

InterCity Drammen – Kobbervikdalen

Reguleringsplan – Fagrapport landskapsbilde

22. november 2017



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	5
2	INNLEDNING	7
2.1	BAKGRUNN	7
2.2	BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	7
2.2.1	<i>Drammen stasjon</i>	7
2.2.2	<i>Gulskogen stasjon</i>	8
2.2.3	<i>Dagsonen i Drammen</i>	9
2.2.4	<i>Tunnelstrekningen og tverrslag</i>	10
2.2.5	<i>Dagsonen i Skoger</i>	10
2.3	ANLEGGSGJENNOMFØRING	11
2.3.1	<i>Stasjonene</i>	11
2.3.2	<i>Dagsonen i Drammen</i>	11
2.3.3	<i>Kulverter og tunneler</i>	11
2.3.4	<i>Dagsonen i Skoger</i>	11
2.3.5	<i>Varighet av byggarbeidene</i>	11
2.4	OMFANG AV KONSEKVENSVURDERINGER	12
3	BESKRIVELSE AV LANDSKAPSBILDET I PLANOMRÅDET	13
3.1	INNLEDNING	13
3.2	DRAMMEN STASJON.....	13
3.3	GULSKOGEN STASJON	14
3.4	DAGSONEN I DRAMMEN	15
3.5	TUNNELSTREKNINGEN	16
3.6	DAGSONEN I SKOGER.....	16
4	KONSEKVENSER I DRIFTSFASEN FOR LANDSKAPSBILDET	18
4.1	DRAMMEN STASJON.....	18
4.2	GULSKOGEN STASJON	18
4.3	DAGSONEN I DRAMMEN	19
4.4	TUNNELSTREKNINGEN	20
4.5	DAGSONEN I SKOGER.....	20
5	KONSEKVENSER I ANLEGGSSFASEN FOR LANDSKAPSBILDET.....	22
5.1	DRAMMEN STASJON.....	22
5.2	GULSKOGEN STASJON	22
5.3	DAGSONEN I DRAMMEN	22
5.4	TUNNELSTREKNINGEN	24
5.5	DAGSONEN I SKOGER.....	24
6	TVERRSLAG OG EVAKUERINGSTUNNELER	25
6.1	TVERRSLAG AUSTADVEIEN.....	25
6.1.1	<i>Verdi</i>	25

6.1.2	<i>Omfang og konsekvens</i>	26
6.2	TVERRSLAG DANSERUD	27
6.2.1	<i>Verdi</i>	27
6.2.2	<i>Omfang og konsekvens</i>	28
6.3	EVAKUERINGSTUNNEL GUNNERUD	29
6.3.1	<i>Verdi</i>	29
6.3.2	<i>Omfang og konsekvens</i>	29
7	DOKUMENT INFORMASJON	31
7.1	ENDRINGSLOGG	31
7.2	REFERANSELISTE	31
8	VEDLEGG	32

1 SAMMENDRAG

De viktigste konsekvensene for landskapsbildet av å realisere InterCity-prosjektet Drammen – Kobbervikdalen ble utredet i forbindelse med kommunedelplanen. Da ble flere alternativer for korridor gjennom byen vurdert og veid opp mot hverandre. Det var også et par varianter av traséløsninger i Kobbervikdalen. For landskapsbildet ble det i all hovedsak lagt vekt på konsekvensene i driftsfasen.

I detaljplanfasen er nå traseen fastlagt og brakt videre fra korridornivå til linje i én foreliggende løsning. I denne fasen er det derfor lagt vekt på å presisere nærmere de detaljerte konsekvensene for landskapsbildet i driftsfasen, samtidig som det også er gjort en vurdering av konsekvensene i anleggsfasen.

Det har ikke fremkommet forhold som påvirker vurderingene av verdiene i landskapet i denne fasen, sammenholdt med tidligere vurderinger. Hovedtrekkene i landskapets og bybildets verdier er gjengitt kortfattet i rapporten. De viktigste verdiene knytter seg til deler av det sentrale byrommet rundt Drammen stasjon, med blant annet stasjonsbygningen, elvepromenaden og Bybrua, til det historiske kulturmiljøet rundt Smithestrøm gård, til Strømsgodset kirke og kirkegård, og til en viss grad til ravinelandskapet som danner en del av den vestlige dalsiden mot Kobbervikdalen. Det er også enkelte mindre innslag i landskapet som lokalt vurderes å ha stor verdi, slik som den styvede lindealleen langs Stasjonsgata inn mot Gulskogen stasjon, og deler av trevegetasjonen ved Smithestrøm, på Danvik og ved tverrslaget i Austadveien. Viktige bytrær er kartlagt og tilstandsvurdert i detaljplanfasen, og det er utarbeidet et notat med anbefalinger fra arborist. Dette notatet er vedlagt denne fagrapporten.

Tverrslag og evakueringstunneler ble bare kortfattet omtalt og behandlet i rapporten fra kommunedelplanfasen. Disse er nå konsekvensvurdert i henhold til samme metodikk som ble anvendt for de øvrige anleggsdelene i kommunedelplanen.

Driftsfase

Generelt er de langsiktige konsekvensene for landskap og bybilde av InterCity-prosjektet Drammen – Kobbervikdalen vurdert som små. Ved Drammen stasjon forsvinner grøntanlegget som i dag danner en buffer mellom elvepromenaden og stasjonen, men samtidig etableres det nå en mye tettere kontakt og lettere adkomst mellom elvesiden og stasjonen. Som et hovedgrep blir stasjonen bedre integrert i bydelen på Strømsø enn i dagens situasjon, ikke minst gjennom den bedrede adkomsten fra Bybrua. De visuelle konsekvensene er små, men den funksjonelle opplevelsen av samspillet mellom by og stasjon styrkes.

På Gulskogen blir området rundt stasjonen noe forflatet gjennom rivingen av den gamle stasjonssbygningen, men det tilføres også nye elementer, og adkomsten til stasjonen bedres. Arealutvidelsene skjer stort sett på arealer som har liten verdi og betydning for landskapsbildet, men noe av dagens trebeplantinger rundt stasjonen må forventes å forsvinne.

Det er gjort anleggsmessige tilpasninger for å skåne trerekkene langs Strømsgodset kirkegård. På tross av at tiltakene ikke vil berøre trærne direkte må det påregnes fremtidig bekjæring og pleie av trærne på grunn av greiner som vil strekke seg for langt ut over fremtidige spor. Arboristen har vurdert at aktiv trepleie uansett er påkrevet for disse trærne siden de både er plantet for tett, og vedlikeholdspleien per i dag er mangelfull. Uttynninger i trerekkene kan bli nødvendig uansett på grunn av dårlig helsetilstand hos flere trær, der noen allerede er død ut. Det anbefales at det utarbeides en anleggs- og skjøtselsplan for trerekkene. Med gjennomtenkte grep vil hovedkarakteren til trerekkene kunne bestå også etter en uttynning og beskjæring.

De justeringene som vil skje ved breddeutvidelse av profilet ved Sundhaugen, og løftingen av Sundhaugen bru, vurderes som små og mindre vesentlige inngrep.

Den gamle og vanskjøttede delen av hageanlegget til Smithestrøm på nedsiden av Smithestrømsveien vil måtte vike ettersom den står rett over kulverten for ny jernbane. Her er rester av den gamle lystlunden til hageanlegget.

Det vurderes som positivt for landskap og bybilde at så stor del av traseen vil gå under terreng i kulvert og i tunnel.

Tiltaket kan utløse muligheter for å etablere en bydelspark på i dag brakklagte arealer, men dette tilligger Drammen kommune å vurdere og planlegge og er ikke tatt inn som en forutsetning i InterCity-prosjektet.

På kollen mellom Professor Smiths allé og Konnerudgata blir det anleggsinngrep som medfører behov for å fjerne mye av vegetasjonen. De mest verdifulle lindetrærne på hver sin side av gangveien langs Konnerudgata vil ikke bli berørt, men det vil også være gunstig om noe mer trevegetasjon i randen av arealet mot sørøst kan bevares som buffer og visuell innramming inntil ny vegetasjon er etablert.

Klubbhuset og en garasje ved tverrslaget i Austadveien 26 vil bli revet, og det blir noen planeringer på tomten for å anlegge vei til tverrslag og oppsamlingsplass. Inngrepene vurderes som avgrensede og med små varige konsekvenser for omgivelsene. Noe verdifull vegetasjon som rammer inn arealet mot sør og øst vil bli bevart.

Tverrslaget ved Danserud vil medføre store terrenginngrep lokalt i ravinen/bekkekloften på vestsiden av dagens jernbane. På grunn av topografien i området er det lite innsyn til stedet utenom fra industriveien på andre siden av dalen (Dansrudveien). Det vil kunne bli noe mer innsyn til området hvis dagens jernbanespor blir revet, men uansett ikke i et vesentlig økt omfang. Deler av terrenget vil bli istandsatt etter endt anleggsvirksomhet, og den permanente adkomsten vil bli lagt om, men det vil også her bli anlagt et flatt areal som skal tjene som oppsamlingsplass.

Evakueringstunnelen ved Gunnerud ligger svært tilbaketrukket i omgivelsene, og medfører dessuten små landskapsinngrep. Det største inngrepet vil være forskjæringen til tunnelportalen, som ligger i en sydøstvendt bakkehelling.

Alt i alt vurderes konsekvensene av tverrslag og evakueringstunneler i driftsfasen som små.

Dagstrekningen i Skoger sør for tunnelpåhugget på Gulliksrud vil ikke endre hovedtrekkene mye sammenholdt med dagens situasjon. En ny jernbanebru vil erstatte den nåværende, og traseen sør for brua vil på det første partiet gå senket i terrenget og gi små visuelle virkninger på kulturlandskapet.

Anleggsfase

I hovedtrekk vil inngrepene stort sett skje på de samme arealer som blir varig berørt i driftsfasen, men anleggsområdene vil naturlig nok ha en mer opprotet karakter mens arbeidene pågår, og større arealer vil bli gjerdet inn og danne fysiske og visuelle barrierer mot omgivelsene mens de står.

Elvepromenaden legges i deler av anleggsfasen på flytebrygger ut i elva.

De planlagte riggarealene ved Drammen stasjon, i Nybyen og på Gulskogen skjer på arealer som ikke representerer viktige innslag i dagens bybilde. Også riggarealet i Skoger nær Gulliksrud ligger på områder som er tilbaketrukne, lite brukt og lite synlige fra omgivelsene.

Det største lokale inngrepene skjer langsmed kulverttraseen og ved etablering av løsmassetunnelen. Injisering og jetpeling vil gi temporære skader i grøntarealer og hageanlegg. Konsekvensene av dette er først og fremst vurdert som del av fagtema nærmiljø og friluftsliv.

