vedtak av kommunedelplanen.

Metoden innebærer at foreliggende korridor er det alternativet hvor færrest boliger vil måtte rives, anslått til 2 – 3 boliger. Beslutningen reduserer også tidsrommet hvor beboere i Danvik-området vil oppleve støy og støv, men ikke minst vil anleggsområdet begrenses fysisk. Dette kommer også frem i forslaget til innsnevring av planavgrensningen over Danvik/Smithestrøm, med den positive konsekvens at planforslaget vil omfatte færre boliger og et mindre bo- og nærmiljø. Uavhengig av anleggsmetode vil det bli anleggstrafikk gjennom bydelene.

Det er gjort grunnundersøkelser med 3. partskontroll, for å forsikre seg om beslutningen av løsmassetunnel som anleggsmetode. Man kan derfor med sikkerhet si at dette er metoden som vil bli benyttet. Konsekvensen av åpen byggegrop vil ha så stor betydning at Rådmannen anbefaler at det legges inn en betingelse om at løsmassetunnel benyttes som anleggsmetode på strekningen sør for Professor Smiths allé.

Rådmannen forutsetter at Jernbaneverket i det videre planleggingsarbeidet har stort fokus på å redusere belastningen for boligmiljø og enkeltinnbyggere, både i anleggsfasen og i driftsfasen gjennom:

- Å sikre skoleveier og barns ferdsel og lek
- Å redusere massetransport på boligater til et minimum



- Gi god informasjon til alle berørte, inklusiv skoler

Godsterminalen i Nybyen representerer en stor miljøulempe for bysentrum. Det er derfor av vesentlig betydning at denne fjernes så raskt som mulig. Drammen kommune har stilt Holmen til rådighet som prioritert erstatningsareal foran andre nye godsaktiviteter på Holmen. For at de nye planene skal gi en forbedring i dette området forventes det at Nybyen legges ned som godsterminal når Vestfoldbanen etableres. Dette vil forenkle anleggsgjennomføring og redusere kostnader for anleggelse av Vestfoldbanen, samt gi rom ny moderne bebyggelse som vil skjerme for jernbanestøy. Rådmannen anbefaler derfor at det forutsettes at Nybyen legges ned samtidig med etablering av ny Vestfoldbane.

#### Oppsummering for Vest for Nybyen under samlet

*Med revisjonen av konsekvensutredningen anser rådmannen nå at utredningsplikten er oppfylt for korridor Vest for Nybyen under samlet, og anbefaler dette alternativet.*

#### **Utdypende vurderinger av noen temaer**

##### Antall berørte boliger

Konsekvensutredningen er oppdatert med hvor mange boliger som vil bli berørt i de ulike alternativene. Tabellen under viser en oppsummering.

<b>Alternativ</b>	<b>Må rives</b>	<b>Antall boenheter berørt totalt</b>
Vest for Nybyen	2-3 eneboliger (2-3 boenheter)	Ca. 12-13 boenheter
Sundland Vest (forutsatt trasé vest for trafostasjon)	2 firemannsboliger og 1 enebolig (9 boenheter)	Ca. 11 boenheter
Sundland Øst	2-4 boliger	Ca. 12-14 boenheter
Pukerud (med felles dobbeltspor for Sørlandsbanen og Vestfoldbanen)	Ingen	Ingen
Pukerud (med separate dobbeltspor for Sørlandsbanen og Vestfoldbanen)	6 firemannsboliger (24 boenheter)	Ca. 24 boenheter

Med revisjonen av konsekvensutredningen fremstår nå alternativet Vest for Nybyen med løsmassetunnel som et relativt skånsomt alternativ i forhold til antall boliger som blir berørt. 2-3 boliger forutsettes revet, og ca 10 boliger så berørt at de bør stå tomme i anleggsperioden. Her vil rådmannen i samarbeid med Jernbaneverket samarbeide med de berørte boligeierne for å finne løsninger.

##### Konsekvenser i anleggsfasen

Det er ingen tvil om at innbyggere flere steder i kommunen vil påvirkes av et så stort anlegg som nytt dobbeltspor for InterCity er. Anleggstrafikken vil måtte kjøre på det lokale vegnettet fra begge endene av tunnelen og fra tverrslag. I tillegg vil det i perioder bli både støy, støv og vibrasjoner i områdene rundt åpningene til tunnelen og tverrslagene.

Med løsmassetunnel som metode er konsekvensene av det foreliggende planforslag akseptabelt. Rådmannen anser beslutningen om løsmassetunnel som svært positiv og en forutsetning for å kunne anbefale vedtak av kommunedelplanen. Men samtidig må behovet for avbøtende tiltak både i anleggsperioden og driftsperioden påpekes. Det må legges høy vekt på å redusere belastningen for boligmiljø og enkeltinnbyggere, herunder at sikkerhet ivaretas, spesielt med hensyn på barn og unge. Rådmannen forutsetter at Jernbaneverket har stort fokus på dette i det videre planarbeidet og under anleggsgjennomføringen.

