

Lier og Drammen kommuner

KOMMUNEDELPLAN FOR
SAMFERDSELSINFRASTRUKTUR OG
KOLLEKTIVKNUTEPUNKT - FJORDBYEN
KONSEKVENsutREDNING NÆRMLJØ OG FRILUFTSLIV
INKLUDERT BARN OG UNGES INTERESSER

Dato: 02.06.22

Endelig versjon



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Lier og Drammen kommuner
Tittel på rapport: Rapport Nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser
Oppdragsnavn: Diverse utredninger Fjordbyen, Lier
Oppdragsnummer: 602657-03
Utarbeidet av: Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleder: Øyvind Dalen
Tilgjengelighet: Åpen

Endelig versjon	02.06.22	Justert kap. 1.3.1 og 2.3 samt tekstfarge på side 39	IJJ	ØD
Høringsutkast	18.11.19	Konsekvensutredning Nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser	IJJ	NR
01	17.10.19	Konsekvensutredning Nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser	IJJ	NR
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS

Forord



Lier kommune er i gang med utarbeidelse av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen på Lierstranda. Plassering av jernbanestasjonen og kollektivknutepunkt er en sentral del av planarbeidet. I den forbindelse skal det blant annet gjennomføres konsekvensutredninger for ulike fagtema, deriblant «Nærmiljø og friluftsliv inkludert barn og unges interesser».

Denne rapporten er utarbeidet av Ingvild Johnsen Jokstad. Katrine Erichsen har bistått med kart. Begge fra Asplan Viak. Jan Moen har vært Lier kommunes kontaktperson. I tillegg har Anne Kristin Mehren fra Lier kommune vært kontaktperson.

Kongsberg, 02.06.2022

Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleder

Nina Rick
Kvalitetssikrer

Innhold

1. INNLEDNING	5
1.1. Bakgrunn	5
1.2. Prosjektet omfatter	5
1.2.1. Formålet med planarbeidet	5
1.2.2. Utgangspunkt	5
1.2.3. Kollektivknutepunktet/stasjonsområdet	6
1.2.4. Grønn og blå infrastruktur og rekreasjon	6
1.2.5. Bærekraft, miljøkvalitet, klima og energi	6
1.2.6. Tidshorisont	6
1.3. Referansealternativet	6
1.3.1. Viktig bemerkning til referansealternativet	6
2. OPPGAVEBESKRIVELSE	6
2.1. Generelt om bestillingen	6
2.2. Planprogrammet og forhold til utredningsarbeidet nærmiljø og friluftsliv	7
2.3. utfordringer med bestillingen:	7
2.4. Tiltak som skal utredes	7
3. METODE	9
3.1. Statens vegvesens håndbok konsekvensanalyser V712	9
3.2. Begrepsbruk og definisjoner	9
3.3. Rapportens oppbygging og inndeling av delområder	10
3.3.1. Trinn 1 – Verdisetting og vurdering av påvirkning	10
3.3.2. Trinn 2 - Konsekvens	10
4. TEMA NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV INKLUDERT BARN OG UNGES INTERESSER	11
4.1. Datagrunnlaget	11
4.2. Kriterier for verdisetting	11
4.3. Kriterier for vurdering av påvirkning	13
4.3.1. Spesielt om forholdet støy/lydbilde	13
4.4. Generell beskrivelse av plan- og influensområdet	14
4.5. Karakteristiske- viktige forhold	14
5. VERDI, PÅVIKRING OG KONSEKVENSVURDERING	15
5.1. Verdi i plan- og influensområdet	15
5.2. Delområder i planområdet	16
5.2.1. Delområde 1- Lierelva med tilhørende strandsone	16
5.2.2. Delområde 2 - Husebyjordene	18
5.2.3. Delområde 3- Gilhusodden	20
5.2.4. Delområde 4 - Linnerstranda	22
5.2.5. Delområde 5 - Brakerøya, Lierstranda, Gilhus	25
5.2.6. Delområde 6 - Brakerøya stasjon	27
5.2.7. Delområde 7 - Fjordparken	29
5.2.8. Delområde 8 - Frydenlund	31
5.2.9. Delområde 9 - Høvik - Jensvoll	33
5.2.10. Delområde 10 - Lierstranda øst	35
5.2.11. Delområde 11- Lierstranda vest	37

5.2.12.	Delområde 12 - Teglværksveien og del av Lierstranda.....	38
5.3.	Delområder i influensområde.....	40
5.3.1.	Delområde 13 - Nøste.....	40
5.3.2.	Delområde 14 - Østre Nøste (Fagertun)	41
5.3.3.	Delområde 15 - Brakerøya Idrettsplass	43
5.3.4.	Delområde 16 - Brantenborg-Fjellheim.....	44
5.3.5.	Delområde 17 - Engene Lekeplass	46
5.3.6.	Delområde 18 - Bragehagen	47
6.	PRESENTASJON AV ALTERNATIVENE.....	49
6.1.	ALT. 0	49
6.2.	ALT. 1 – ved Lierterminalen	50
6.3.	ALT. 2 – Vest for Jensvollveien.....	51
6.4.	ALT. 3 – Mellom nytt sykehus og Lierterminalen	52
6.5.	ALT. 4 – Brakerøya stasjon på kort og lang sikt	53
7.	PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS.....	54
7.1.	PÅVIRKING OG KONSEKVENNS ALT. 1 – ved Lierterminalen.....	54
7.2.	PÅVIRKING OG KONSEKVENNS ALT. 2 – Vest for Jensvollveien	59
7.3.	PÅVIRKING OG KONSEKVENNS ALT. 3 – Mellom nytt sykehus og Lierterminalen.....	64
8.	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERINGER	69
8.1.	Rangering av alternativer – mellomveis vurdering.....	69
8.2.	Vurdering av alternativer og avveining.....	70
8.2.1.	Sammendrag.....	74
8.3.	Drøfting av usikkerhet	74
8.4.	Behov for oppfølgende undersøkelser.	75
9.	REFERANSER	75

1. INNLEDNING

1.1. Bakgrunn

Lier kommune er i gang med utarbeidelse av kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt for Fjordbyen Lierstranda. Plassering av jernbanestasjonen og kollektivknutepunkt er en sentral del av planarbeidet. I den forbindelse skal det blant annet gjennomføres konsekvensutredninger for ulike fagtema, deriblant «Nærmiljø og friluftsliv inkludert barn og unges interesser».

Planområdet er et av landets største utviklingsområder, og kommunedelplanen skal legge til rette for utvikling av et nytt byområde på tidligere industri- og havnearealer. Planarbeidet foregår som en del av formalisert planarbeid mellom Lier og Drammen kommuner.

Planprogram for kommunedelplan samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt Fjordbyen, Lierstranda ble fastsatt i Lier og Drammen kommuner februar 2019. Kommunedelplanen skulle ifølge fremdriftsplanen legges ut på høring våren 2020. Planen forventes vedtatt innen høsten 2023. Planarbeidet for områderegulering av Fjordbyen er igangsatt, og går i en tilnærmet parallell planprosess. Kommunene skal besitte tilfredsstillende grunnlag for kommunedelplanen slik at dette kan koordineres med den parallelle planprosessen for områderegulering av Fjordbyen.

1.2. Prosjektet omfatter

1.2.1. Formålet med planarbeidet

Hovedhensikten med kommunedelplanen er å legge til rette for samferdselsinfrastruktur med fremtidig stasjonsområde som et velfungerende kollektivknutepunkt på Lierstranda og Brakerøya. Det innebærer også å fastsette trasé for hovedgate med kollektivtrasé fra sykehustomta på Brakerøya og videre gjennom området. Planen skal tas stilling til:

- Plassering, bruk, forbindelser og prinsipputforming av den overordna samferdselsinfrastrukturen i Fjordbyen.
- Prinsipper for hvordan samferdselsinfrastrukturen knytter seg på planlagt og eksisterende infrastruktur i områdene rundt planområdet.
- Plassering og prinsipputforming av fremtidig jernbanestasjon med kollektivknutepunkt.
- Strandveiens rolle og utforming.
- Lokalisering og prinsipputforming av hovedgaten gjennom Fjordbyen
- Gode løsninger for gående, syklende, kollektiv- og personbiltransport til og gjennom planområdet.
- Avklare mulighet for persontrafikk på sjø.

1.2.2. Utgangspunkt

Planen skal ta utgangspunkt i retningslinjene i strategisk plattform med masterplan og andre overordnede planer og premisser. På enkelte felt har det kommet ny kunnskap etter strategisk plattform med masterplan ble utarbeidet og politisk behandlet. Det gjelder spesielt Statens vegvesen løsning for E 134 (rv. 23) fra Dagslett til E18, mulighetsstudien for knutepunktutvikling på Lierstranda med evalueringsrapport, og detaljreguleringsplan for nytt sykehus på Brakerøya, vedtatt september 2019.

Bane NOR har utarbeidet en utredning om fremtidig areal- og transportbehov i nedre Buskerud (2015). Det er et overordnet mål at jernbane skal ta vesentlig mer trafikk enn i dag. Bane NOR anbefaler i utredningen at det ikke bygges 4 spor for å øke frekvensen og kapasiteten før nye Lieråsen tunnel bygges. Det er vurdert at dagens dobbeltport kan betjene tilstrekkelig høy frekvens i Drammen fram til 2040. Det anbefales allikevel at det settes av areal til 4 spor.

1.2.3. Kollektivknutepunktet/stasjonsområdet

Kollektivknutepunktet skal være et fremtidsrettet og effektivt knutepunkt for buss, tog og taxi som støtter opp under miljøvennlig transport og de høye klimamålene i Fjordbyen.

Stasjon/kollektivknutepunkt skal betjene det nye sykehuset, Liers nåværende befolkning og nye innbyggere og næringsområder i Fjordbyen, og på Lierstranda og Brakerøya for øvrig.

Kollektivknutepunktet og omkringliggende bystruktur med lokalsenter skal utformes som en integrert urban helhet og karakter, som legger til rette for byliv. Knutepunktet må ha robuste løsninger som muliggjør ulike fremtidige løsninger.

1.2.4. Grønn og blå infrastruktur og rekreasjon

Tilknytning til omgivelsene ved grønnstruktur og/eller byromsforbindelser skal vurderes og ses i sammenheng med gang- og sykkelforbindelser.

1.2.5. Bærekraft, miljøkvalitet, klima og energi

Fjordbyen skal bygges ut ifra nullvisjon, der energi- og transportbehov er redusert så langt som mulig. Likeledes bør det legges til rette for høy arealutnyttelse i knutepunktet for å understøtte høy kollektivbruk og redusere behovet for å ta i bruk ubebygde arealer til ny bebyggelse.

1.2.6. Tidshorisont

Det vil trolig ta tid å få etablert ny jernbanestasjon. Derfor vil det være behov for å planlegge slik at Brakerøya stasjon vil kunne betjene byområdet i de første fasene.

1.3. Referansealternativet

I dette utredningsarbeidet defineres 0-alternativet som situasjonen på eksisterende bane og veg i minst 30 år frem i tid. Referansealternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon og legger til grunn en utvikling basert på gjeldende kommuneplan. Det tas utgangspunkt i dagens trafikk og at pågående investeringer og vedlikeholdstiltak på jernbane og vegene gjennomføres som vedtatt. Øvrige forutsetninger, herunder befolkings-/trafikkprognoser, andre bygg- og infrastrukturprosjekter og rammebetingelser, skal avklares som en del av plan- og utredningsarbeidet.

1.3.1. Viktig bemerkning til referansealternativet

For det som i denne rapporten omtales som delområde 5 – Brakerøya, Gilhus, Lierstranda er etablering av nytt sykehus og helsepark igangsatt, samt at vedtatt kommuneplan angir nye utviklingsområder (Fjordbyen) på det som i dag er havne og industriområde. I rapporten er verdien for delområde 5 angitt utfra dagens situasjon. En utvikling til Fjordby vil kunne tilføre området betydelige verdier for tema som nå utredes, og kommunen har ønsket av man vurderer endring fra dagens situasjon til fremtidig situasjon med alternative kollektivknutepunkt OG alternativ utvikling av Fjordbyen basert på mulighetsstudier. Da må man sammenligne med dagens situasjon.

2. OPPGAVEBESKRIVELSE

2.1. Generelt om bestillingen

Konsekvensutredningen skal tilfredsstille krav til konsekvensutredning på kommunedelplannivå.