Det blir anlagt en anleggsvei som skrår langsmed Smithestrømsveien og som delvis vil gå inn i parkarealene lengst sørøst i parken på stedet. Terrenginngrepene blir ikke så store, men veien medfører felling av et bestand av bjørketrær, samt en vanskjøttet lind.

Ved Gulskogen er det viktig å iverksette sikringstiltak som skåner alleen langs Stasjonsgata mot skader og inngrep i anleggsfasen.

Noen av trærne ved Gulskogen og Baker Thoens allé som må fjernes bør kunne mellomlagres og eventuelt flyttes til bruk på arealer som skal istandsettes.

De temporære inngrepene ved tverrslag og evakueringstunneler vurderes på alle stedene som arealmessig avgrensede og med relativt små visuelle virkninger for landskap og bybilde selv i anleggsfasen.

2 INNLEDNING

2.1 Bakgrunn

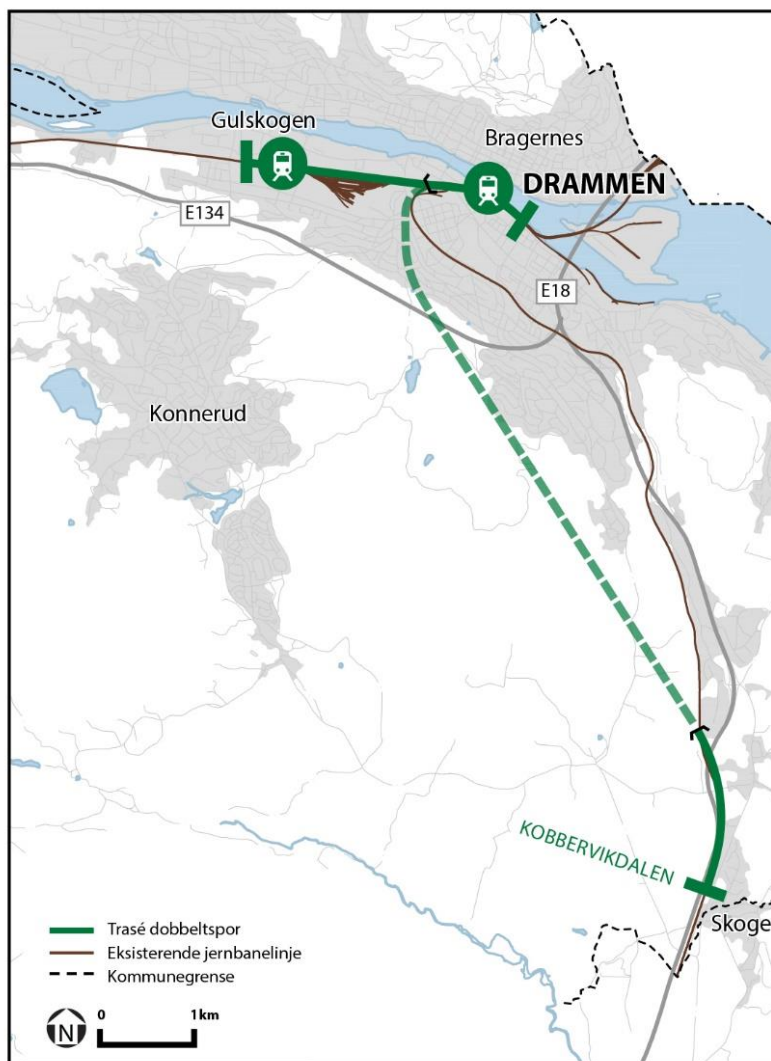
Nasjonal transportplan 2014-23 [1] legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Tønsberg skal være ferdig utbygd innen 2024.

Arbeidet med kommunedelplan og tilhørende konsekvensutredning for ny jernbanetrasé for Drammen – Kobbervikdalen startet våren 2015. Konsekvensutredningen omfattet seks alternativer i fire korridorer. Med bakgrunn i vurderingene ble det anbefalt en ny trasé for Vestfoldbanen i korridor Vest for Nybyen der sporene for Vestfoldbanen (både ut- og inngående) legges samlet i kulvert under Sørlandsbanen.

Kommunedelplanforlaget omfattet følgende tiltak:

- Nytt dobbeltspor på strekningen Drammen stasjon til Kobbervikdalen med planskilt avgrensning med Sørlandsbanen i en korridor vest for Nybyen
- Tilknytning i Skoger med hastighet 200 km/t
- Ombygging av Drammen stasjon med 6 lange spor til plattform.
- Nytt dobbeltspor på strekningen Drammen stasjon til Gulsbogen stasjon
- Ombygging av Gulsbogen stasjon med 4 lange spor til plattform

Forslag til kommunedelplan ble revidert etter offentlig ettersyn og vedtatt i Bystyret 20. desember 2016.



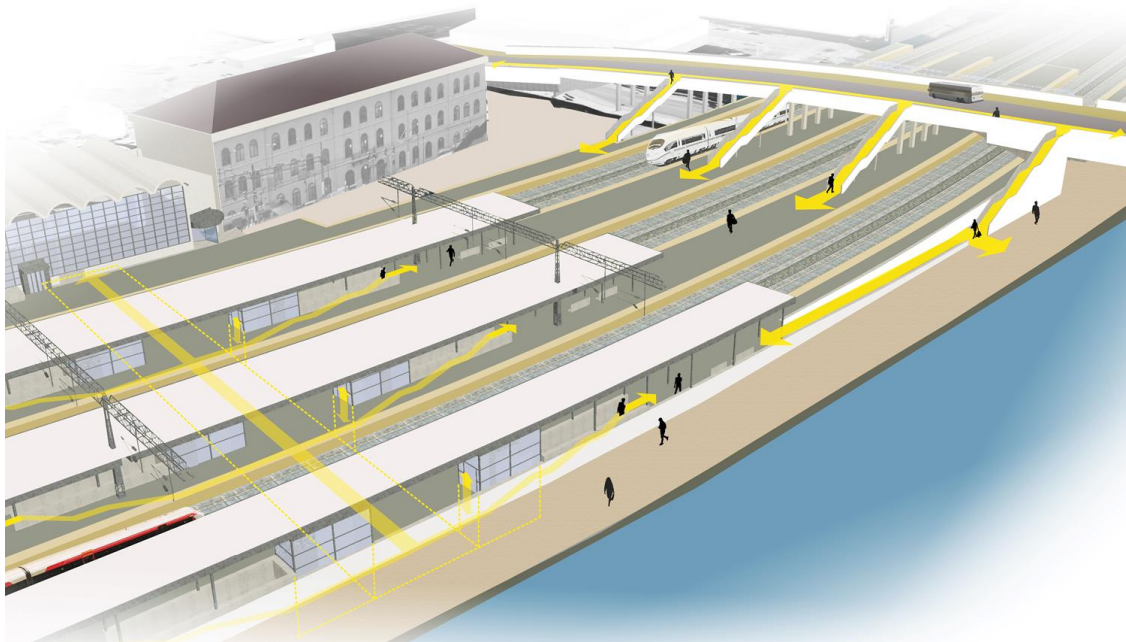
Figur 2-1: Anbefalt korridor i kommunedelplan

2.2 Beskrivelse av prosjektet

2.2.1 Drammen stasjon

Drammen stasjon etableres med lange plattformer til alle spor (350 m) og atkomst fra Bybrua til alle plattformer. Ny undergang under plattformene forbinder stasjonen med elvepromenaden.

Hovedadkomsten til stasjonen fra Strømsø Torg vil være som i dag. Førsteetasjen og underetasjen i stasjonsbygningen tilpasses gangkulverten som bygges om og utvides. Fra gangkulvert blir det atkomst til plattformer med heis, trapp og rampe.



Figur 2-2: Ny Drammen stasjon - moderne stasjon med gode atkomster.

Ved elvepromenaden vil dagens grøntribbe mellom stasjon og gangsoner utgå, men samtidig åpnes stasjonen i større grad mot elvepromenaden. Elvekanten berøres ikke.

Det forutsettes en ombygging av deler av Bybrua over sporområdet. Brukonstruksjonen slankes slik at frihøyde økes. Det vil redusere driftsproblemene som følge av vann og is fra Bybrua. Samtidig heves stasjonsområdet, slik at anlegget blir mindre sårbart mot stormflo.

2.2.2 Gulskogen stasjon

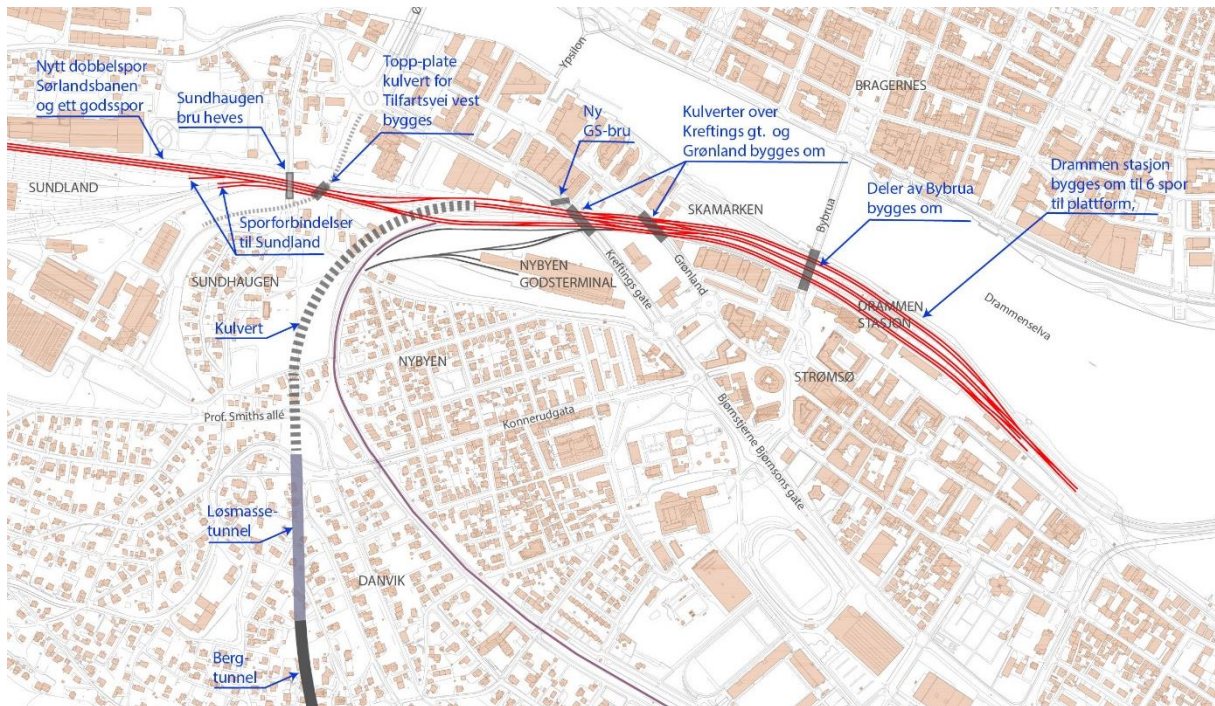
Gulskogen stasjon utvides og det etableres 4 spor til plattform. Det forutsettes en forlengelse av plattformene slik at de blir 350 m lange. Det etableres to nye underganger, og atkomst fra Baker Thoens allé opprettholdes. Stasjonsområdet utvides mot nord. Stasjonsbygningen rives og det over 150 år gamle godshuset/pakkhuset som brukes til sykkelhotell flyttes. Det tilrettelegges for sykkelparkering, kiss&ride, HC-parkering og korttidsparkering.