#### Konsekvenser av å ikke vedta foreliggende planforslag

Dersom bystyret velger å ikke vedta foreliggende planforslag (*Vest for Nybyen under samlet*) vil det ha store konsekvenser tidsmessig for både planleggingen og gjennomføringen av InterCity Drammen-Kobbervikdalen og ombyggingene av Drammen stasjon og Gulskogen stasjon. Et eventuelt valg av en av de andre korridorene vil kreve utleggelse av en ny kommunedelplan med nytt offentlig ettersyn. Dersom man ønsker andre korridorer utredet, må man gjennom en helt ny prosess med utarbeidelse og høring av nytt planprogram, deretter konsekvensutredning og nytt offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan. En slik prosess antas å ta minimum 1-2 år, noe som vil bety store forsinkelser for prosjektet samt belastning for innbyggere da usikkerhetene som kommer frem av høringsuttalelsene vil strekke ytterligere ut i tid.

Jernbaneverket har i sin oversendelse av det endelige forslaget til kommunedelplan (se vedlegg 2) konkludert slik:

*For Jernbaneverket vil det ikke være aktuelt å bygge andre alternativ enn det som er anbefalt. En eventuell utleggelse av en eller flere av de andre nevnte korridorene til offentlig ettersyn vil gi grunnlag for innsigelse fra Jernbaneverket.*

Rådmannen vurderer at dette er et svært sterkt signal fra Jernbaneverket.

Se for øvrig vedlegg 1, *Utdypende notat*, for rådmannens utfyllende vurderinger av noen temaer.

### **Konklusjon**

Konsekvensutredningen med tilhørende fagrapporter er oppdatert med den informasjonen som har kommet frem siden førstegangsbehandlingen av planen. Rådmannen ser at konsekvensene for de øvrige korridorene viser seg å være mer omfattende lokalt og regionalt enn konsekvensene for foreliggende planforslag. Ingen av korridorene vil være 100 % uten konsekvenser for noen parter.

Rådmannen har stor forståelse for den usikkerheten og bekymringen som oppstår i et nærmiljø når så store infrastrukturprosjekter planlegges. Rådmannen vurderer allikevel at dette alternativet er det som er mest skånsomt lokalt og regionalt. Med de endringer som er gjort kan rådmannen derfor anbefale sluttbehandling av kommuneplanen slik den nå foreligger. Dette bør allikevel stilles forutsetninger om at:

- Sikkerhet må ivaretas, spesielt med hensyn på barn og unge, for hele planområdet og de veier/gater/områder som berøres av anlegg, anleggstrafikk og trafikkomlegginger som følger av planen i både anleggs- og driftsperiode
- Løsmassetunnel benyttes som anleggsmetode under bebyggelsen på Danvik
- Det må legges opp til tett samarbeid og medvirkning gjennom reguleringsplanfasen

- Forhold knyttet til støv, støy, vibrasjoner og andre konsekvenser for lokal- og bomiljø i anleggsperioden må begrenses så langt det lar seg gjøre
- Nybyen godsterminal forutsettes avviklet samtidig med etablering av ny Vestfoldbane

På grunnlag av dette anbefaler derfor rådmannen at forslag til *Kommunedelplan med konsekvensutredning for InterCity Vestfoldbanen Drammen – Kobbervikdalen* vedtas i medhold av Plan- og bygningsloven § 11-15.

#### **Vedlegg:**

1. Utdypende notat med Rådmannens vurdering av merknader fra høringsprosessen
  2. Oversendelsesbrev fra Jernbaneverket
  3. Plankart, sist revidert 23.11.2016
  4. Planbestemmelser, sist revidert 23.11.2016
  5. Planbeskrivelse for kommunedelplan med KU for InterCity Vestfoldbanen, Drammen – Kobbervikdalen, sist revidert 23.11.2016
  6. Konsekvensutredning - Hovedrapport, sist revidert 23.11.2016
  7. Innkomne høringsuttalelser
  8. Merknadsbehandling
  9. Endringer etter offentlig ettersyn
  10. Underskriftsliste fra interesseforeningen "Jernbanetunnel under ditt hus"
  11. Brev med anmodning om supplerende konsekvensutredning
  12. Fagrapport Nærmiljø og friluftsliv, sist revidert 23.11.2016
  13. Fagrapport Kulturminner og kulturmiljø, sist revidert 23.11.2016
  14. Fagrapport Støy og vibrasjoner i driftsfasen, sist revidert 23.11.2016
  15. Vedlegg til Fagrapport støy og vibrasjoner i driftsfasen, sist revidert 23.11.2016
  16. Fagrapport Konsekvenser i anleggsfasen, sist revidert 23.11.2016
  17. Fagrapport Støy i anleggsfasen, sist revidert 23.11.2016
  18. Fagrapport Byutvikling/knutepunkt, sist revidert 23.11.2016
  19. Fagrapport Flom, stormflo og overvann, sist revidert 23.11.2016
  20. Fagrapport Naturmiljø, sist revidert 23.11.2016
  21. Fagrapport Naturressurser, sist revidert 23.11.2016
  22. Fagrapport Landskapsbilde, sist revidert 23.11.2016
  23. Fagrapport Prissatte konsekvenser, sist revidert 23.11.2016
  24. Risiko- og sårbarhetsanalyse, sist revidert 23.11.2016
  25. Illustrasjonsplan, sist revidert 23.11.2016
- Miljøprogram, sist revidert 23.11.2016