Det skal redegjøres for eksisterende kunnskapsgrunnlag og vurdere om dette er godt nok for å gi et godt beslutningsgrunnlag for vedtak av endelig plan. Utredningene skal også gi forutsigbare føringer/forslag til utredninger/undersøkelser/kartlegging som må følges opp i forbindelse med område- og detaljreguleringsplaner. Dette omtales i kap. 4.1 og 8.4

2.2. Planprogrammet og forhold til utredningsarbeidet nærmiljø og friluftsliv

Planprogrammet beskriver hva som skal utredes. I denne rapporten skal tiltakets virkning for de som bor og bruker berørte områder belyses. Utredningen skal tydeliggjøre barn og unges interesser i området. Liers kommunes kartlegging etter Miljødirektoratas metode M98 brukes som grunnlag for konsekvensutredningen. Det skal utredes og vurderes konsekvensene for:

- Arealbeslag og barrierevirking
- Støypåvirkning av utemiljø
- Barn og unges bruk av berørte områder
- Tilgjengelighet og eventuelle tiltak for gående og syklende.
- Friluftslivet

2.3. utfordringer med bestillingen:

Utredningen skal vise konsekvenser ved å etablere nye kollektivknutepunkt og stasjonsområder, evt utbedre eksisterende stasjonsområde ved Brakerøya som grunnlag for ny kommunedelplan. Til sammen 4 alternativer.

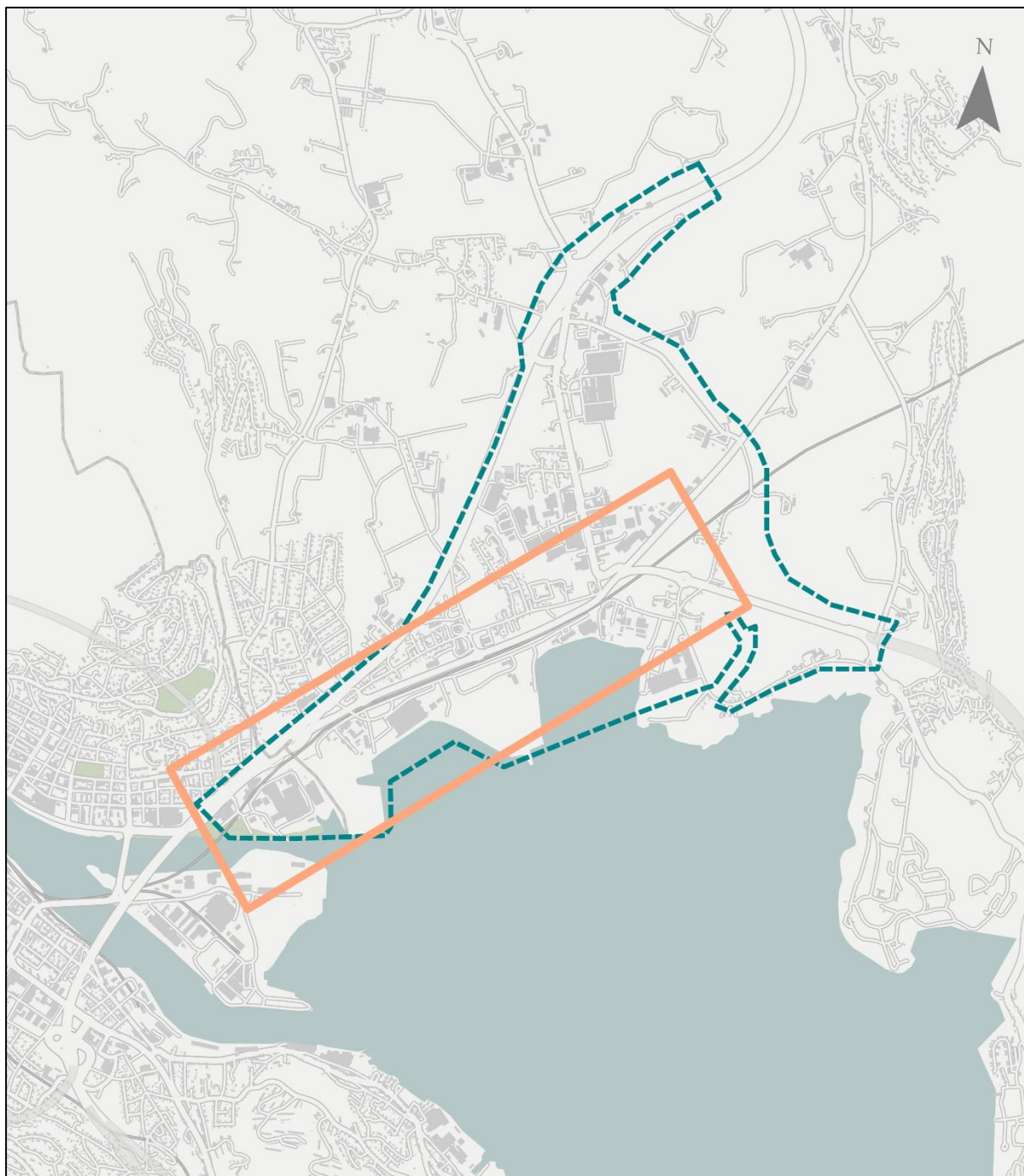
Fra tidligere foreligger det 3 mulighetsstudier for utvikling av Fjordbyen med 3 ulike alternativer for lokalisering av stasjonsområde og kollektivknutepunkt. Mulighetsstudiene som ligger til grunn for alternativene 1-3 omfatter langt flere detaljer enn hva som er relevante for en overordnet utredning av konsekvenser av stasjons- og kollektivknutepunktlokalisering. Det har ikke blitt utarbeidet en mulighetsstudie for alternativ 4, og detaljnivået i det alternativet er følgelig ikke det samme som for de øvrige alternativene. De kan derfor ikke sammenlignes med samme utgangspunkt.

I løpet av prosessen med dette utredningsarbeidet, er plan for E134 Dagslett – E18 (dagens rv. 23) lagt ut til offentlig ettersyn, med flere alternativer. Disse lå ikke til grunn i mulighetsstudien som her er et viktig grunnlag for å vurdere konsekvenser for nye kollektivløsninger og samferdselstiltak.

I rapport «Evaluering av mulighetsstudier for Knutepunkt Lierstranda» fra 2016, står det på side 8 at utbygging av rv. 23 (les E134) kan gjennomføres uavhengig av utbygging av sykehuset og fjordbyen. Vår vurdering begrenser seg derfor til kopling mellom nye samferdselstiltak knyttet til stasjon/kollektivknutepunkt og dagens system. Hvis ikke blir det vanskelig å gjøre en samlet vurdering, der spørsmålet blir hva kommer først og hvilke utbyggingsplaner påvirker hverandre?

2.4. Tiltak som skal utredes

Kommunene har definert planområdet og områder som skal utredes. Dette fremgår av Figur 2-1. Likevel vil størrelsen på tiltakets influensområde kunne variere fra de ulike temaene.



Figur 2-1 Planområdet for kommunedelplanen samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunktet. Fjordbyen. Rød merking viser området som skal utredes i forhold til nærmiljø og friluftsliv, inkludert barn og unge, samt lokale og regionale virkninger.

3. METODE

3.1. Statens vegvesens håndbok konsekvensanalyser V712

Etter oppdragivers ønske, skal det tas utgangspunkt i Statens vegvesens håndbok V712 eller annen anerkjent metodikk. Denne fagutredningen er basert på Statens vegvesen sin håndbok som enkelt er skissert i Figur 3-1.

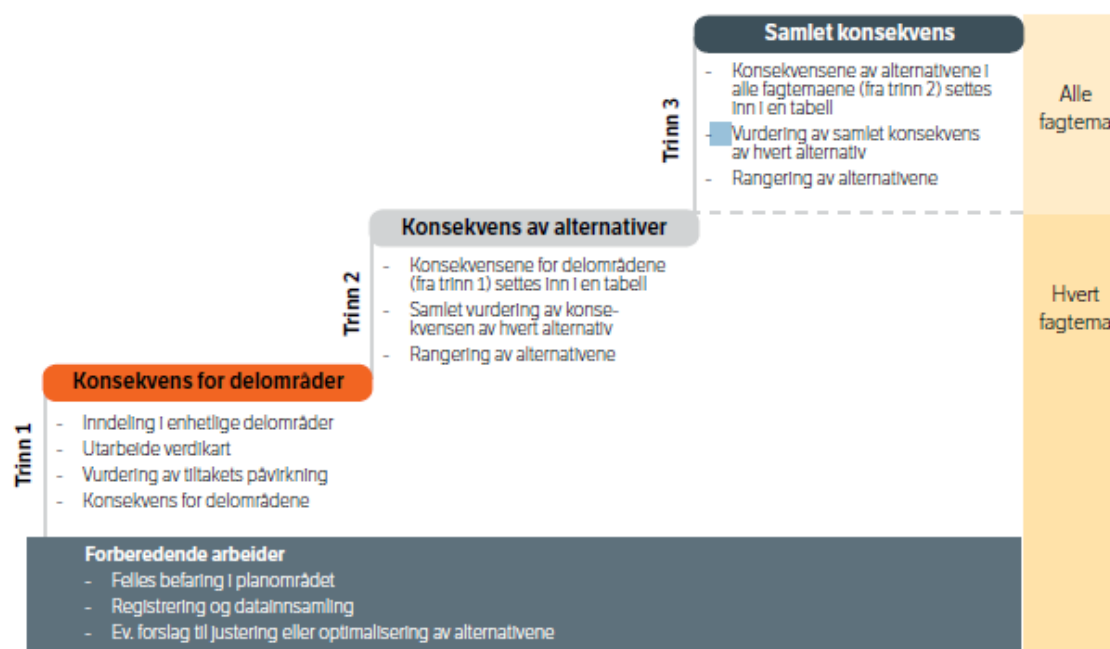
3.2. Begrepsbruk og definisjoner

I tidligere håndbøker ble dette tema omtalt og utredet som «Nærmiljø og friluftsliv», men har i den nyeste versjonen til Statens vegvesen blitt omdefinert til «Friluftsliv/by- og bygdeliv» med en litt annen tilnærming til metode og begreper.

Tema friluftsliv/by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Tittelen på denne rapporten er «Konsekvensutredning for nærmiljø og friluftsliv inkludert barn og unges interesser» og sammenfaller med bestillingen. Det er derfor valgt å benytte dette begrepet videre i rapporten.

Gangsmetier brukes flere steder i rapporten, og betyr korte snarveier.



Figur 3-1 Illustrasjon av metodikken for vurdering av de ikke-prissatte temaene i hht. håndbok V712.

3.3. Rapportens oppbygging og inndeling av delområder

3.3.1. Trinn 1 – Verdisetting og vurdering av påvirkning

Planområdet/utledingsområdet deles inn i mindre helhetlige delområder som verdisettes og dernest vurderes med hensyn til påvirkning.

Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Dette angis på en fem-delt skala, hvor metoden foreslår grunnlag for og kriterier for vurdering, samt at det også gjøres et faglig skjønn. Verdikriterier for fagtema nærmiljø- og friluftsliv (her omtalt som friluftsliv/by- og bygdeliv) er nærmere beskrevet i kapittel 4.

	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Forvaltnings-prioritet	Uten betydning for temaet eller sterkt reduserte kvaliteter		Forvaltnings-prioritet	Høy forvaltnings-prioritet	Høyeste forvaltnings-prioritet
Viktighet/ betydning for fagtemaet		Alminnelig/ lokalt vanlig	Lokal/regional betydning	Regional/ nasjonal betydning	Nasjonal/ interna-sjonal betydning Unikt
Funksjoner og sammenhenger		Kontekst/ sammenheng er lite synlig	Kontekst/ sammenheng er noe fragmentert	Viktige sammenhenger og funksjoner	Særlig viktige sammenhenger og funksjoner
Bruksfrekvens		Betydning for få	Betydning for flere	Betydning for mange	Betydning for svært mange
Faglige kvaliteter ³⁸		Få kvaliteter	Gode kvaliteter	Særlig gode kvaliteter	Unike kvaliteter

Figur 3-2 Verdiskala slik den er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712.

Med påvirkning menes en vurdering av hvordan og i hvilken grad et område påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen som er omtalt under kap. 1.3. Vurdering gjøres ut ifra en glidende skala vist i Figur 3-3. Påvirkningskriterier for fagtema nærmiljø- og friluftsliv er nærmere beskrevet i kapittel 4.3.