Ombygging av stasjonen medfører at den eksisterende jernbanebrua over Baker Thoens alle må utvides i bredden. Drammen kommune har planer om å utvide Baker Thoens allé til fire felt. Dette medfører forlengelse av brua. Det etableres et signalregulert kryss ved kjøreatkomst nord for stasjonen.



Figur 2-3: Fremtidig Gulskogen stasjon

2.2.3 Dagsonen i Drammen



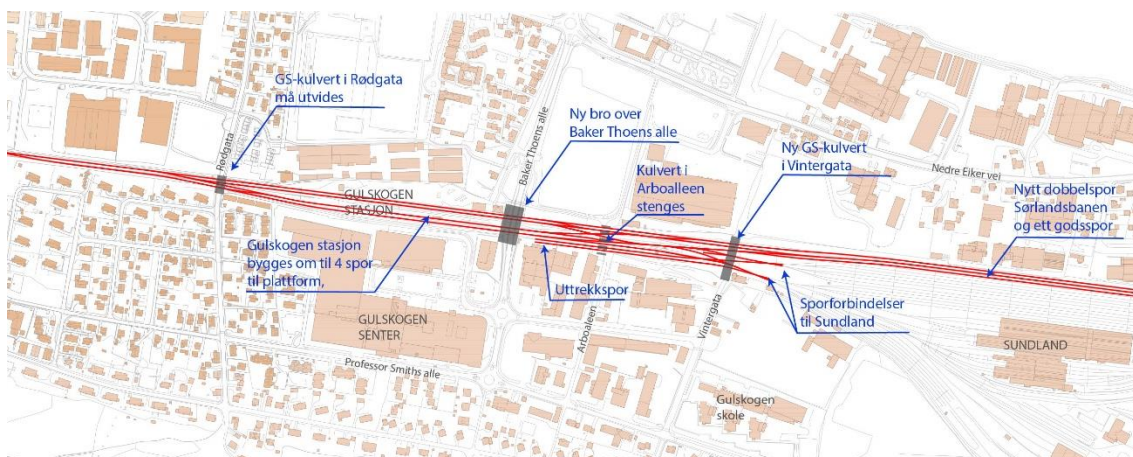
Figur 2-4: Oversiktskart Drammen stasjon til Sundland og til Danvik

Mellom Drammen stasjon og Gulskogen stasjon er det planlagt nytt dobbeltspor for Sørlandsbanen og et nytt spor for godstog nord for de eksisterende sporene på Sundland. Sporene heves i forhold til dagens nivå.

G/S-undergangen ved Grønland må utvides. Mot nord må veien senkes for å få tilstrekkelig fri høyde i hele undergangens lengde. Det nordvestre hjørnet på kulverten over Kreftings gate bygges om og det etableres ny gangbru nord for jernbanens trasé.

Den planskilte kryssingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen etableres ved at inngående Sørlandsbane og sporet til Sundland legges i en kurve mot syd samtidig som sporene heves ca. 1,7 m for at Vestfoldbanen skal kunne krysse under. Vestfoldbanen føres videre i kulvert frem til nord for Konnerudgata, deretter i en løsmassetunnel frem til bergpåhugg i Strømsåsen.

Det tilrettelegges for ny Tilfartsvei vest ved å bygge tak-plata på kulverten under jernbanesporene. For å få tilstrekkelig fri høyde må Sundhaugen bru heves ca. 0,5 – 0,6 m. Vegen tilpasses tilsvarende i hver ende. For å minimere inngrep i sideterreng, bygges en støttemur mellom jernbanetraseen og Strømsgodset kirkegård.



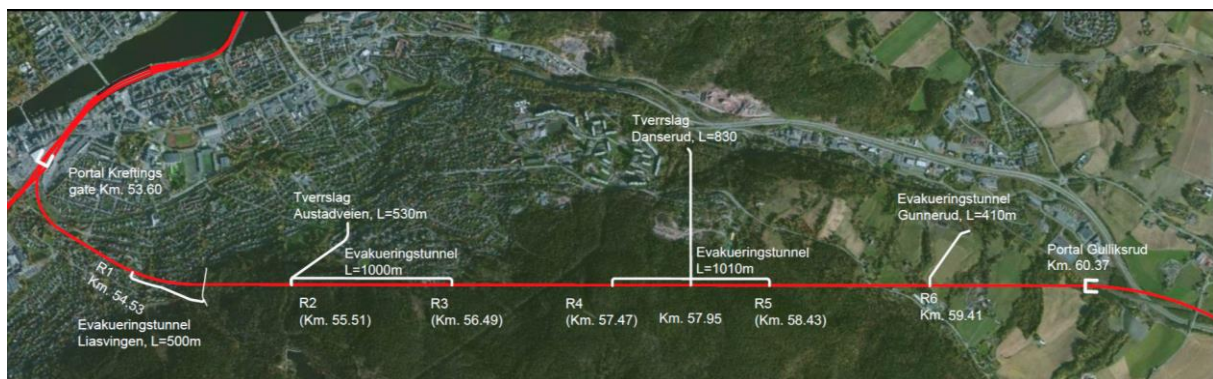
Figur 2-5: Oversiktskart Sundland til Gulskogen stasjon

Det etableres en ny gangkultvert under jernbanetraseen ved Vintergata. Kulvert i Arboalleen stenges. Vest for Gulskogen stasjon er det nylig bygget ny GS-undergang for Rødgata. Taket på kulverten må utvides både på nordsiden og sørsiden som følge av utvidet sporområde.

2.2.4 Tunnelstrekningen og tverrslag

Tunnelstrekningen mellom Drammen og Kobbervikdalen etableres med hastighet 200 km/t. Tunnelen er med kulverter og portaler i hver ende ca. 7 km lang og stiger med 12,5 ‰ i retning Skoger.

Det etableres to tverrslag som benyttes for å drive tunnelen i anleggsperioden. I driftsfasen vil disse fungere som drifts- og evakueringstunneler. Totalt vil det være fire evakueringstunneler i driftsfasen.

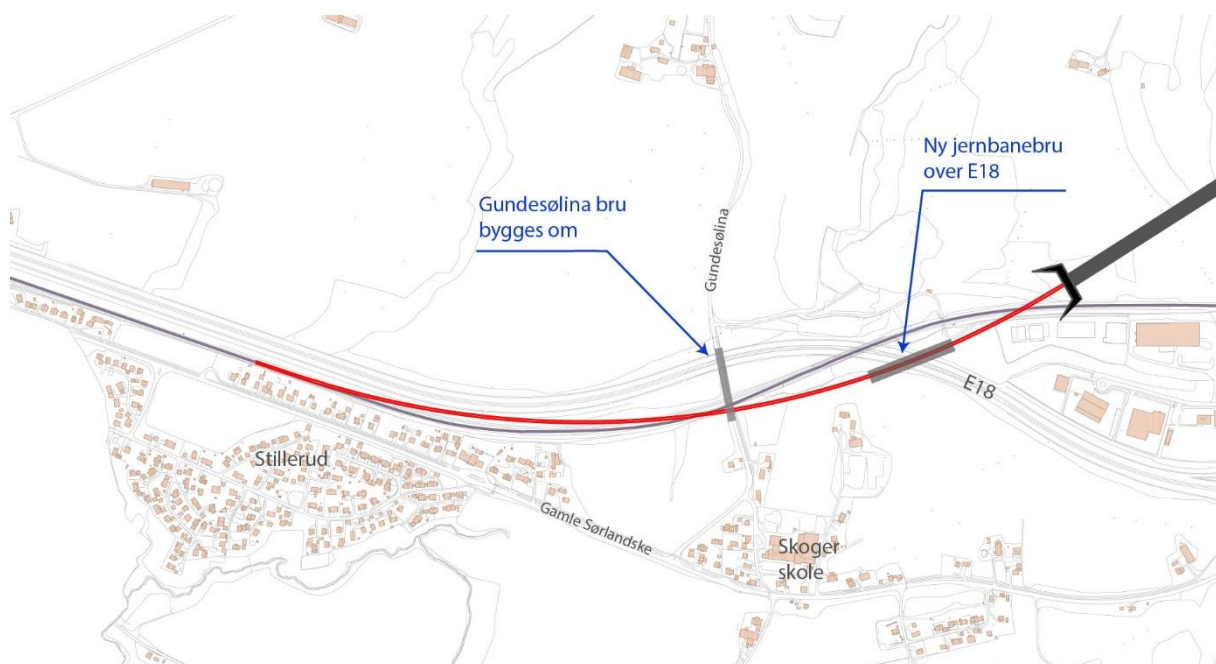


Figur 2-6: Oversikt tunnel med evakueringstunneler og tverrslag.

2.2.5 Dagsonen i Skoger

Det nye dobbeltsporet for Vestfoldbanen tilknyttes det eksisterende dobbeltsporet på Skogerparsellen ved Stillerud. Det etableres ny jernbanebru over E18 og ny jernbanetrasé i ca. 1200 m lengde sør for brua.

Traseen passerer under Gundesølina bru, slik at vegfyllingen må heves en del og vegbru må bygges om over jernbanetraseen.



Figur 2-7: Dagsonen i Skoger

2.3 Anleggsgjennomføring

2.3.1 Stasjonene

Drammen stasjon bygges om i to faser. Ombygging skjer ut mot elva i første fase, deretter ombygging mot stasjonsbygget i andre fase. Det etableres et riggområde på Skamarken og to mindre riggområder sør for stasjonen. Det forutsettes at anleggstrafikken følger Kreftings gate og Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Ombyggingen av Bybrua skjer i flere byggetapper. Det forutsettes at det er ett felt for GS-trafikk og ett felt for kollektivtrafikk åpent i hele anleggsperioden.

Gulskogen stasjon bygges i to hovedfaser. Hovedriggområdet for ombyggingen av stasjonen er foreslått å ligge på østsiden av Baker Thoens allé og nord for jernbanelinjen.

2.3.2 Dagsonen i Drammen

I anleggsperioden må undergang i Grønland stenges i 4-6 måneder. Det etableres en midlertidig gangbro over sporområdet.

Arbeidet med ombygging av kulvert i Kreftings gate gjennomføres i hovedsak i to etapper, da det alltid skal være to felt åpne for trafikk.

Det nye dobbeltsporet, avlastingssporet samt tilkoblingene mot Sundland, må bygges i flere faser. Prinsippet for byggingen er å legge togtrafikken om sørover og bygge dobbeltsporet mest mulig i sammenheng. Koblingene i øst- og vestenden er kompliserte og må bygges og kobles i kortere eller lengre togfrie perioder.

2.3.3 Kulverter og tunneler

Traseen legges i tunnel fra vest for Drammen stasjon til Skoger. Riggområder for kulvert og løsmassetunnel lokaliseres øst for Smithestrøm gård, på friområdet mellom dagens jernbanetrasé og Smithestrømsveien. Massetransport vil skje via Professor Smiths allé, Konnerudgata, Bjørnstjerne Bjørnsonsgate og videre til deponi.

Ved etablering av byggegrop for kulvert frem mot løsmassetunnel, blir Smithestrømsveien og Professor Smiths allé berørt og må legges midlertidig om.

Bygging av løsmassetunnel gjennomføres ved å forsterke løsmassene fra terreng før tunnelen graves ut. For å skåne omgivelsene mest mulig i anleggsperioden, gjennomføres grunnforsterkning fra injiseringskummer som er gravd ned i terrenget. Injiseringskummene lokaliseres utenfor lokale veier i området, slik at veiatkomster opprettholdes.

Bergtunnelen drives fra to tverrslag, Austadveien og Danserud, samt fra sørenden av tunnelen. Deponi er ikke avklart.

2.3.4 Dagsonen i Skoger

Ny bru over E18 bygges i to etapper, E18 legges om mot nord i anleggsperioden. Gundesølina bru bygges om, og veien blir stengt i en periode.

2.3.5 Varighet av byggearbeidene

Forutsetningen for framdrift og byggetid for planstrekningen Drammen – Kobbervikdalen er fullføring av anlegget i løpet av 2024. Byggetiden for de bygningsmessige arbeidene, spunting, graving, massetransport, kulvertbygging, tilbakefylling, etc., fra avgrensningen med Sørlandsbanen og inn til bergtunnelen er vurdert å ta ca. 3,5 år. Etter dette vil det foregå arbeider med spor og elektrotekniske installasjoner i tunnelen i ca. 1,5-2 år. Total byggetid er beregnet å være ca. 5 - 5,5 år.

For åpen byggegrop fram til Konnerudgata og løsmassetunnel videre inn under bebyggelsen på Danvik, vil byggetiden for de bygningsmessige arbeidene være i underkant av 3,5 år.

Etablering av riggområder og injiseringskummer for injisering av løsmassetunnelen tar ca. et halvt år. Dette vil være den perioden hvor anleggsarbeidene merkes mest på Danvik. Selve injiseringen tar også ca. et halvt år, men disse arbeidene foregår noe mer skjermet i injiseringskummene. Etter dette vil tunnelarbeidene foregå under bakken via byggegropen nord for Konnerudgata. Drivingen og sikringen av selve løsmassetunnelen hvor arbeidene foregår via byggegropen, er vurdert å ta ca. 1 år,

mens den permanente utstøpingen av den 270 m lange løsmassetunnelen deretter tar ca. et halvt år. Riggområder og injiseringskummer beholdes i en periode før terrenget kan tilbakeføres.

2.4 Omfang av konsekvensvurderinger

For hovedelementene i planene er konsekvensene for landskapsbildet allerede tidligere utredet i kommunedelplanfasen med hensyn til driftsfasen. Det henvises til fagrapport landskapsbilde fra denne utredningsfasen [2]. Planelementene som er behandlet der omfatter hovedgrepene i ombygging og sporutvidelser ved Drammen og Gulsbogen stasjoner, konsekvensvurdering av valgt korridor (sammenholdt med andre korridoralternativer i kommunedelplanfasen) med løsmassetunnel inn mot Strømsåsen og hovedgrepene i planene sør for tunnelstrekningen i Kobbervikdalen. Selve tunnelstrekningen er i utgangspunktet ikke vurdert å ha varige konsekvenser for landskapsbildet.

Det som ikke tidligere er konsekvensutredet, er tverrslag til tunnelen samt evakueringstunneler, som er utredet i kapittel 6 i tråd med metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 [3], der verdi og omfang vurderes opp mot hverandre for å gi en samlet konsekvensgrad. Videre er planene nå på et detaljert nivå som gir grunnlag for en mer presis omfangsbeskrivelse. Der disse medfører påvirkning på landskapsbildet som ikke tidligere er dekket av foran nevnte fagutredning, blir disse tekstlig beskrevet i denne rapporten og innarbeidet i en kort oppsummering av tidligere vurderte konsekvenser.

Konsekvensene for landskapsbildet i anleggsfasen ble heller ikke behandlet i foregående planfase. Disse er nå behandlet i et eget kapittel, men uten angivelse av konsekvensgrad som i henhold til håndbok V712.

Avbøtende tiltak er ikke beskrevet i eget kapittel denne fagrapporten, men delvis beskrevet der det har vært naturlig å tematisere det i sammenhengen.

3 BESKRIVELSE AV LANDSKAPSBILDET I PLANOMRÅDET

3.1 Innledning

Det henvises til foregående kapittel. Ut over dette har det i prosjektet også vært foretatt en vurdering og kartlegging av verdifull trevegetasjon i og nær inntil anleggsområdene. Disse vurderingene er oppsummert i et eget notat utarbeidet av arborist Glen Read, Tree Solutions, i samarbeid med landskapsarkitekt Einar Berg. Notatet samt tilhørende billedvedlegg er tatt inn som vedlegg til denne rapporten. Inngrep som kan berøre verdifull vegetasjon er omtalt i omfangsvurderingen, og ikke utbrodert i landskapsbeskrivelsen da det her i all hovedsak er snakk om punktinnslag i landskap og bybilde, og ikke elementer som preger større områder.

3.2 Drammen stasjon

Området rundt Bybrua og Drammen stasjon er den opprinnelige og tette bykjernen på Strømsøsiden. Tradisjonelt har området glidd nokså raskt ut i mer halvurbane områder med lavere og åpnere bebyggelse som en overgangssone mellom byen, de gamle industriområdene rundt Sundland, og villabebyggelsen i og rundt Strømsåsen. Dette området har stort sett vanlige visuelle kvaliteter som ikke skiller seg vesentlig ut fra tilsvarende urbane områder i middelsstore norske byer. Bebyggelsen som omkranser Drammen stasjon som trafikkknutepunkt er av blandet alder og arkitektonisk uttrykk. En stor del av arealet er trafikkområder for både gående/syklende, biltrafikk og kollektivtrafikk. Det har vært gjort oppgraderinger av det offentlige byrommet med det sentrale torvet i de senere år, og det har også skjedd en opparbeiding av elvepromenaden langs Drammenselva på sjøsiden av Drammen stasjon.



Figur 3-1: Bybrua, del av elvepromenaden, Drammen stasjon og Strømsø torg (skråfoto fra Blom Pictometry)

Bybrua er en viktig identitetsmarkør for Drammen som by, slik den binder de to bysentrene på Bragernes og Strømsø sammen. Drammen stasjon har blitt utviklet og modernisert gjennom flere runder fra sin form som en klassisk norsk jernbanestasjon fra tidlig i forrige århundre til mer tidstypiske

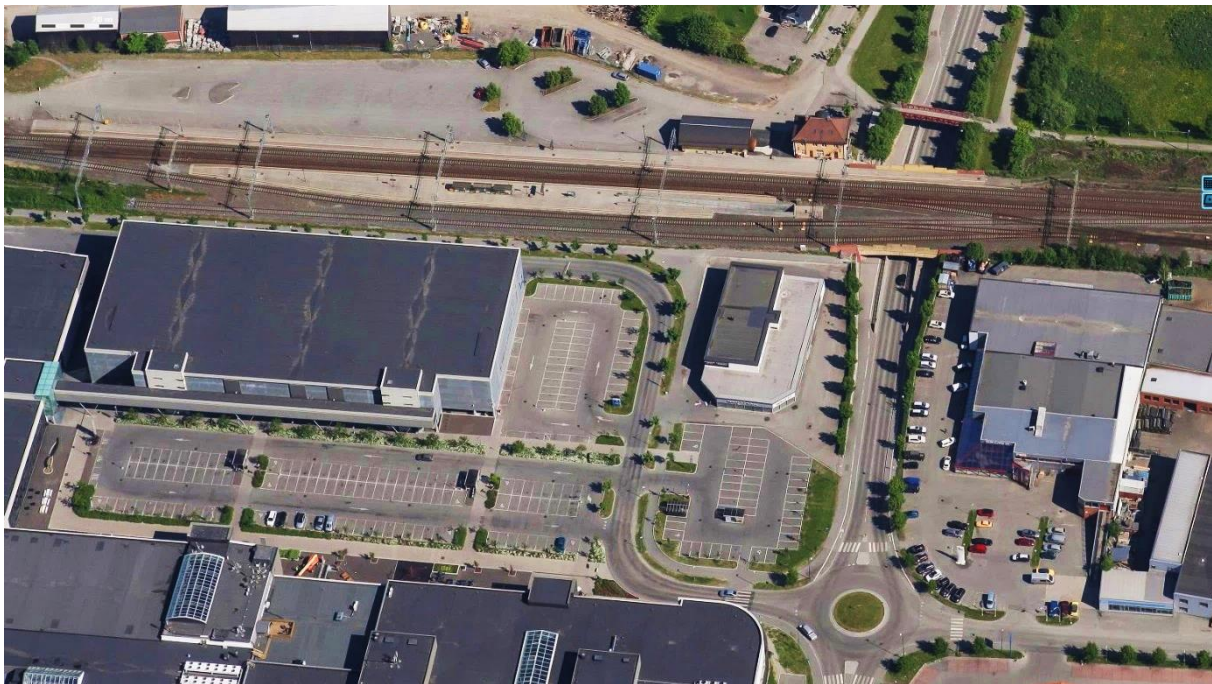
funksjoner og tilhørende formspråk, men er preget av at ting har kommet til litt klattvis og etter hvert, slik at stasjonsanlegget sett under ett ikke har et helhetlig funksjons- og formuttrykk.