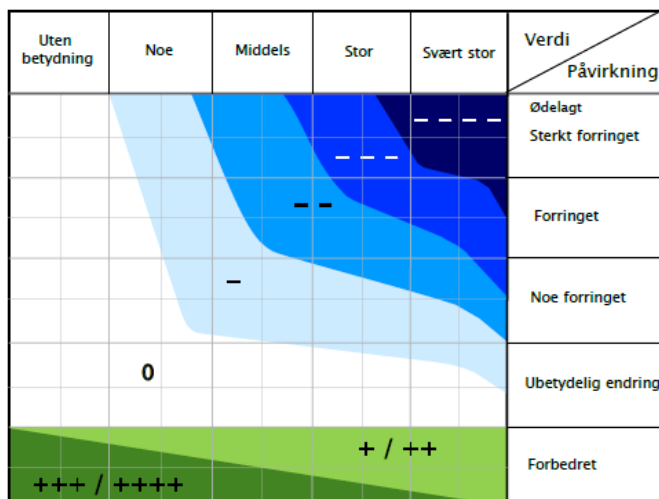
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
-----------	--------------------	---------------	-----------	------------------

Figur 3-3 Kategorier for påvirkning som benyttes i Statens vegvesens håndbok V712

3.3.2. Trinn 2 - Konsekvens

Avslutningsvis vurderes konsekvenser for hvert delområde og for hvert utredningsalternativ.

Konsekvens er en samlet vurdering av områdets verdi og tiltakets påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om tiltaket vil medføre bedring eller forringelse i et område. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss og forteller om endret verdi.



Figur 3-4 Konsekvensvifta.

4. TEMA NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV INKLUDERT BARN OG UNGES INTERESSER

4.1. Datagrunnlaget

Utredningen baserer seg på tilgjengelig kunnskap hentet fra:

- Lier kommunes kartlegging av og verdisetting av friluftsområder etter Miljødirektoratets metode M98. Grunnlag tilsendt som kart i PDF og tilhørende Excel-fil med beskrivelse av de ulike områdene.
- Kommuneplan for Lier 2017 -2028 vedtatt 18. juni 2019
- Detaljreguleringsplan med KU for nytt sykehus i Drammen, med Drammen helsepark, vedtatt september 2019
- Mulighetsstudier knyttet til Knutepunkt Lierstranda med tilhørende evaluering (5.april 2016)
- Lierelvas fiskeforening sin hjemmeside
- Sykkelrutenett for Lier, Asplan Viak 2014.
- Vedlegg helhetlig gang— og sykkelvei 2018, hentet fra hovedplan veg Lier
- Øvrige dialog med Lier kommunen der det har vært behov for suppleringer/avklaringer.

I tillegg er det foretatt befarings av de ulike delområdene.

4.2. Kriterier for verdisetting

Planområdet, og øvrige områder som kan bli påvirket av tiltaket, inndeles i mindre, enhetlige delområder og angis på kart. Inndeling i delområder baseres på registeringskategoriene i Figur 4-1. Et delområde er enhetlige dersom det har en tilnærmet lik funksjon, karakter og verdi.

Byrom/-kvartaler og boligområder består gjerne av flere registeringskategorier som samlet sett gir miljøet en verdi. I analysen er derfor byrom og boligområder som fremstår enhetlige på grunnlag av boligtetthet, gatenett, grønnsstruktur og avgrensing mot omgivelsene vurdert som *ett* delområde. Dette er gjort for å forenkle analysen når det gjelder verdisetting, men også ved vurdering av påvirkning og konsekvens. Eksempelvis er det vanskelig å vurdere påvirkning av en liten lekeplass uten å se den i sammenheng med miljøet den tilhører. Forhold med betydning for verdiene knyttet til

temaet friluftsliv og nærmiljø samt barn og unges interesser innenfor delområdet er vist på tilhørende temakart.

Registreringskategori	Forklaring
Forbindelseslinjer/soner	
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønnekorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykkelruter	Sykkelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagsturområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av veger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebyggd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Figur 4-1 Registreringskategorier for friluftsliv/by- og bygdeliv slik det er angitt i V712.

Verdien av et delområde vurderes utfra bruksfrekvens, betydning og kvalitet slik det er forklart i Figur 4-2. Et område kan ha betydning lokalt og internasjonalt. Det kan ha betydning for utøvelse av spesielle aktiviteter eller for enkelte brukergrupper, som sosial møteplass, som symbolverdi eller som statlig sikret område eller område som er gitt verdi av kommunen eller fylket. Området kan inneha ulike romlige eller visuelle kvaliteter som innbyr til opphold eller ferdsel, det kan være interessant ut ifra natur-, landskap- eller kulturhistoriske opplevelseskvaliteter.

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →		← B →	
				← A →	

Figur 4-2 verdikriterier for fagtema friluftsliv/by- og bygdsliv slik det er angitt i V712.

4.3. Kriterier for vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endring som det alternative tiltaket vil medføre på det berørte delområdet. Vurdering av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Det er kun områder som blir varlig påvirket som vurderes.

4.3.1. Spesielt om forholdet støy/lydbilde

Støy utredes som prissatt konsekvens, mens endring i lydbilde er en ikke-prissatt konsekvens. Det kan således være vanskelig å skille mellom dette. Den viktigste forskjellen er at lydbilde er «den helhetlige opplevelsen av ulike lyder på en lokalitet» og er ikke mulig å beregne på samme måte som støy. Når støy skal utredes bregner man støy og utarbeider støysonekart som legges til grunn for å anslå antall boliger og uteområder som blir berørt av ulike støysoner. Støysonekartene kan brukes som grunnlag for å vurdere endring i lydbildet, men ikke alene.

Eksempel: Et lekeområde er i referansealternativet beregnet til å ligge utenfor støysoner. Området ligger like inntil en brusende foss og nær en park med rikt dyreliv og mye fuglekvitring. Ved gjennomføring av nye tiltak, for eksempel etablering av jernbane, viser støysonekartet at lekeområdet fortsatt vil bli liggende utenfor støysoner. Likevel blir jernbanen liggende så tett på plassen at togtrafikken kan høres. Samtidig forsvinner fossen (legges i rør) som følge av tiltaket og parken blir redusert og flere av fuglene vil trolig forsvinne som følge av redusert leveplass. Lekeområdet vil dermed oppleve endrede lydforhold.

I analysen er alle delområder befart og dagens støybildet vurdert utfra opplevelsen på stedet. Det foreligger ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å vurdere fremtidig støy/lydbilde.

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av området/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

Figur 4-3 Veileder for vurdering av påvirkning hentet fra V712.

4.4. Generell beskrivelse av plan- og influensområdet

Planområdet strekker seg fra Vikerholmen der Lierelva krysser under E18 i nord, til og med rundkjøring på Brakerøya i Drammen. Mot nord i planområdet er det en kombinasjon av lokale og overordna infrastruktur som veier og jernbane, jordbruksarealer og bebyggelse med en blanding av boliger, næring og offentlige formålsbygg. Vest i planområdet er det en kombinasjon av jordbruksarealer kombinert med spredt bebyggelse og noe næring.

4.5. Karakteristiske- viktige forhold

Lierstranda er i dag preget av transport- og logistikkvirksomhet, verkstedindustri, tømmerhavn og annen industri. Hele området er belastet med støy fra E18, jernbanen og havnevirksomhet. De store veganleggene og jernbanen utgjør en kraftig barriere mellom fjorden og boligene på nordsiden av E18. Parallelt med fv. 282 Strandveien går en regional sykkelvei som gir forbindelse mot Lier og Røyken.

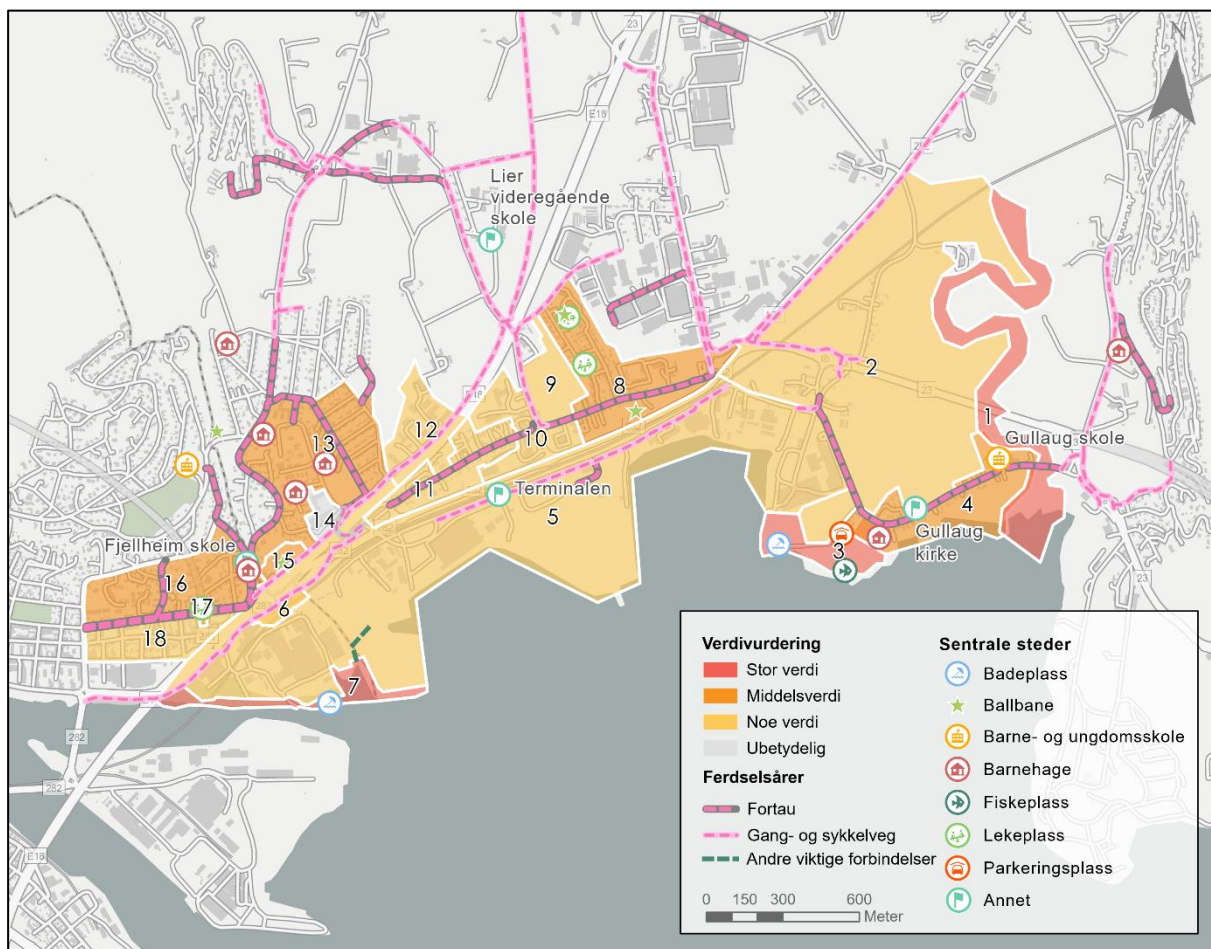
Gang- og sykkeltrafikk gjennom industriområde kan i dag følge Gilhusveien og Terminalen. Fra Terminalen er det forbindelse ut til Fjordparken og Elveparken videre til Drammen. Nord for Strandveien og jernbanen er det gang- og sykkelveiforbindelse i veien «Lierstranda» med forbindelse videre til Brakerøya stasjon.

Langs vannkanten er det opparbeidet friområde – Fjordparken, som stekker seg videre mot Drammen og over i Elveparken.

I tilknytning til boligbebyggelsen er det gjerne opparbeidet lekeplasser.