Området inneholder en del elementer med kvaliteter utover det ordinære. De viktigste, og som utgjør viktige blikkfang og innslag i det sentrale bybildet på Strømsø, er:

- Den gamle Drammen stasjon (stasjonsbygningen)
- Bybrua som binder Bragernes og Strømsø sammen (byaksen)
- Elvepromenaden langs Drammenselva
- Globusgården

3.3 Gulskogen stasjon

Gulskogen stasjon har i likhet med Drammen stasjon også klassiske elementer i bygninger, anlegg og funksjoner som har undergått delvis modernisering og supplement, blant annet med sykkelhotell. Området på sørsiden av stasjonen har gjennomgått en betydelig transformasjon de senere år gjennom utbygging av veinett og Gulskogen Senter. På nordsiden er det mye gammel industribebyggelse med lav verdi vurdert ut fra landskapsbilde og bybilde, men Stasjonsgata har et stramt og fint gateløp inn mot stasjonen, understreket av en fin rekke med beskåret lind. Stasjonen oppleves som litt løsrevet fra omgivelsene, blant annet på grunn av omfattende støyskjerming langs Guldslisten på sørsiden av sporet. Baker Thoens allé, som krysser innunder jernbanen, har dobbeltsidige trerekker av lind.



Figur 3-2: Gulskogen stasjon og Gulskogen senter (Skråfoto: Blom Pictometry)



Figur 3-3: En rekke av beskåren lind, såkalt knutekollede trær, gir Stasjonsgata inn mot Gulskogen stasjon en distinkt karakter. Bak disse sees også deler av allébeplantingen langs Baker Thoens allé.

3.4 Dagsonen i Drammen

Dagsonen langs jernbanen vest for områdene rundt Drammen stasjon har flere, til dels distinkt forskjellige soner, både i funksjon, historie og arkitektonisk uttrykk. Grovt sett kan området deles inn i følgende delsoner:

- Nyere, konsentrert bebyggelse ved Union mellom Sørlandsbanen og Drammenselva
- Åpne, industrielt pregede arealer, delvis med jernbanefunksjoner på flatene nord for avgreningen mellom Sørlandsbanen og dagens Vestfoldbane
- Åpne, delvis brakklagte grøntarealer øst for Vestfoldbanen
- Strømsgodset kirke og kirkegård på Sundhaugen nord for Sørlandsbanen
- Smithestrøm gård med tilhørende parkanlegg på moreneryggen som er en fortsettelse av Sundhaugen der Strømsgodset kirke står. Strømmorenen er i seg selv også et viktig landskapselement.
- Foten av den villapregede bebyggelsen i Strømsåsen der kulverten på den nye IC-strekningen går over i løsmassetunnel. Kollen mellom Konnerudgata og Professor Smiths allé danner en grønn og trekledd silhuett i bybildet, med både krattskog og store trær
- Brede sporområder omkranset av blandet, hovedsakelig småskala industribebyggelse på Sundland og langs jernbanen vestover mot Gulskogen stasjon

Både kulturhistorisk og som identitetsmarkør i denne nedre delen av Strømsåsen er Smithestrøm gård det viktigste innslaget, og vurderes å ha stor verdi for landskapsbildet. Den nederste delen av det historiske hageanlegget har blitt avsondret fra hovedanlegget etter at Smithestrømsveien har blitt anlagt på tvers av hagen. Den avsondrede delen inneholder spor av det klassiske hageanlegget i form

av lysthusbeplanting osv., men er blitt vanskjøttet og vurderes ikke å ha samme verdi som resten av gården og hageanlegget.

Strømsgodset kirke og kirkegård er et viktig grønt innslag i det lokale bybildet, og bidrar til at Strømmorenen har et gjennomgående grønt preg nesten helt ned mot Drammenselva.



Figur 3-4: Strømsgodset kirke og Smithestrøm gård preger det nederste grønne draget av Strømmorenen. Rester av den gamle lysthusbeplantningen til Smithestrøm sees i høyre del av bildet på nedsiden av dagens Vestfoldbane (skråfoto fra Blom Pictometry)

Grøntarealene rundt Vestfoldbanen bidrar til å gi deler av området et åpnere preg, men har i dag preg av brakkmark og lite bruk. Industriarealene ved Nybyen godsterminal på sørsiden av jernbanen har ingen viktige visuelle kvaliteter. Nybebyggelsen på nordsiden av Sørlandsbanen som ligger inntil sporområdene har typiske innslag av nyere tett bybebyggelse som utvikles i transformasjonsområder nær bysentra i norske byer.

Sundland og sporområdene mellom Sundhaugen og Gulskogen er dominert av jernbaneanleggene, delvis omkranset av småskala nærings- og industribebyggelse. Mesteparten av området har relativt triviell karakter, men det er innslag av historisk bebyggelse på Sundland som både har identitetsverdi og fine arkitektoniske uttrykk.

3.5 Tunnelstrekningen

Bortsett fra den nordligste delen av tunnelen gjennom bebyggelsen i Strømsåsen går tunnelen så å si i sin helhet gjennom de skogkledde åsene og bymarka på sørsiden av Drammen by.

Tunnelstrekningen er uten betydning for landskapsbildet. Det er kun dagsoneområdene i form av tverrslag og evakueringstunneler som kan ha noen visuell innvirkning på landskapsbilde og omgivelser. Det er derfor verdier i det nære landskapet rundt de nevnte områdene som angår prosjektet og derved denne fagutredningen. Disse er behandlet i kapittel 6.

3.6 Dagsonen i Skoger

Dagsonen i Skoger går gjennom et ravinelandskap med jorder innrammet av kantvegetasjon. På grunn av trevegetasjonen som rammer inn strekningen er det lite innsyn til området utenfra. Landskapet vurderes å være typisk for småskala østnorsk ravinelandskap, og med sin kuperte topografi og sin grønne profil utgjør dette et vakkert og innholdsrikt stykke kulturlandskap. Ravinelandskap er generelt en relativt sjelden landskapstype både i landsdelen og i

Drammensregionen, og av den grunn tillegges området en høyere verdi enn vanlig kulturlandskap i regionen.

4 KONSEKVENSER I DRIFTSFASEN FOR LANDSKAPSBILDET

4.1 Drammen stasjon

Ombygging og utvidelse av Drammen stasjon medfører i det store og hele relativt små endringer i bybildet. De fleste av endringene vurderes enten å ha ubetydelige konsekvenser eller å være av positiv art. Integrasjonen mellom stasjonen og byen bedres med direkte adkomster fra både Bybrua og elvepromenaden, og tverrforbindelsen med gjennomgående kulvert mellom Strømsø torg og elvepromenaden vil også knytte disse områdene mer sammen enn i dag.

Det er også noen negative konsekvenser: innsnevringen av elvepromenaden gjør kantsonen langs elva smalere, og dagens innslag av grønne elementer forsvinner på strekningen langsmed stasjonen og plattformområdet.

Slankingen av Bybrua og hevingen av plattformene på stasjonen vurderes å være uten betydning for bybildet.

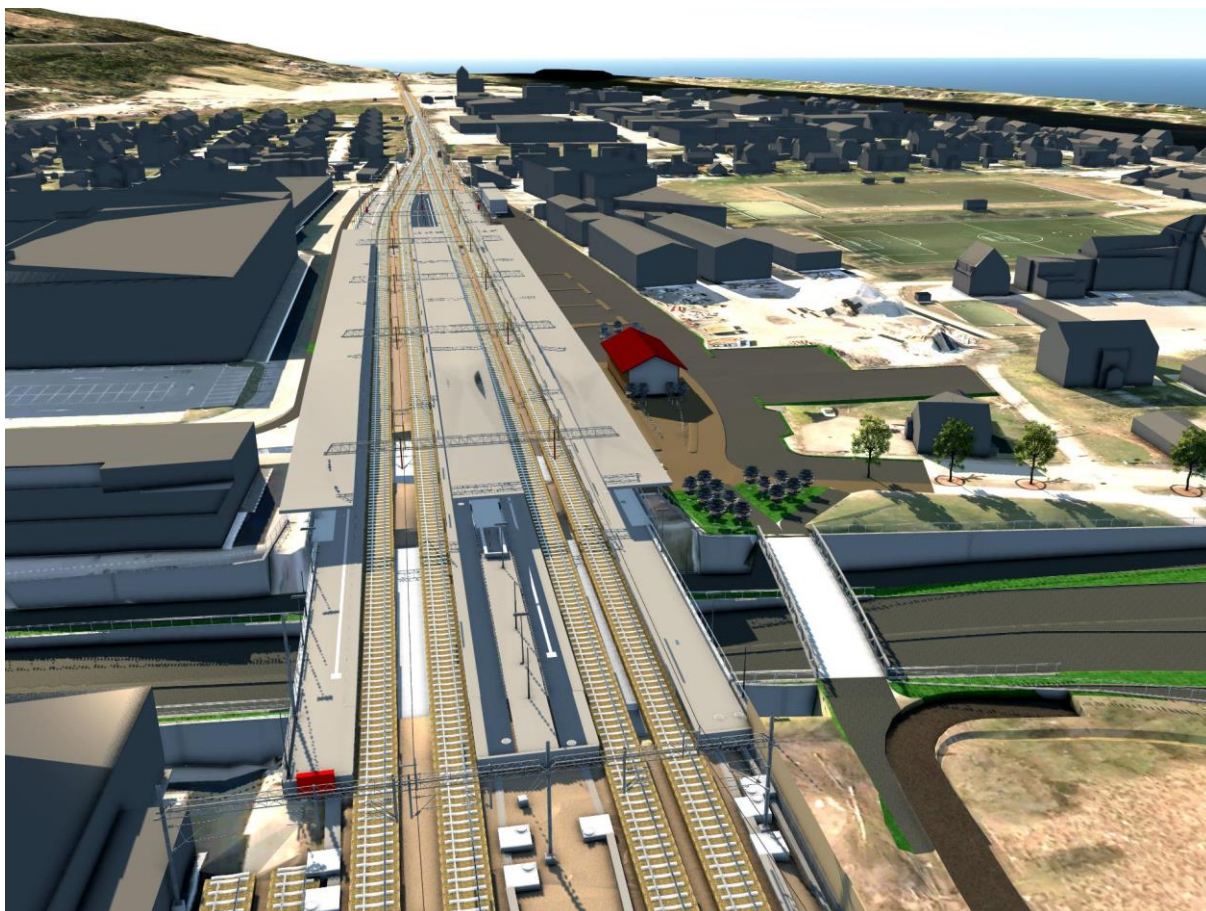


Figur 4-1: Elvepromenaden og Drammen stasjon vil grense direkte inntil hverandre

4.2 Gulskogen stasjon

I likhet med Drammen stasjon vurderes konsekvensene for landskap og bybilde av ombygging og utvidelse av Gulskogen stasjon som små. Noe av den synlige historiske dybden på stedet forsvinner når den gamle stasjonen rives, men allerede i dag har stasjonsbygningen et litt avsondret og fragmentert preg der mesteparten av stasjonen og dens omgivelser har fått et nyere og mer teknisk uttrykk.