5. VERDI, PÅVIKRING OG KONSEKVENSVURDERING

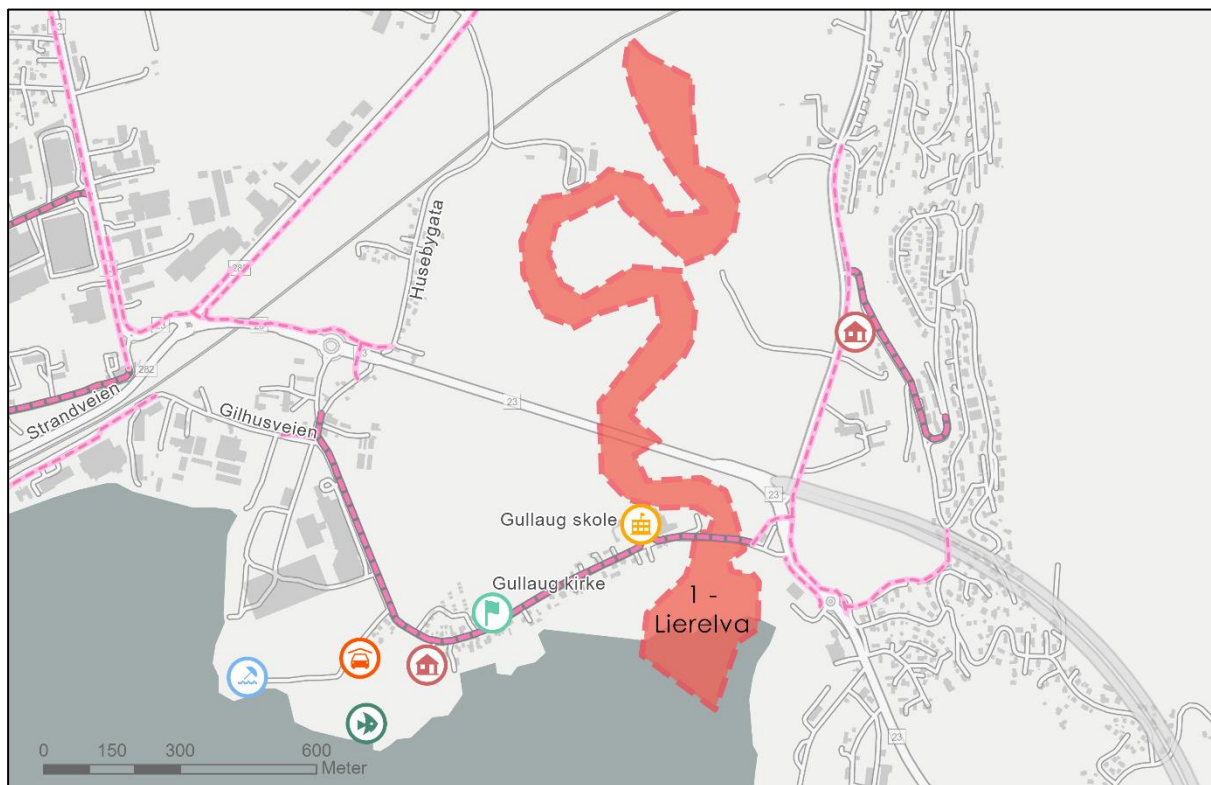
5.1. Verdi i plan- og influensområdet



Figur 5-1 Verdiområdene

5.2. Delområder i planområdet

5.2.1. Delområde 1- Lierelva med tilhørende strandsone



Figur 5-2 Delområde 1



Figur 5-3 Lierelva benyttes bl.a. til padling. Bilde er tatt av Bjørn Heidenstrøm.

Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag

Beskrivelse:

Lierelva er en av Norges aller beste sjøørretelver. Det fanges årlig en del laks, men elven er primært en sjøørretelv.

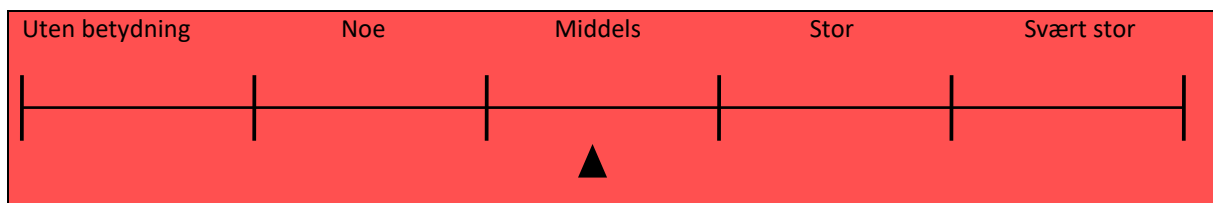
Elven starter øverst i Lierdalen og ender ut i Drammensfjorden. Langs hele elven finner man mange fine fiskeplasser med varierte forhold og det gjør at elven er godt egnet for alle typer sportsfiske med stang. De fleste fiskeplassene er lett tilgjengelige og enkelte steder er det også satt opp gapahuker. Fiske administreres av Lierelva grunneierforening, mens det er Lierelva Fiskeforening som administrerer salg av fiskekort (kilde: Lierelva fiskeforening).

I tillegg til fiske foregår det også noe bading, resting og fotturer der dette er mulig. Lierelva er forholdsvis utilgjengelig pga kantvegetasjon og landbruk, med forholdsvis få egnede parkeringsplasser og oppholdssteder. Brukes nesten kun sommerstid til friluftaktiviteter. Nedre deler er mest brukt til padling, og mindre til fising. Her er det også mer støy og større inngrep det naturlige landskapet enn øvre deler (kilde: pers. med. Lier kommune 2019). Den nedre delen av Lierelva inngår i Linnesstranda naturreservat. Kart vises på Figur 5-14. I 1995 ble det satt opp et tårn for å observere fuglene ved dagens utløp av Lierelva. Tårnet nås fra parkeringen ved Gullaug skole ved å følge sti langs elvekanten.

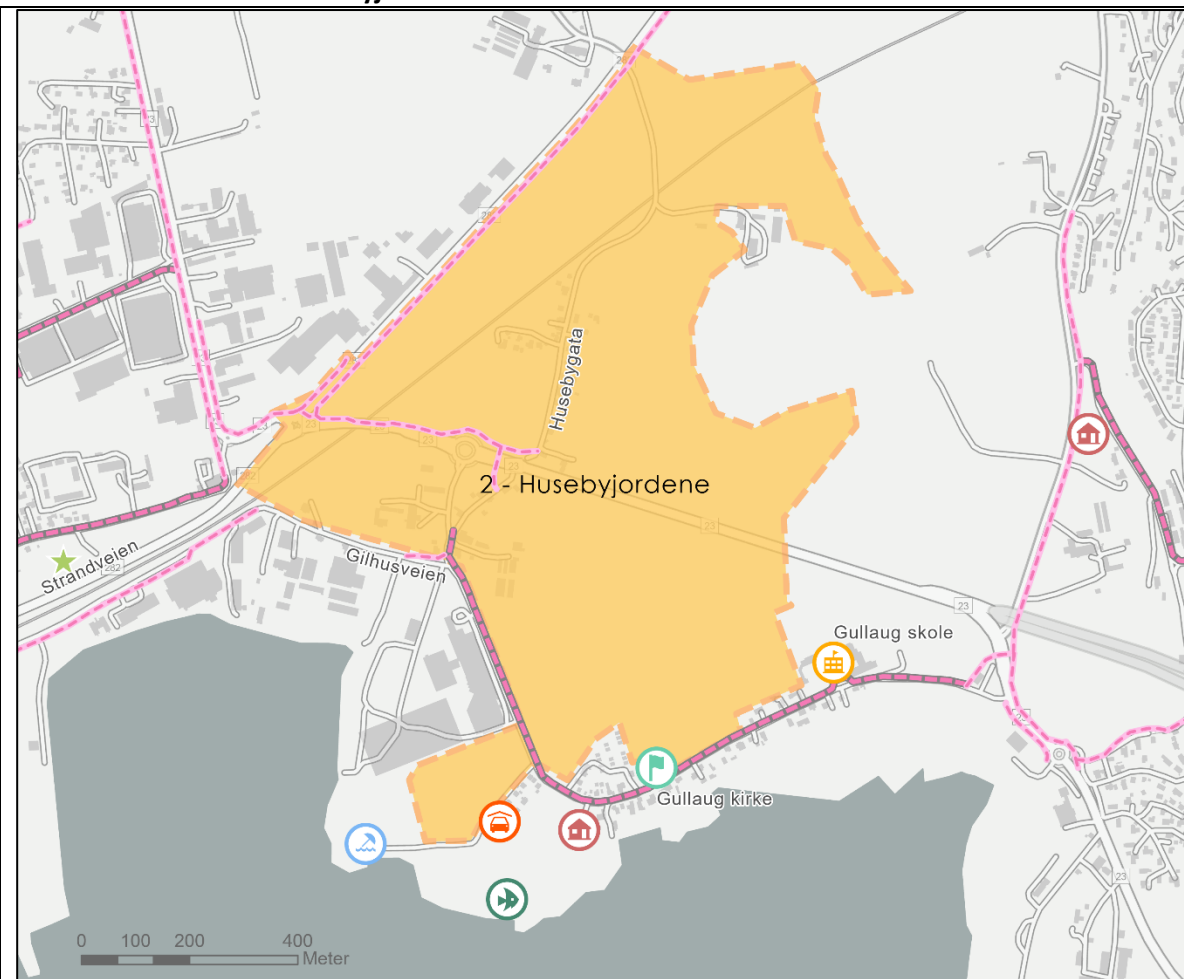
Verdivurdering:

- Barrierer innad i området: Avskjæres av (Rv. 23) dagens E134
- Støy: Noe støyutsatt fra vegtrafikk i de nedre delene av elva
- Leke- og rekreasjonsområder: Ingen registrerte områder innad i delområdet
- Friluftsliv: Fiske, padling og badeplasser
- Viktige forbindelseslinjer: Etablerte stier og drifteveier langs elva og til elva
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle interesser for barn og unge jf. barnetråkkregistreringer 2017, men området brukes trolig av Gullaug skole

Samlet sett er delområdet gitt stor verdi pga friluftinteressene knyttet til elva, særlig den unike kvaliteten som fiskeelv.



5.2.2. Delområde 2 - Husebyjordene



Figur 5-4 Delområde 2



Figur 5-5
Pilegrimsveien går gjennom den eksisterende bebyggelsen ved Huseby. Veien ledet fra Bragernes kirke i Drammen via Lier og Røyken til Vardeåsen i Asker.



Figur 5-6
Jordene ved Huseby benyttes først og fremst til landbruksproduksjon og i liten grad i friluftssammenheng.



Figur 5-7
Gårdsvei mellom bebyggelsen. Dette er en del av Pilegrimsveien mellom Huseby og Gullaug.

Forbindelseslinje og Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv

Beskrivelse:

Omfatter landbruksjordene rundt Huseby samt eneboligbebyggelsen lang Husebygata og Smetten. Delområdet strekker seg fra Husebysletta i vest til Lierelva i øst. Avgrenses av boligbebyggelse ved Gullaug og industri ved Gilhus i sør. Regulert/avsatt til bolig og LNF-område i gjeldende

reguleringsplan/ kommuneplan/ kommunedelplan. Gjennom delområdet går det en kjørevei (Husebygata) som er del av pilegrimsveien mellom Bragernes og Asker. Veien har middels bruksfrekvens og brukes først og fremst av lokale i dette delområdet. Veien er en historisk ferdselsforbindelse og har derfor stor symbolverdi. Området deles for øvrig av dagens jernbanetrasé.

Langs Husebysletta er det opparbeidet gang- og sykkelvei som er gjennomgående helt frem til Lierskogen i nordøst. I motsatt retning følger gs-veien til rundkjøringa ved Amtmannsvingen og deler seg her i retning Gullaug og i retning Kjellstad. Gang- og sykkelveien langs Husebysletta er delvis skolevei for barneskolebarn som sokner til Gullaug skolekrets og for elever ved ungdomstrinnet på Høvik. Den er imidlertid mindre viktig som skolevei da det finnes alternative, bedre ruter til begge skolene. Eksempelvis Husebygata (pers. med. Lier kommune 2019). Som pendlervei for syklist er gs-veien langs Husebysletta viktig (Kilde: Sykkelrutenett for Lier, AV 2014).

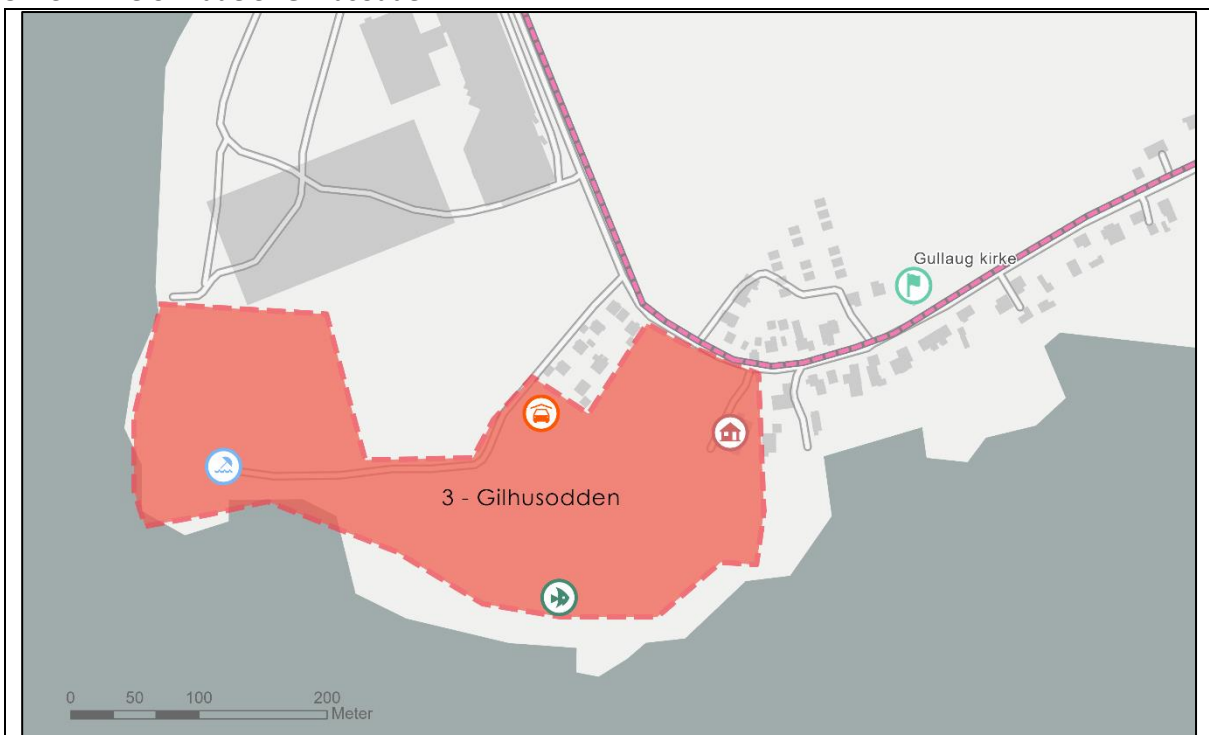
Verdivurdering:

- Bebyggelse: Frittliggende eneboliger langs Husebygata og Smetten, samt noen landbrukshaller ved Gilhus
- Barrierer innad i området: Avskjæres av eksisterende jernbanetrase. (Rv. 23), dagens E 134 splitter opp sammenhengende boligområde
- Støy: Noe støyutsatt fra jernbane og vegtrafikk
- Leke- og rekreasjonsområder: Ingen registrerte områder innad i delområdet
- Friluftsliv: Ingen spesielle aktiviteter knyttet til friluftsliv innad i delområdet foruten vandring på pilegrimsleden og daglige turer på veinett
- Viktige forbindelseslinjer: Husebygata som skolevei og Husebysletta og Røykenveien med gs-forbindelse
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Kort avstand til Lierelva og Gilhusodden. Undergang under dagens E134. Om lag 10 min. til både Lier stasjon og Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Husebyveien nyttet som skolevei. Ellers ingen spesielle interesser.

Samlet sett er delområdet gitt noe verdi pga av ferdselsforbindelsene som går gjennom området og som dels viktig skolevei. For øvrig har området begrenset verdi i friluftssammenheng.



5.2.3. Delområde 3- Gilhusodden



Figur 5-8 Delområde 3



Figur 5-9
Kyststien er godt skiltet, her ved parkeringsplassen ved Linnestranda.



Figur 5-10
Bred, grusa turvei fra parkeringsplassen og frem til Gilhusodden.



Figur 5-11
Strand med stort plenareal, enkle sittemøbler og volleyballbane.

Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag.

Beskrivelse:

Omfatter Gilhusodden og tilhørende strand/skogsarealer. Regulert/avsatt friområde og LNF-område i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/kommunedelplan.

Gilhusodden ligger flott til ved Drammensfjorden og benyttes særlig av barnefamilier fra distriktet men også av tilreisende i regionen. Registrering av brukere/turtelling ved Gilhusodden fra juli 2015 til juli 2016, viste 52 300 passeringer. Kyststien går gjennom delområdet og fortsetter i retning Gullaug skole. Området er flatt og barnevennlig og de store plenene innbyr til soling, piknik og ballspill samt at det er opparbeidet sandvolleyballbane. Manges større trær skaper ly fra sola på varme dager. Det er godt tilrettelagt med parkering og skilting og det er enkelt å ta seg frem fra parkeringsplassen til stranda. Brygge i området er tilrettelagt for rullestolbrukere og det er også toaletter på odden.

Gullaug skole og Linnestranda bruker området i undervisningssammenheng. Fra Gilhusodden har man god utsikt over fjorden og alle aktivitetene ved Drammen havn. Likevel er avstanden til havna så stor at støyen derfra ikke oppleves som skjemmende.

Området benyttes først og fremst sommerstid, men når isen legger seg drives det også isfiske og skøyting i bukta.

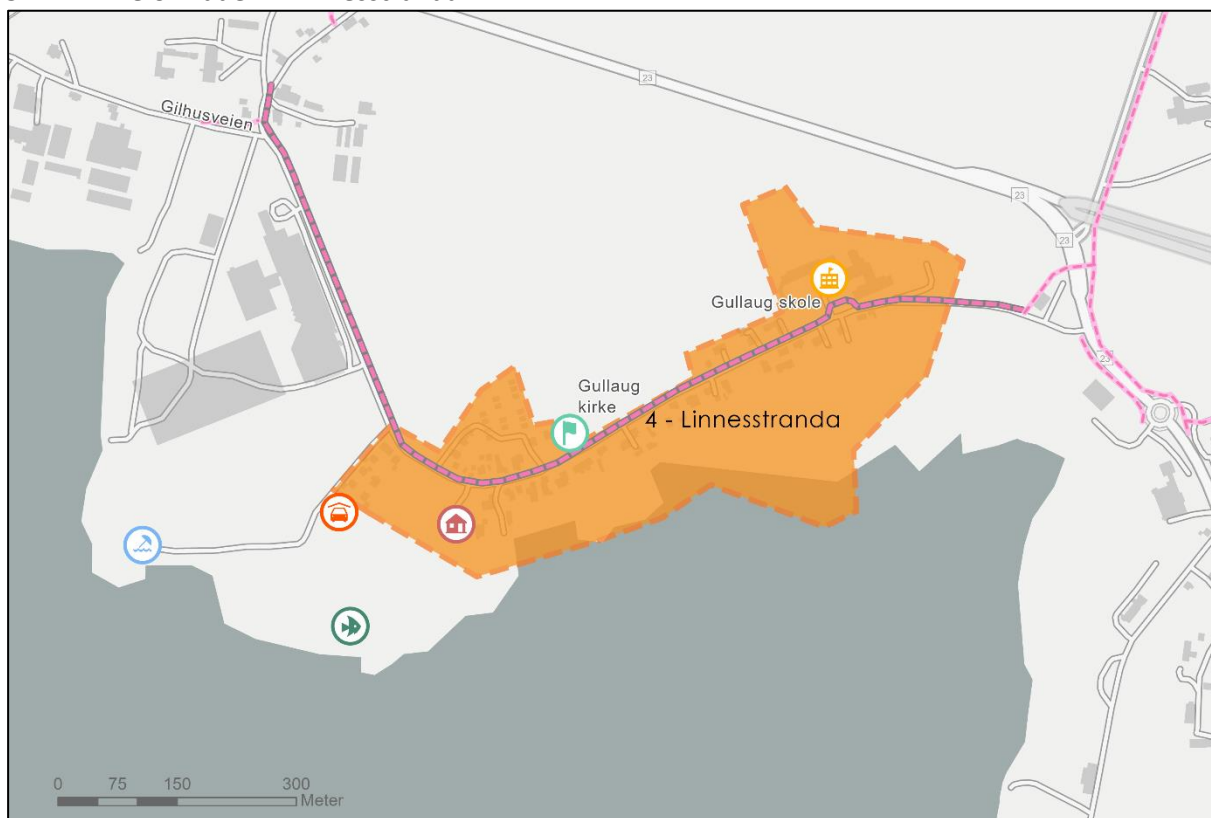
Verdivurdering:

- Støy: Noe støyutsatt fra havnevirksomhet
- Leke- og rekreasjonsområder: Store gressarealer med volleyballbane
- Friluftsliv: Bading, fiske, turer og rekreasjon
- Viktige forbindelseslinjer: Kyststien går gjennom området
- Barn- og unges interesser: Området benyttes av elever ved Gullaug skole og av Linnestranda barnehage. Langgrunn strand gjør den attraktiv for små barn

Samlet sett er delområdet gitt stor verdi pga sin høye bruksfrekvens og gode tilrettelegging.



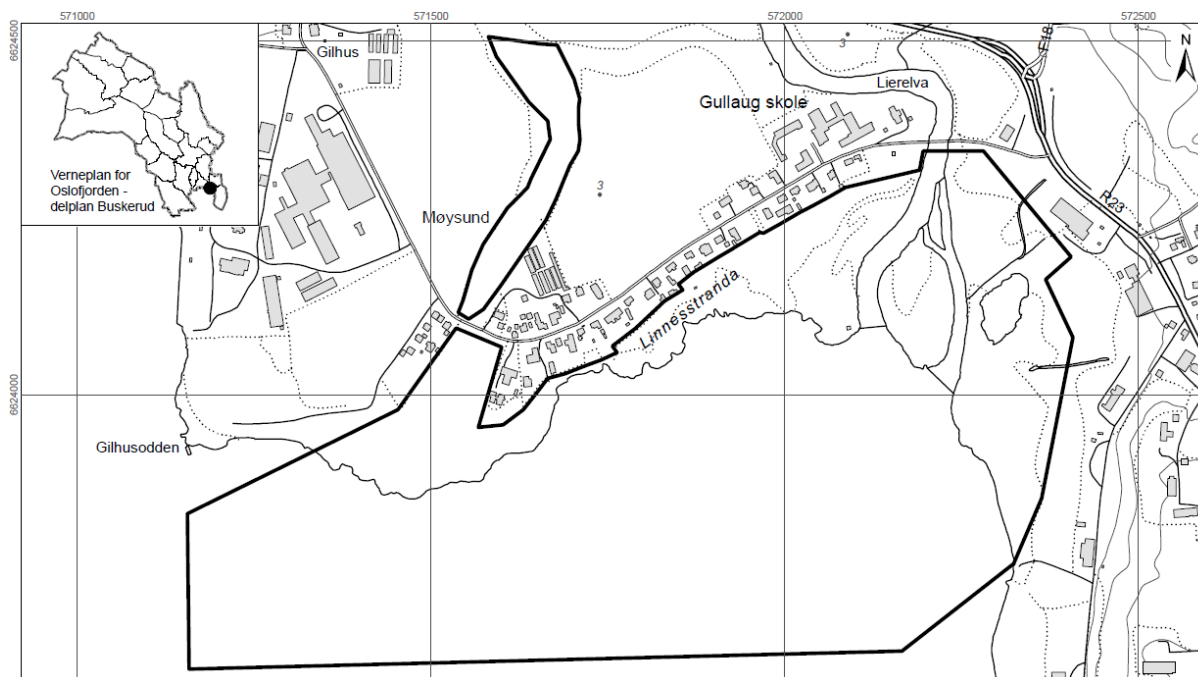
5.2.4. Delområde 4 - Linnestranda



Figur 5-12 Delområde 4



Figur 5-13 Linnestranda ved Drammensfjorden. Kilde 1881.



Figur 5-14 Linnestranda naturreservat. Kilde Wikipedia.



Figur 5-15 Gullaug skole. Kilde 1881.

Leke- og rekreasjonsområder og Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag.

Beskrivelse:

Omfatter Linnestranda og tilhørende boligområde ved Gullaug samt barnehage og Gullaug skole. Gullaug kirke inngår også i delområdet og ligger på nordsiden av Linnestranda. Regulert/avsatt til boligbebyggelse, tjenesteyting og bruk av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone i gjeldende kommuneplan.

Linnesstranda ligger flott til ved Drammensfjorden og selve stranda er del av et naturreservat. Området har store botaniske og ornitologiske verdier, og er derfor attraktivt for ornitologer og botanikere spesielt. Gullaug skole bruker Linnesstranda i undervisningssammenheng. I 1995 ble det satt opp et tårn for å observere fuglene ved dagens utløp av Lierelva. Dette er omtalt under delområde «Lierelva».

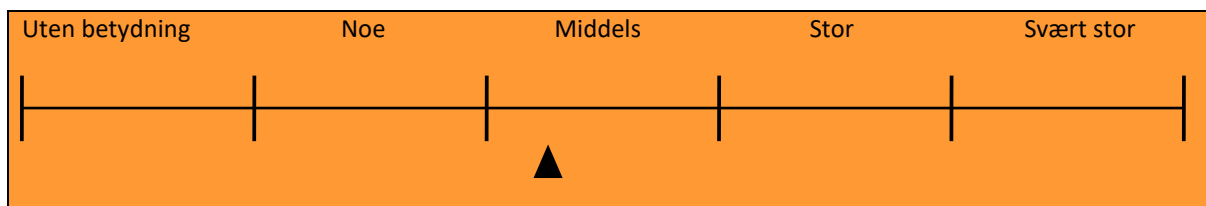
Når det er gangbar is på fjorden er det mange som fisker på isen utenfor dette området. De parkerer ved Gullaug kirke og går ut på isen mellom boligene.