Forlengelsen av jernbanebrua har liten betydning for landskapsbildet, men utvidelsen av Baker Thoens allé vil medføre inngrep i trekkene av lind som i dag kler inn gateløpet på begge sider. De trær som fjernes er av arboristen vurdert som en ressurs som man bør vurdere å ta vare på og gjenplante et annet sted. Se mer om dette i avsnitt 5.2.



Figur 4-2: Gulskogen stasjon, i fremtiden uten den gamle stasjonsbygningen

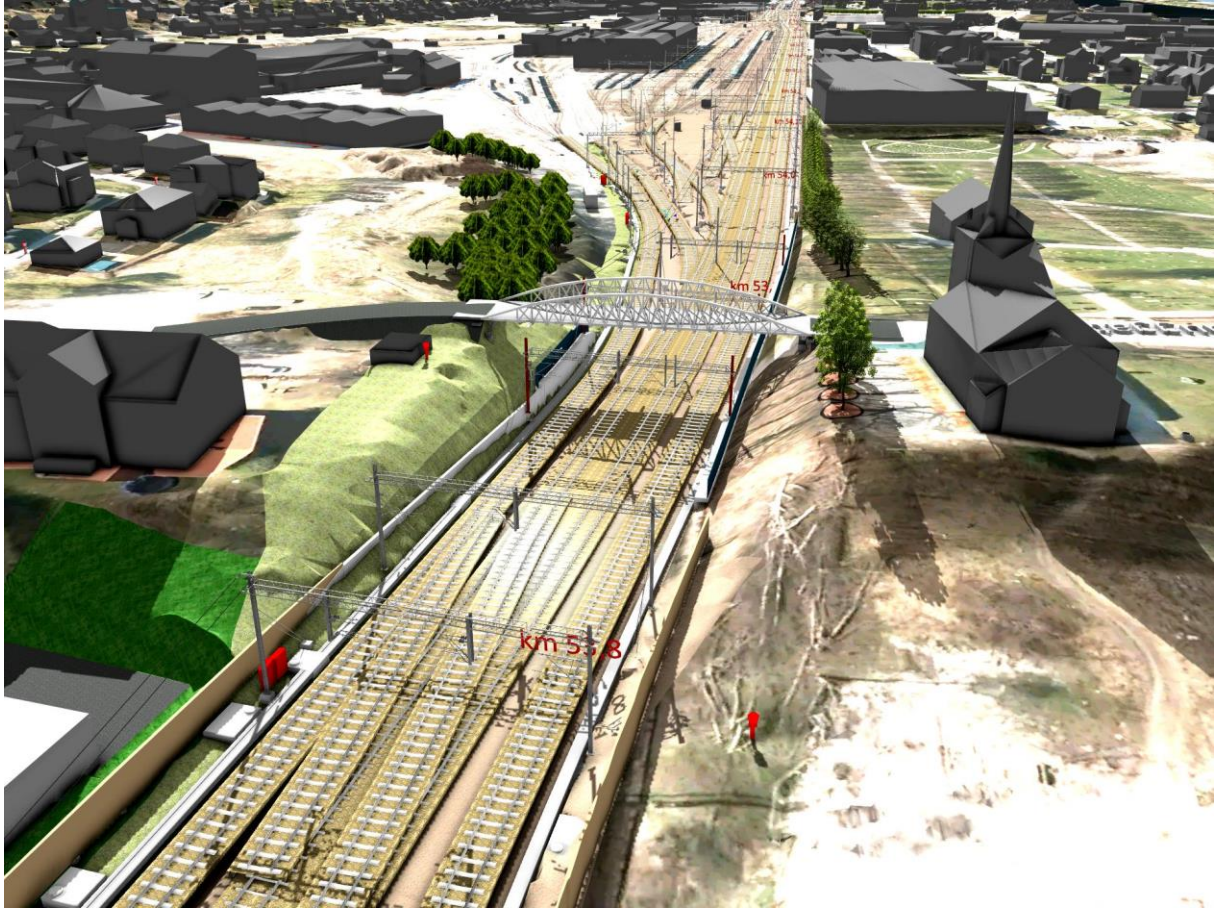
4.3 Dagsonen i Drammen

Ettersom strekningen på den nye IC-forbindelsen i all hovedsak vil gå under terreng, vil de langsiktige konsekvensene for landskap og bybilde bli små. Arealet over jernbanekulverten vil bli istandsatt slik at området kan fremstå mer eller mindre som i dag.

Restene av den gamle lystlunden nedenfor Smithestrøm gård, en planting av spisslønn, og annen trevegetasjon rundt vil måtte fjernes, men tilstanden til trærne er dårlig, og arealene er som tidligere nevnt vanskjøttet og i dårlig forfatning. Eierne av Smithestrøm gård, Anna Helene og Jo Sellæg, har som ledd i høringen til InterCityprosjektet fremmet et forslag til etterbruk som opprustet bydelspark i dette området [4]. En realisering av denne typen arealbruk vil i så fall være et løft for området og i alt representere betydelige positive konsekvenser, men fremtidig bruk og utvikling av området vil være del av en egen prosess.

Utvidelsen av sporområdene langs Sørlandsbanen mellom Nybyen og Gulskogen vil ha små negative konsekvenser for landskapsbildet. Et viktig grep i planene er etablering av støttemurer langs Strømsgodset kirkegård, noe som gir mulighet for å sikre lindealleen langs jernbanen for fremtidig bevaring, skjøtsel og pleie. Heving av Sundhaugen bro og etablering av kulverttak for ny Tilfartsvei Vest vurderes som ubetydelige landskapsinngrep. Likeså etablering av ny kulvert for tverrforbindelsen i Vintergata og forlengelse av kulvert for tverrforbindelsen i Rødgata.

Sporutvidelsene gjennom Sundlandområdet vurderes å ha små negative konsekvenser.



Figur 4-3: Strømsgodset kirke. Gjennom bruk av støttmurer kan trekkene ved kirken og kirkegården bevares.

4.4 Tunnelstrekningen

Tunnelstrekningen har naturlig nok ingen synlige dagsoner, og har derfor heller ingen konsekvenser for landskapsbildet. Ved etablering av løsmassetunnelen blir det behov for noen avgrensede inngrep for å foreta jetpeling og injisering. Konsekvensene av dette vurderes som en del av konsekvensene i anleggsfasen, og ikke i driftsfasen.

4.5 Dagsonen i Skoger

I dagsonen i Skoger vil landskapet være mest påvirket av anleggsinngrepene i anleggsperioden, se avsnitt 5.5. På sikt og i driftsfasen vil endringene ha små konsekvenser for landskapsbildet. Det er for det første begrenset innsyn til området, og de endringene som skjer vil for det meste oppleves visuelt som mindre justeringer av dagens situasjon, der bru erstattes med bru, og sporet for det meste vil ligge i samme landskapskorridor som i dag. Ravineområdene i dagsonen i Skoger vil ikke bli berørt av inngrep.



Figur 4-4: Dagsonen i Skoger. Banen vil gå i skjæring på sørsiden av den nye jernbanebrua over E18, og dermed bli lite synlig i kulturlandskapet.

5 KONSEKVENSER I ANLEGGSFASEN FOR LANDSKAPSBILDET

Som det er gjort rede for i innledningen, vil den delen av anleggsfasen som gir synlige spor i landskapet i all hovedsak være avgrenset til ca. 3,5 år. Unntaket kan være riggarealer som det kan være behov for også i den gjenværende anleggsperioden etter at hovedtyngen av de store landskapsinngrepene er slutført.

Disse temporære inngrepene kan stedvis gi stor omkalfatring av dagens landskap og bybilde, men i all hovedsak konsentrert og med lokal påvirkning. Ulempene i anleggsperioden vil være tidvis uryddige og anleggsdominerte arealer, og stedvis fysiske og visuelle barrierevirkninger.

Inngrep som gir langvarige effekter, som for eksempel reetablering av trevegetasjon etter hugst, vurderes som inngrep som angår driftsfasen, og ikke anleggsfasen.

Generelt vurderes konsekvensene for landskapsbildet i anleggsfasen å være underordnet de langsiktige konsekvensene i driftsfasen, selv om de lokalt kan oppleves som utrivelige og ubehagelige så lenge det pågår.

5.1 Drammen stasjon

Dagens elvepromenade vil som nevnt i foregående kapittel bli betydelig påvirket av stasjonsutvidelsen nordover. I anleggsfasen vil dessuten deler av promenaden midlertidig bli lagt ut på flytebrygger i elva. Anleggsarbeidene vil generelt medføre provisoriske inngrep og avsperringer mellom anlegg og publikumsarealer, både for anleggsvirksomheten rundt Bybrua, adkomstene til plattformene og ved ny inngangssone langs elvepromenaden. Visuelt vil disse inngrepene neppe ha stort omfang, men de gir en både fysisk og visuell barriereeffekt i anleggsperioden.

De største arealene som beslaglegges for anleggsvirksomheten i form av riggarealer er planlagt til Skamarken i vest, og et areal ved Doktor Hansteins gate sørøst for stasjonen. Ingen av disse arealene vurderes som viktige eller verdifulle for landskapet eller som innslag i bybildet.

5.2 Gulskogen stasjon

Anleggsarbeidene vil være konsentrert til nordsiden av Gulskogen stasjon. Mesteparten av dette området er parkeringsarealer og industribebyggelse av lav verdi. Anleggsarbeidene rundt stasjonen vurderes generelt ikke å gi store negative konsekvenser for landskap og bybilde på stedet. Imidlertid er det viktig å passe godt på at man ikke får skader på de knutekollerte linetrærne langs Stasjonsgata. God merking og trebeskyttelse bør kunne bidra til det. Muligens må ett eller et par av de trærne som står nærmest stasjonsbygningen fjernes. Ettersom knutekollerte trær har et konsentrert rotsystem, bør trærne kunne graves opp og mellomlagres eller flyttes permanent uten at trærne tar varig skade.