Langs Linnesstranda er det etablert fortau. Linnesstranda er en viktig gang- og sykkelveiforbindelse mellom Drammen sentrum, Lier og Gullaug (Kilde: Sykkelrutenett for Lier, AV. 2014). Skolens uteområde samt barnehagen er viktige nærlekeplasser for barn i området. Barnehagen er godt skjermet fra støy.

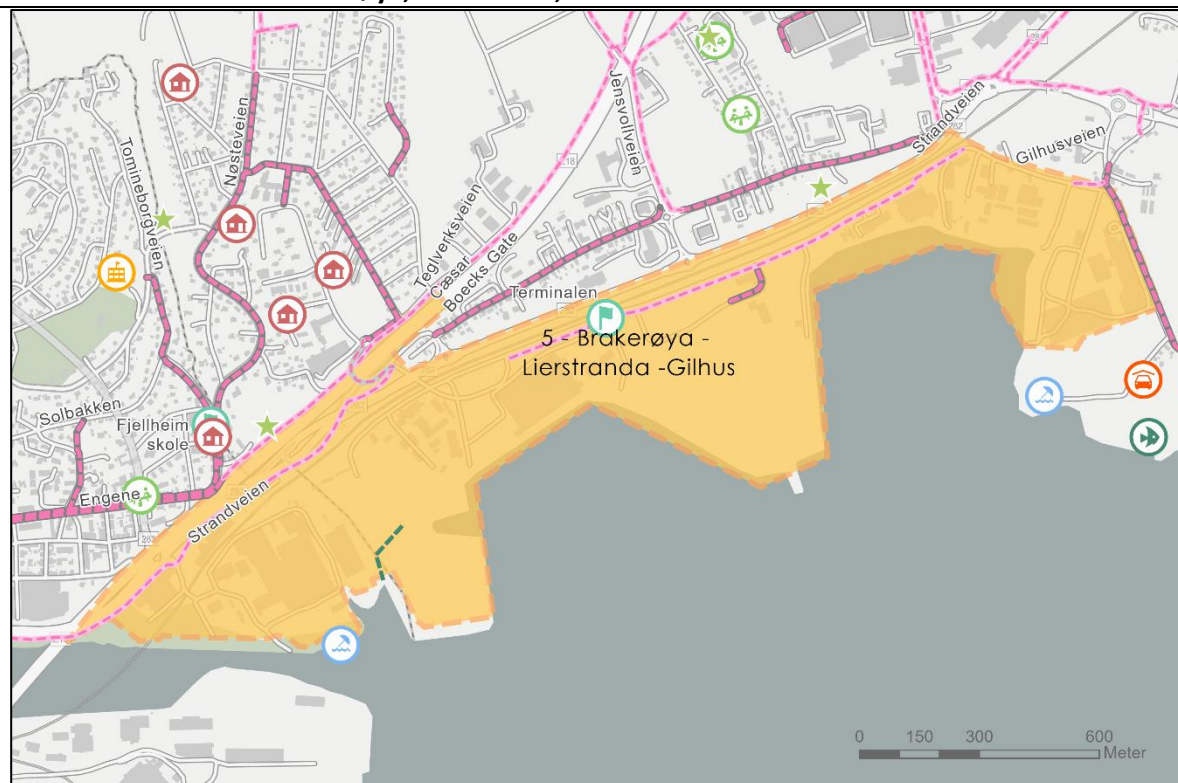
Verdivurdering:

- Bebyggelse: Primært boligområde, men også skole, barnehage og kirke
- Støy: Noe støyutsatt fra (rv. 23), dagens E 134.
- Leke- og rekreasjonsområder: Lekeområder tilknyttet skole og barnehage
- Friluftsliv: Området er interessant mht naturverdier, spesielt for botanikere og ornitologer. Også fiskeplass
- Viktige forbindelseslinjer: Linnesstranda som forbindelse mot Røyken. Kyststien går gjennom området
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden, Lierelva og Gilhusodden. Om lag 10 min. til Brakerøya stasjon og ca 6 min. til Lier stasjon med sykkel.
- Barn- og unges interesser: Viktig område for barn med tanke på skole og barnehage

Samlet sett er delområdet gitt middels verdi pga sin viktige gangforbindelse og allsidighet med skole/barnehage samt sjønært område med særpreg hva gjelder natur.



5.2.5. Delområde 5 - Brakerøya, Lierstranda, Gilhus



Figur 5-16 Delområde 5



Figur 5-17
Ca 1 km lang gang- og sykkelvei langs den kommunale veien Terminalen.



Figur 5-18
Kjørveei (Strandbrua) som forbinder område nord for fv. 287 til delområde ved Lierstranda.



Figur 5-19
Område for lokalisering av nytt sykehus.



Figur 5-20
Gangpassasje (Jacob Borch gate) forbi nedlagt industribygg på Brakerøya.



Figur 5-21
Forbindelse mellom Fjordparken øst og til Terminalen på Brakerøya/Lierstranda.

Forbindelseslinjer og Urbane uteområder

Beskrivelse:

Stort industri-/havneområde ved Drammensfjorden som strekker seg fra Brakerøya i Drammen kommune til Gilhusodden i Lier kommune. Ligger sør for Strandveien og omfatter dagens jernbanespor uten Brakerøya stasjon. Del av dagens E18 inngår også i delområdet. Primært regulert/avsatt til sentrumsformål og offentlig tjenesteyting i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/ kommunedelplan. Nytt sykehus og helsepark inngår i planene.

Området preges i dag av havneindustri, med mye tungtrafikk og støyende virksomheter. Området ved Brakerøya har ingen verdi som friluftsområde og er uegnet som oppholdssted for barn- og unge på grunn av all gjennomgangstrafikken. Likevel er gang- og sykkelveien som ligger parallelt med Terminalen en viktig forbindelse som «pendlerute» og sykkelveiforbindelse mellom Drammen og Lier, samt videre mot Røyken. Tilsvarende er sykkelveien langs Strandveien/gaten viktig (Kilde: Sykkelerutenett for Lier, AV. 2014).

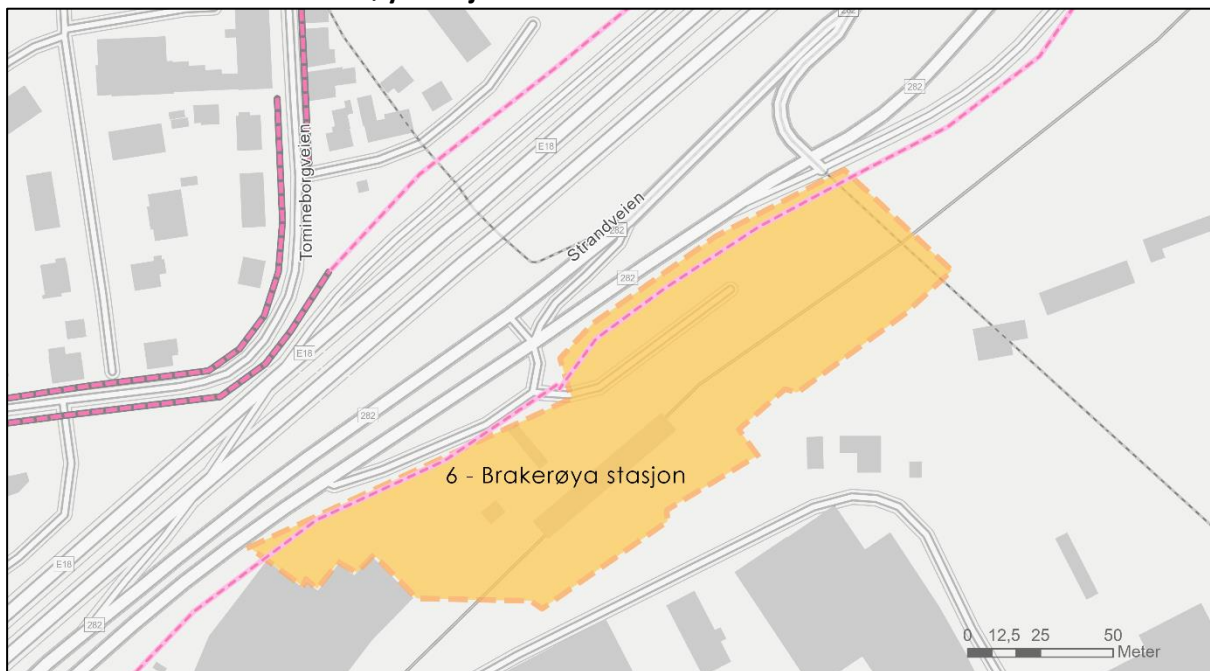
Verdivurdering (dagens situasjon – ikke 0-alternativet):

- Bebyggelse: Industri- og forretningsvirksomheter
- Barrierer innad i området: E18 og dagens jernbane
- Støy: Svært utsatt for støy fra havnevirksomhet, jernbane og vegtrafikk
- Leke- og rekreasjonsområder: Ingen
- Friluftsliv: Ingen
- Viktige forbindelseslinjer: Terminalen
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområder: Nærhet til Drammensfjorden, Fjordparken, Lierelva og Gilhusodden. Umiddelbar nærhet til Brakerøya stasjon (i de vestre områdene).
- Barn- og unges interesser: Ingen interesser

Samlet sett er delområdet gitt noe verdi pga av ferdselsforbindelsene som går i og gjennom området. For øvrig har området ubetydelig verdi i friluftssammenheng og for barn og unges interesser.



5.2.6. Delområde 6 - Brakerøya stasjon



Figur 5-22 Delområde 6



Figur 5-23 Brakerøya stasjon. Kilde: 1881.

Forbindelseslinjer og Urbane uteområder

Beskrivelse:

Stasjonsområde i Drammen kommune. Regulert/avsatt til næring og jernbaneformål i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/ kommunedelplan.

Brakerøya stasjon omfatter stort parkeringsareal, samt plattform. Stasjonen er ikke betjent, og den har kun lokaltrafikk. Brakerøya stasjon er tilgjengelig fra Lierstranda i øst og sentrum i vest via gs-systemer. I forbindelse med nytt sykehus er det planlagt plattformadkomst under jernbanen slik at stasjonen også blir tilgjengelig fra sør.

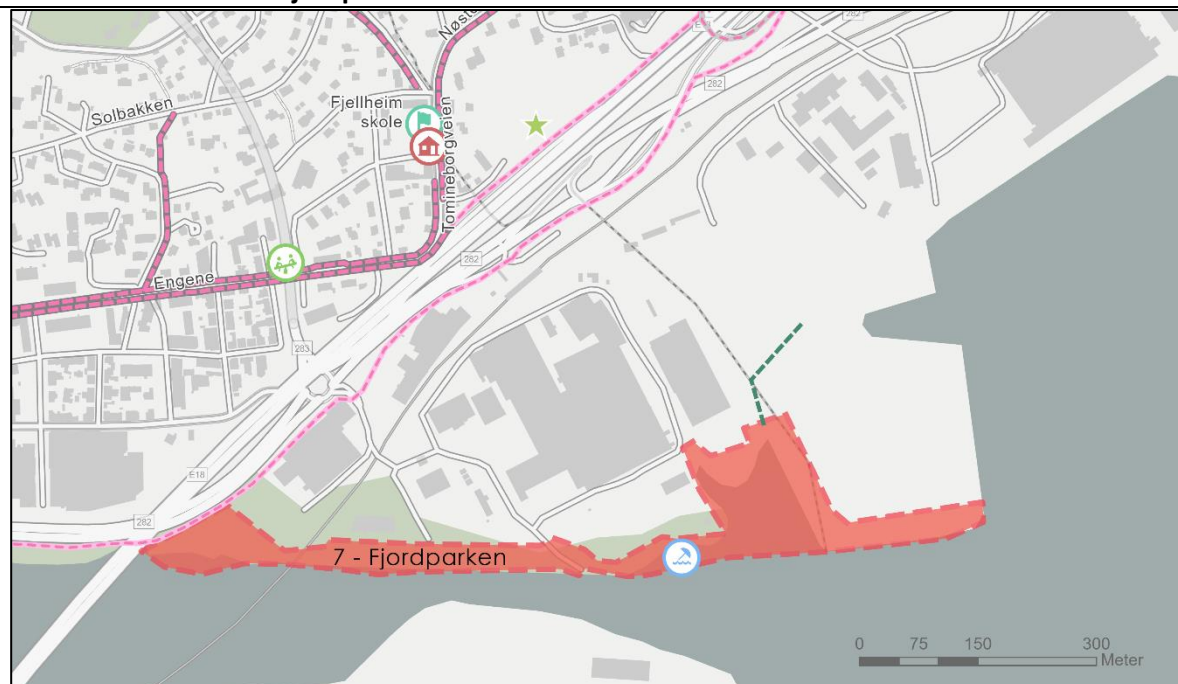
Verdivurdering

- Barrierer innad i området: Store parkeringsarealer
- Støy: Svært utsatt for trafikk- og jernbanestøy, samt støy fra havnevirksomhet
- Viktige forbindelseslinjer: Eksisterende gs-vei langs nedre Strandgate
- Tilgang til nærliggende friluftsområder: Nærhet til Drammensfjorden og Fjordparken
- Barn- og unges interesser: Ingen interesser

Samlet sett er delområdet gitt noe verdi pga av gs-veien som går langs området. For øvrig har området ubetydelig verdi i friluftssammenheng og for barn og unges interesser.



5.2.7. Delområde 7 - Fjordparken



Figur 5-24 Delområde 7



Figur 5-25
Inngangsport fra Brakerøya til
Fjordparken.



Figur 5-26
Fjordparken sett i retning
Drammen.



Figur 5-27
Strandpromenaden i Fjordparken
er godt merket med informasjon
til brukerne.



Figur 5-28
Fjordparken sett i retning
Lier/Røyken.



Figur 5-29
Bru over liten kanal.



Figur 5-30
Fjordparken på Liersiden.

Blå/grønne korridorer

Beskrivelse:

Strandpromenade med tilhørende friområde langs fjorden som strekker seg fra Holmenbrua i Drammen til Brakerøya i Lier kommune. Regulert/avsatt til friområde/grønnstruktur i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/ kommunedelplan.

Fjordparken er Drammens og Liers sjønære bypark og en stor kontrast til industribebyggelsen og havneaktivitetene ved Brakerøya/Lierstranda som ligger inntil. Størrelsen på området og de mange trærne begrenser imidlertid opplevelsen av støy og direkte innsyn mot havnetrafikken og industribebyggelsen. Strandpromenaden i Fjordparken er godt merket med informasjon til brukerne og det er lett å ta seg frem med både barnevogn og rullestol. Flere steder er det opparbeidet med benker og sittegrupper. Det er mulig å bade i Fjordparken, og via QR-kode eller angitt nettsted kan du få opplysninger om badetemperatur, lufttemperatur og UV-stråling.

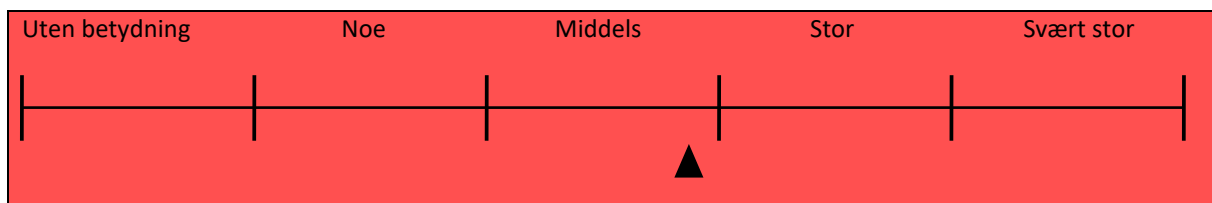
Den mest naturlige innfarten til Fjordparken er fra sentrum og områdene ved Bragernes. Det er også mulig å parkere inne på Brakerøya, men da må man først gjennom et område med mye trafikk før man når Fjordparken. En slik parkering er heller ikke skiltet og krever lokal kjennskap for å vite om. Det opplyses at område brukes av lokale og av regionalt tilreisende. Området er ikke spesielt tilrettelagt for barn og unge i form av lekeplassutstyr.

Fjordparken fremstår med høy kvalitet og er godt opparbeidet og vedlikeholdt. Tellinger av fotgjengere i Lier sin del av Fjordparken i 2018 viste 78 000 passeringer.

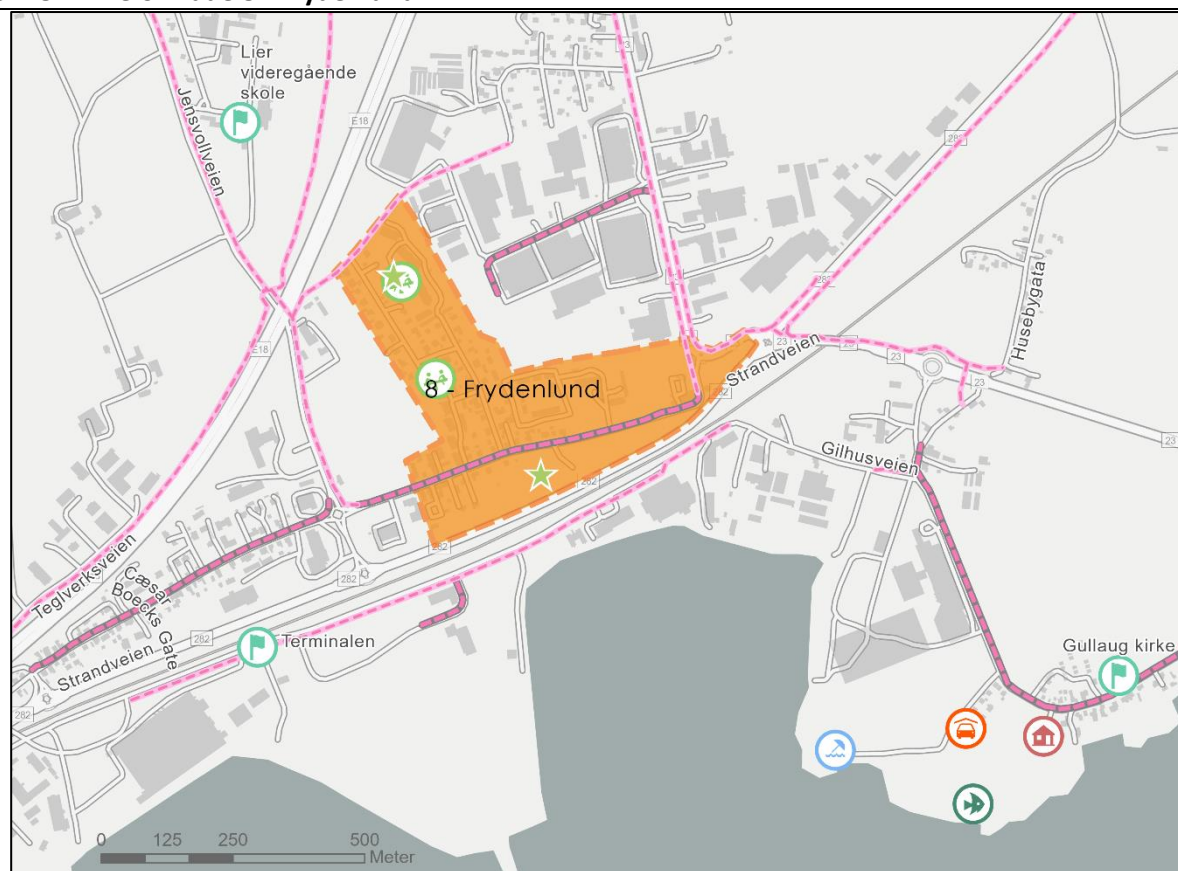
Verdivurdering:

- Støy: Utsatt for støy fra havnevirkksomhet
- Leke- og rekreasjonsområder: Ingen særskilte lekeområder, men tilrettelagt for rekreasjon
- Friluftsliv: Turområde, med noe bading og fiske
- Viktige forbindelseslinjer: Fjordtien/veien som går gjennom området
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle lekeområder, men fint turområde for barnefamilier

Samlet sett er delområdet gitt stor verdi pga av høy bruksfrekvens, mange kvaliteter og godt tilrettelagt for mange brukergrupper.



5.2.8. Delområde 8 - Frydenlund



Figur 5-31 Delområde 8



Figur 5-32
Fra parkområde beliggende mellom Strandveien og Lierstranda. Omfatter fotballbane.



Figur 5-33
Boliggata Lierstranda med ensidig fortau.



Figur 5-34 Skråfoto. Blokkene i bildet er fra Frydenlund med lekeplass i forgrunnen. Kilde: 1881.

Leke- og rekreasjonsområde i bebyggd miljø

Beskrivelse:

Delområdet omfatter boligområdet ved Frydenlund. Regulert/avsatt til bolig og friområde i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/kommunedelplan.

Området består av variert boligbebyggelse innenfor et avgrenset område ved Frydenlund. Her er det etablert to viktige lekeplasser. Den ene ligger i enden av Frydenlund, godt skjermet fra trafikk og med god tilgang til omkringliggende boliger. Her er både huskestativ, sandkasser, sittemøbler og en basketballbane. Den andre lekeplassen ligger noe lengre sør ved Lille Frydenlund. Plassen er opparbeidet med flere lekeapparater og sittegrupper og er omrammet av trær, busker og hekker. Denne er også godt skjermet for gjennomgangstrafikk.

Mellom Strandveien og Lierstranda ligger det en større gresslette som klippes og nyttes som fotballbane. Banen er lyssatt. Utover dette bærer området preg av å være lite nytt til uteopphold, men anses å ha et stort utviklingspotensial.

Det er ikke etablert gang- og sykkelvei langs Strandveien. Dermed slutter den gjennomgående gaterforbindelsen fra Lierskogen til Drammen sentrum ved delområdets sørøstre hjørne. Betydning av Lierstranda, som er en lokal boliggate med fortau, blir derfor viktig som gjennomfartsåre for myke trafikanter.

Verdivurdering:

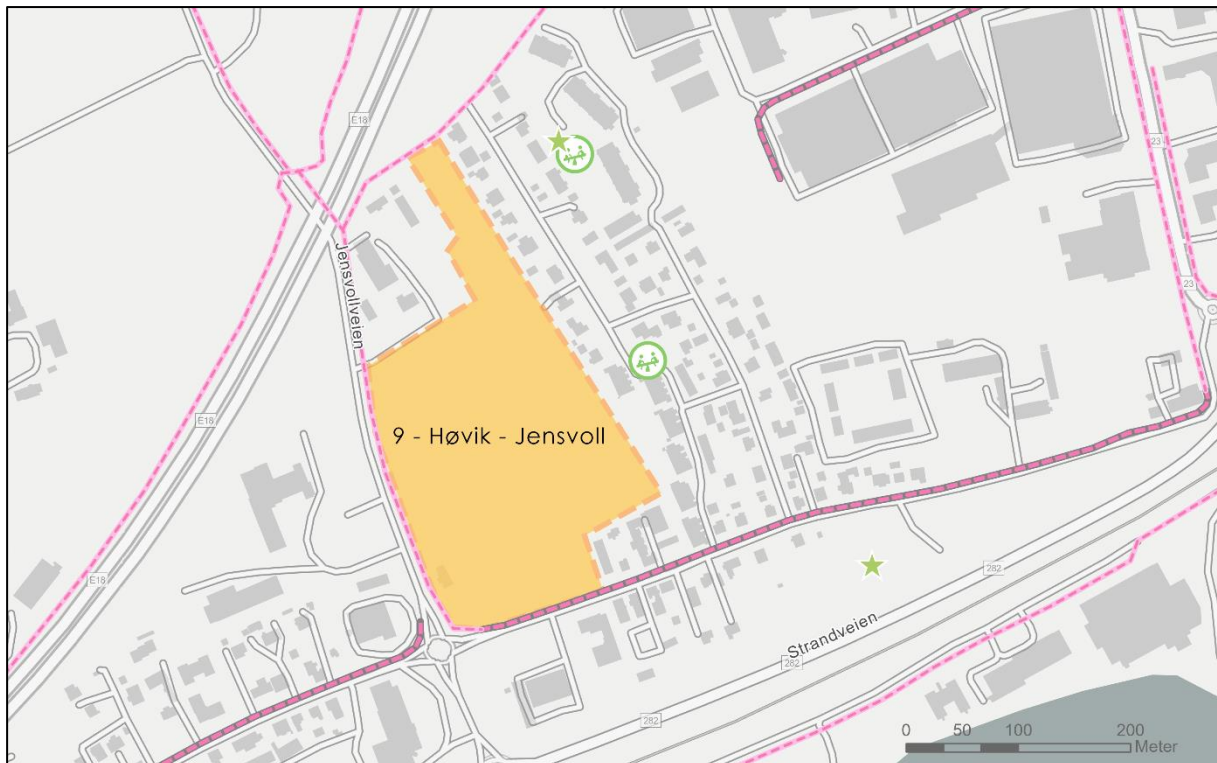
- Bebyggelse: Eneboliger, rekkehus og noen blokker
- Barrierer innad i området: Ingen
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy

- Leke- og rekreasjonsområder: To lekeplasser og en balløkke
- Friluftsliv: Ingen spesielle interesser
- Viktige forbindelseslinjer: Lierstranda
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 7 minutter til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Flere lekeplasser godt skjermet for trafikk.