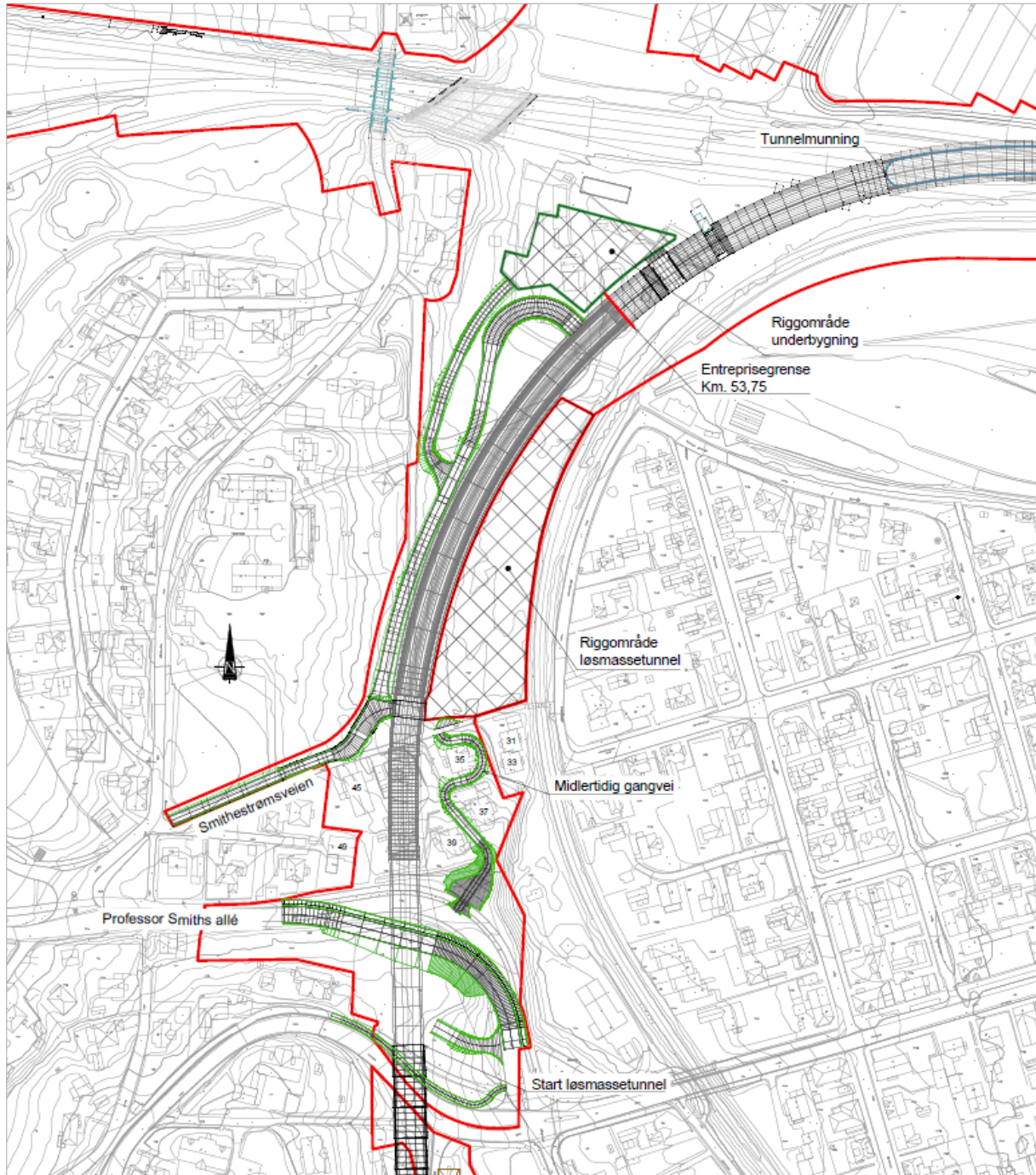
På samme måte vil man kunne grave opp og ta vare på lindetrærne langs Baker Thoens allé som må påregnes å forsvinne ved utvidelse av denne gaten til firefelts vei. Disse trærne er relativt unge og i god forfatning, og vil kunne tåle både mellomlagring og flytting. Eksempelvis kunne man tenke seg å omplante disse trærne i et restaurert park- og hageanlegg ved Smithestrøm gård. Sammenlignet med en nyanskaffelse vurderes hvert slikt tre å ha en femsifret alternativverdi ved anskaffelse, og de har allerede lagt den tidlige vekstfasen bak seg.

Hvis man kan bevare lindetrærne på den ene siden av en utvidet Baker Thoens allé, bør man tilstrebe å spare trerekken på østsiden av gateløpet og heller fjerne de på vestsiden. Med tanke på gjenbruksmulighetene vil arbeidene med Baker Thoens allé foregå etter arbeidene med IC-strekningen, og således være gunstig.

5.3 Dagsonen i Drammen

Det er planlagt riggområder på det brakkliggende grøntarealet mellom Vestfoldbanen og Smithestrøm og ved godsterminalen i Nybyen. For utkjøring av masser fra kulvert og løsmassetunnel blir store deler av Smithestrømsveien sør og øst for Smithestrøm båndlagt til anleggstrafikk. Blant annet blir det opparbeidet en anleggsvei som krysser Smithestrømsveien i slak vinkel nedenfor Smithestrøm og den tilhørende parken. Se Figur 5-1. Etablering av denne anleggsveien vil medføre inngrep i deler av

trebestandene lengst sør og øst i parken, der en god del bjørketrær og en vanskjøttet lind vil bli fjernet. Konsekvensene i anleggsperioden er her vurdert som relativt store, og antakelig større enn i noen annen del av anlegget. Det er for øvrig også utarbeidet en rapport som høringsvedlegg til saken utarbeidet av eier av Smithestrøm gård, Jo Sellæg, som uttrykker bekymringer for omfanget av inngrep i anleggsperioden [5].



Figur 5-1: Utsnitt av detaljplan for anleggsfasen ved Nybyen og Smithestrøm

I forbindelse med arbeidene med å etablere påhugg og løsmassetunnel vil det også bli behov for en midlertidig omlegging av Professor Smiths allé rett nord for krysset med Konnerudgata. Denne veiomleggingen vil medføre lokalt store terrenginngrep med en dyp løsmasseskjæring i grøntarealet

på kollen mellom de to gatene. På stedet er det registrert noen få trær av høy verdi: to storvokste lind på begge sider av gangveien langs Konnerudgata, og en flott bjørk tett inntil Professor Smiths allé. Bjørka er antakelig i faresonen når det gjelder veiomleggingen, mens de to lindene vil bli bevart. Selv om denne kollen er en viktig grønn silhuett i området, vurderes ikke den øvrige vegetasjonen, som stort sett er krattvokst ungbjørk, som spesielt verdifull, og på sikt vil den grønne profilen relativt raskt kunne gjenopprettes.

Sporutvidelsen mellom Sundhaugen og Gulskogen stasjon medfører bare lokale anleggsgrep, i all hovedsak knyttet til utvidelse av sporområdene nordover. Løfting av Sundhaugen bru vurderes å ha liten landskapsmessig betydning. Det blir anlagt støttemur mot Strømsgodset kirke og kirkegård som vil bidra til å sikre den verdifulle alléen av lind langsmed kanten av kirkegården og ut mot sporet, og øvrige store trær i denne nærsonen. Imidlertid må det påregnes en god del beskjerping av greiner som i dag luter ut mot jernbanen, og som vil være til hinder og ulempe i en driftssituasjon. Mange av disse trærne burde allerede i dag ha vært mer aktivt beskåret som ledd i en aktiv trepleie, og deler av trærne i lindealleen er allerede i dag døde eller i en dårlig forfatning (og med hull i trerekken der døde trær har vært tatt ut) fordi trærne i utgangspunktet har vært plantet for tett. Som ledd i en langsiktig pleie og forvaltning av denne trerekken bør det vurderes å tynne ut betydelig i alleen for å sikre gjenstående trær sunne og gode vekstvilkår, i stedet for at de som nå hemmer hverandre. Dette kan virke drastisk, men allerede de nåværende hullene i alleen viser at en uttynnet trerække fortsatt vil kunne bibeholde sin karakter og verdi som grønt landskapselement.

5.4 Tunnelstrekningen

Det er i all hovedsak innsiseringsarbeidene ved løsmassetunnelen som gir landskapsingrep i anleggsperioden. Disse kan lokalt medføre opprotting i hager og grøntarealer. Tematisk er disse konsekvensene vurdert å være dekket av fagutredningen som omhandler nærmiljø.

De øvrige tunnelarbeidene har ingen konsekvenser for landskapsbildet ut over de tiltakene som må gjøres i tilknytning til tverrslag, påhugg og massetransport. Det henvises i den sammenheng til egen fagrapport for konsekvenser i anleggsfasen.

5.5 Dagsonen i Skoger

Anleggsarbeidene i dagsonen i Skoger vurderes å ha små negative konsekvenser for landskapsbildet, både når det gjelder etablering av tunnelpåhugg og riggområde, bygging av ny jernbanebru og forlengelse av Gundesølina bru.

6 TVERRSLAG OG EVAKUERINGSSTUNNELER

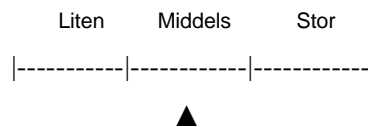
6.1 Tverrslag Austadveien

6.1.1 Verdi

Tverrslag ved Austadveien ligger ved krysset Austadveien og Drafnkollen. Austadveien er en lokalt viktig og relativt trafikkert transportåre i denne delen av Strømsåsen. Bebyggelsen langs Austadveien er i hovedsak tradisjonell villabebyggelse som er typisk for bydelen. Drafnkollen stiger relativt bratt opp mot idrettsanleggene til Ski- og ballklubben Drafn, og friområdene videre innover i åsen. I innersvingen av Drafnkollen ligger det et boligområde med terrasseblokker og rekkehus.

Det er noen innslag av verdifull vegetasjon på tomten for tverrslaget i Austadveien 26. Disse er beskrevet i arboristens notat. Mot kanten av tomten mot Drafnkollen i sørøst står det blant annet noen godt utviklede eksemplarer av serbergran og platanlønn. Rett ved bussholdeplassen i Austadveien står det en fin dobbeltstammet bjørk, og i vestre del av tomten er det en fin gruppe av bjørk ved foten av skråningen opp mot Drafnkollen.

Området har ikke en karakter som skiller seg vesentlig ut fra tilsvarende by- og villamessig bebyggelse, og vurderes derfor å ha middels verdi.



Figur 6-1: Område for tverrslag Austadveien

6.1.2 Omfang og konsekvens

Driftsfasen



Figur 6-2: Arealdisponering ved tverrslag Austadveien

Omfang

For landskap og bybilde vil de varige inngrepene bli små. Det er stort sett tatt hensyn til innslagene av verdifull vegetasjon. Tomten vil av hensyn til anleggsarbeidene bli betydelig planert sammenlignet med i dag, og det blir endret terreng også på fremtidig tomt. Blant annet vil det bli anlagt en plan oppsamlingsplass med grasarmering. Det er sannsynlig at man ikke kan greie å etablere spuntelinjen på stedet på en slik måte at gruppen av bjørk på vestre del av tomten kan bevares. De varige synlige sporene av anlegget vil være tverrslagsportalen, forskjæringen til denne samt nevnte beredskapsplass. Eksisterende bygg på tomten vil bli revet.

Stort	Middels	Lite	Intet	Lite	Middels	Stort
negativt	negativt	negativt		positivt	positivt	positivt

-----|-----|-----|-----|-----|-----|



Konsekvens

De negative konsekvensene ved IC-prosjektet vurderes som små.

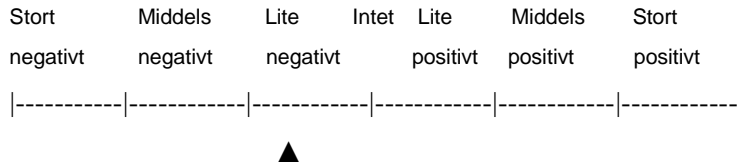
Konsekvens: Liten negativ (-)

Anleggsfasen

Omfang

For landskap og bybilde er anleggsområdet avgrenset i utstrekning og har en lite eksponert plassering i omgivelsene bortsett fra mot de aller nærmeste naboene, hvor det vil bli etablert skjermingstiltak og en midlertidig omlagt adkomst til eiendommene. Anleggsvirksomheten vil naturlig nok sette sitt preg på arealet mens den pågår, med kjørearealer, parkering, brakker, utstyr og tunnelvifter i

tunnelåpningen. Alt i alt vurderes dette likevel av lite negativt omfang siden området er så avgrenset og de tyngste anleggselementene ligger i bakkant av tomten og inn mot skråningen.



Konsekvens

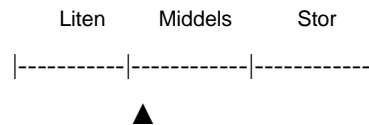
De negative konsekvensene i anleggsfasen vurderes som små.

Konsekvens: Liten negativ (-)

6.2 Tverrslag Danserud

6.2.1 Verdi

Tverrslaget ved Danserud ligger i en trang dalgang skjult bak dagens jernbanespor. Området er dominert av krattskog. Det er innslag av edelløvskog i dalen, men ikke med stor betydning som karakterelement i landskapet. Verdien av edelløvskogen som naturtype er dekket av fagutredningen for naturmiljø. Landskapskarakteren er vurdert som anonym, og på grunn av beliggenheten inntil dagens jernbanelinje som et område av middels til liten verdi selv om det inngår som en del av ravinlandskapet som preger den vestre dalsiden langs Kobbervikdalen.



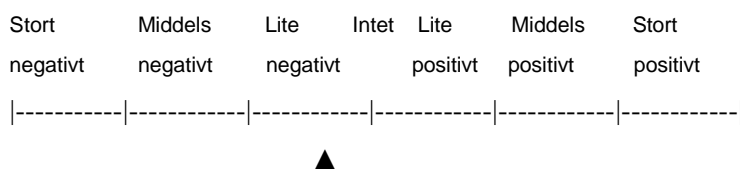
Figur 6-3: Område for tverrslag Danserud

6.2.2 Omfang og konsekvens

Driftsfasen

Omfang

For å få til anleggsgjennomføringen på stedet må det, som beskrevet i neste avnitt, gjøres betydelige terrenginngrep i ravinedalen, i all hovedsak på nordsiden av kløften. Denne lokaliteten ligger likevel så tilbaketrukket i terrenget og omgivelser at inngrepseffektene i en større landskapssammenheng blir små. Det foretas terrengarrondering etter endt anleggsdrift der veien til tverrslaget kortes ned og legges om, og deler av terrenget tilbakeføres. Se Figur 6-3. De varige synlige sporene av anlegget vil være tverrslagsportalen, adkomst og forskjæring til denne, og et plant areal som skal fungere som oppsamlingsplass. Forskjæringen til tverrslaget er kort. Omfanget vurderes som lite negativt, men det vil kunne ta noe tid før de bratte skråningene gror til og demper ned virkningene av anleggsinngrepene.



Konsekvens

De negative konsekvensene i driftsfasen vurderes som små.

Konsekvens: Liten negativ (-)



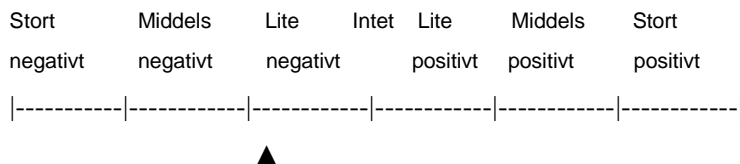
Figur 6-4: Arealdisponering ved tverrslag Danserud

Anleggsfasen

Omfang

Anlegget er godt avsondret fra omgivelsene, og med begrenset innsyn. Dagens jernbanspor danner en skjerm mot dalen. Anleggsinngrepene vil bli mest synlige fra Dansrudveien på andre siden av dalen. Dette er selv et industriområde dominert av tekniske inngrep. På grunn av den trange og bratte topografien blir det betydelige terrenginngrep i ravinedalen for fremføring av anleggsvei og etablering

av planerte riggarealer. Inngrepene vil bli størst på nordsiden av kløften. Noen mindre anleggsinngrep vil også skje på utsiden av dagens jernbane. Omfanget vurderes som lite til middels negativt.



Konsekvens

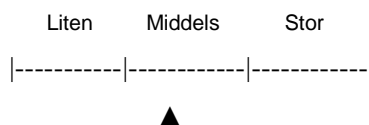
De negative konsekvensene i anleggsfasen vurderes som små.

Konsekvens: Liten negativ (-)

6.3 Evakueringstunnel Gunnerud

6.3.1 Verdi

Landskapet ved Gunnerud er en del av det større kulturlandskapsområdet ved Skoger og vest for Kobbervikdalen. Store deler av arealet er oppdyrket eller tilrettelagt for fritidsaktiviteter (hestesport). De slakere oppdyrkede områdene grenser inn mot brattere og skogkledde ravedaler som tilhører det samme overordnede landskapet som ved dagsonen i Kobbervikdalen. Det er lite innsyn også til dette området. Verdien vurderes i likhet med dagsonen i Kobbervikdalen å være middels, selv om ravinlandskapet inngår i en verdifull landskapstype.

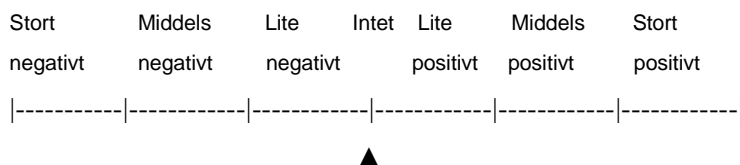


6.3.2 Omfang og konsekvens

Driftsfasen

Omfang

Anlegget er godt avsondret fra omgivelsene, og med svært begrenset innsyn. Terrenginngrepene vil bli små og lokale. Inngrepet vil ellers kun bestå i en asfaltert 500 m² flate som skal tjene som oppsamlingsplass, samt en tunnelportal med en kort forskjæring siden tunnelen vil bli drevet innenfra. Både i skala og utstrekning er disse meget begrensede inngrep. Omfanget vurderes som ubetydelig.



Konsekvens

De negative konsekvensene i driftsfasen vurderes som små, på grensen til ubetydelige.

Konsekvens: Intet/liten negativ (0/-)



Figur 6-5: Arealdisponering ved evakueringstunnel Gunnerud

Anleggsfasen

Omfang

Anleggsarbeidene ved Gunnerud vil ha meget begrenset omfang. Med det begrensede innsynet og den avsondrede beliggenheten til denne delen av anlegget, vurderes den negative påvirkningen i anleggsfasen som liten, men kan kortvarig kanskje virke noe forstyrrende på bruksmønster og landskapsopplevelse ved utøvelse av hestesportaktivitetene.

Stort	Middels	Lite	Intet	Lite	Middels	Stort
negativt	negativt	negativt	positivt	positivt	positivt	positivt



Konsekvens

De negative konsekvensene i anleggsfasen vurderes som små.

Konsekvens: Liten negativ (-)

7 DOKUMENT INFORMASJON

7.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00A	Utkast til Jernbaneverket
01A	Utkast til KU
02A	Konsekvensutredning
03A	Revidert etter offentlig høring
04A	Utkast til kommentar. Forenklet gjengivelse av konsekvensvurderingene i driftsfasen fra fagrapport i kommunedelplanfasen, med noe utdyping og presisering av omfang og konsekvenser som følge av overgang fra korridor nivå til linje, utsiling av alternativer, og gjennom nye og konkretiserte plangrep. Vurdering av konsekvenser i anleggsfasen er systematisert. Fullverdig konsekvensvurdering av tverrslag og evakueringstunnel. Enkelte navnejusteringer.
05A	Utkast til reguleringsplan
06B	Reguleringsplan. Revidert etter innspill fra BaneNor og Drammen kommune.
07B	Reguleringsplan. Ingen endringer i tekst fra forrige versjon, to oppdaterte figurer.

7.2 Referanseliste

- [1] Stortingsmelding 26 (2012-13) om NTP 2014-23.
- [2] InterCity Drammen – Kobbervikdalen. Konsekvensutredning - Fagrapport landskapsbilde. Jernbaneverket mai 2016, revidert november 2016.
- [3] Statens vegvesen (2014). Konsekvensanalyser. Håndbok V712.
- [4] Reguleringsplan Drammen – Kobbervikdalen. Forslag til etterbruk: Bydelspark på Smithestrøm. Innspill som del av høringsuttalelse. Anna Helene og Jo Sellæg februar 2017.
- [5] Reguleringsplan Drammen – Kobbervikdalen. Jernbane gjennom Smithestrøm – historisk hage og nærmiljø. Innspill som del av høringsuttalelse. Jo Sellæg mars 2017.

8 VEDLEGG

Nr.	Dokumentnr.	Tittel	Status ved utgivelse av Fagrapport Landskapsbilde rev. 06B	Antall sider i vedlegg
1	ICP-32-A-26522	Vedlegg til fagrapport landskapsbilde – vurderinger av arborist	02B	13