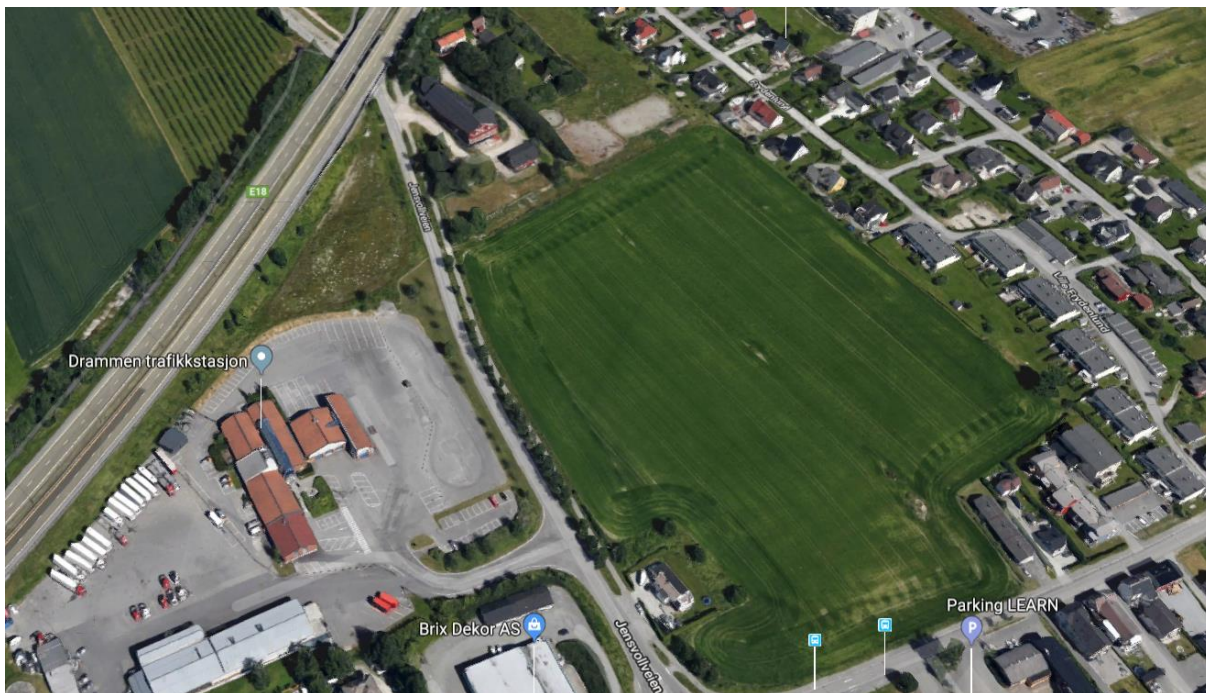
Samlet sett er delområdet gitt middels verdi pga av summen de mange kvalitetene i området. Lekeplassene og ballbanen i området er først og fremst viktig lokalt, mens Lierstranda er en viktig forbindelse i forlengelsen av gs-veiene ved Amtmannsvingen retning Drammen.



5.2.9. Delområde 9 - Høvik - Jensvoll



Figur 5-35 Delområde 9



Figur 5-36 Jordet som omfatter delområde Høvik – Jensvoll.

Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv

Beskrivelse av området:

Delområdet omfatter jordet beliggende mellom Jensvollveien og Frydenlund på sørsiden av dagens E18. Regulert/avsatt til LNF-område i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan / kommunedelplan.

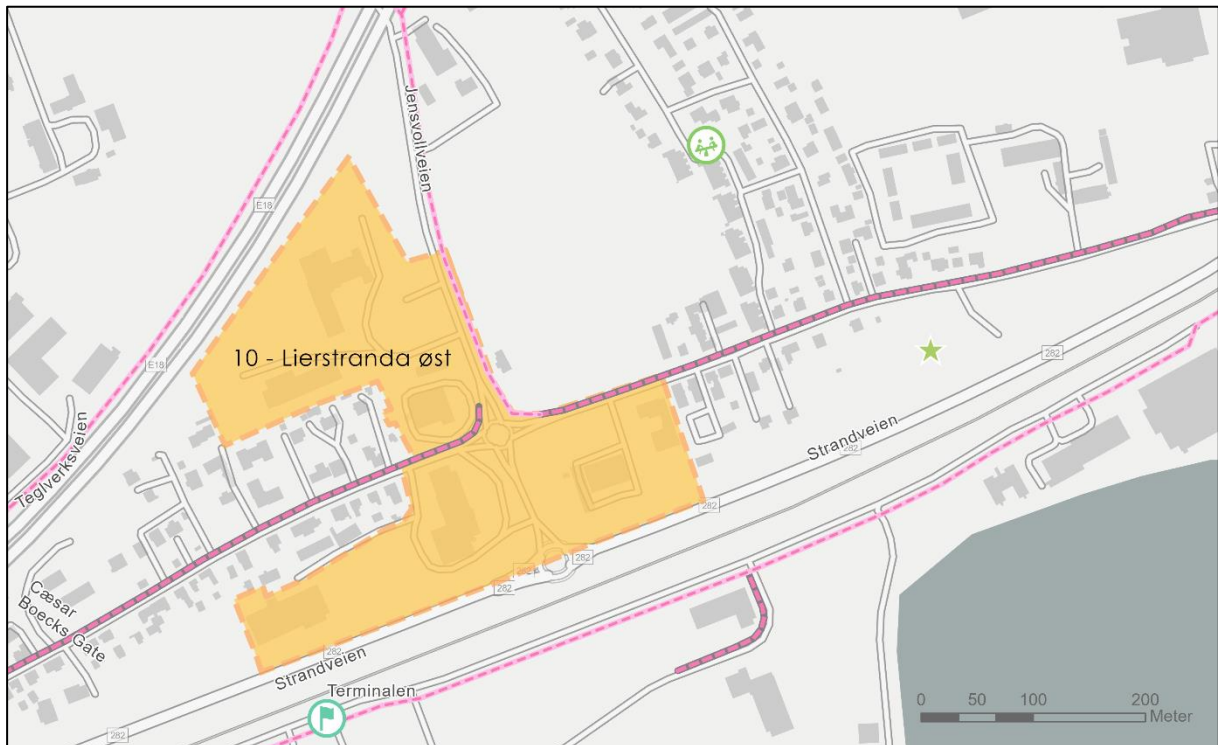
Verdivurdering:

- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Viktige forbindelseslinjer: Jensvollveien er en viktig skolevei, men vurderes i delområde 10 – Lierstranda øst.
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 6 minutter til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle lekeområder, men jordene brukes trolig til lek vinterstid

Samlet sett er delområdet vurdert å ha ubetydelig til noe verdi da det ikke brukes aktivt til friluftsliv eller annen aktivitet for barn og unge. Området får noe verdi fordi det trolig brukes sporadisk til lek av barn i nærområde, spesielt vinterstid.



5.2.10. Delområde 10 - Lierstranda øst



Figur 5-37 Delområde 10



Figur 5-38 Delområdet omfatter nærings- og industriområde på Lierstranda. Her ligger blant annet Europris, Rema 1000 og Drammen trafikkstasjon.

Forbindelseslinje

Beskrivelse av område:

Nærings- og forretningsområde på Lierstranda. Regulert/avsatt til forretning, jernbaneformål og offentlig tjenesteyting i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/kommunedelplan.

Gang- og sykkelveg langs Jensvollveien med undergang under E18 er hovedforbindelse på tvers av motorvegen til skoler og idrettsanlegg på Jensvoll og Stoppen. Jensvollveien er også viktig forbindelse ned til fjorden.

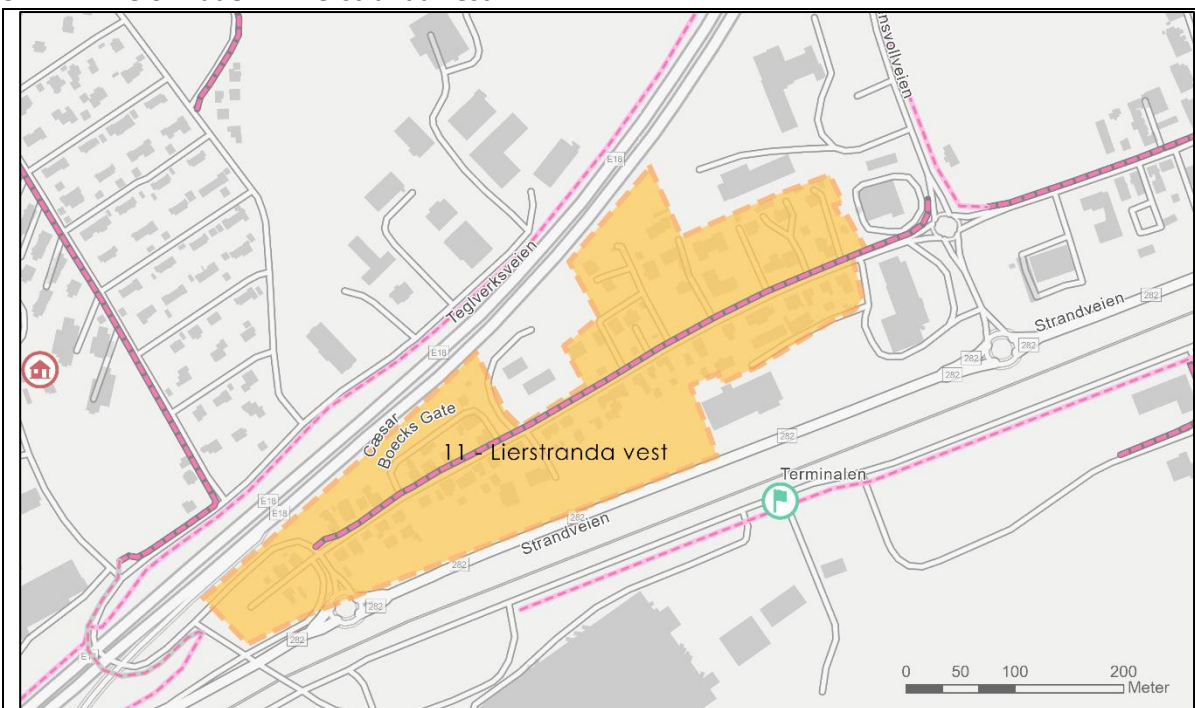
Verdivurdering:

- Bebyggelse: Nærings- og forretningsvirksomheter
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Viktige forbindelseslinjer: Jensvollveien er en viktig skolevei + Lierstranda
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 6 minutter til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Ingen foruten viktig skolevei langs Jensvollveien

Samlet sett er delområdet gitt noe verdi pga gata Lierstranda som er en viktig forbindelse i forlengelsen av gs-veiene ved Amtmannsvingen retning Drammen. Se omtale 5.2.8. Likeledes er gs-veien langs Jensvollveien viktig som skolevei for barn som sokner til Høvik skole.



5.2.11. Delområde 11- Lierstranda vest



Figur 5-39 Delområde 11



Figur 5-40
Boliggate, Lierstranda.



Figur 5-41
Liten parkmessig plass ved Cæsar Boecksgate.

Forbindelseslinje og Urbane uteområder

Beskrivelse:

Delområdet omfatter boligmiljø på Lierstranda vest. Primært regulert/avsatt til bolig samt noe grønnstruktur i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/kommunedelplan.

Bymessig utformet boliger med trehusene orientert langs gaten. Tidligere barnetråkkundersøkelser har registrert Lierstranda fram til Jensvollveien og videre til Frydenlund som sikker. Innenfor området ligger en liten parkmessig plass ved Cæsar Boecksgate. Denne er av meget lokal betydning. Det er også en balløkke som benyttes til sommerlek. Tett inntil Strandveien er det avsatt sone for grønnstruktur. Det er reist støyskjermer innenfor området. Arealet er ikke preget av betydelig bruk men inngår stedvis som forlengelse av private hager.

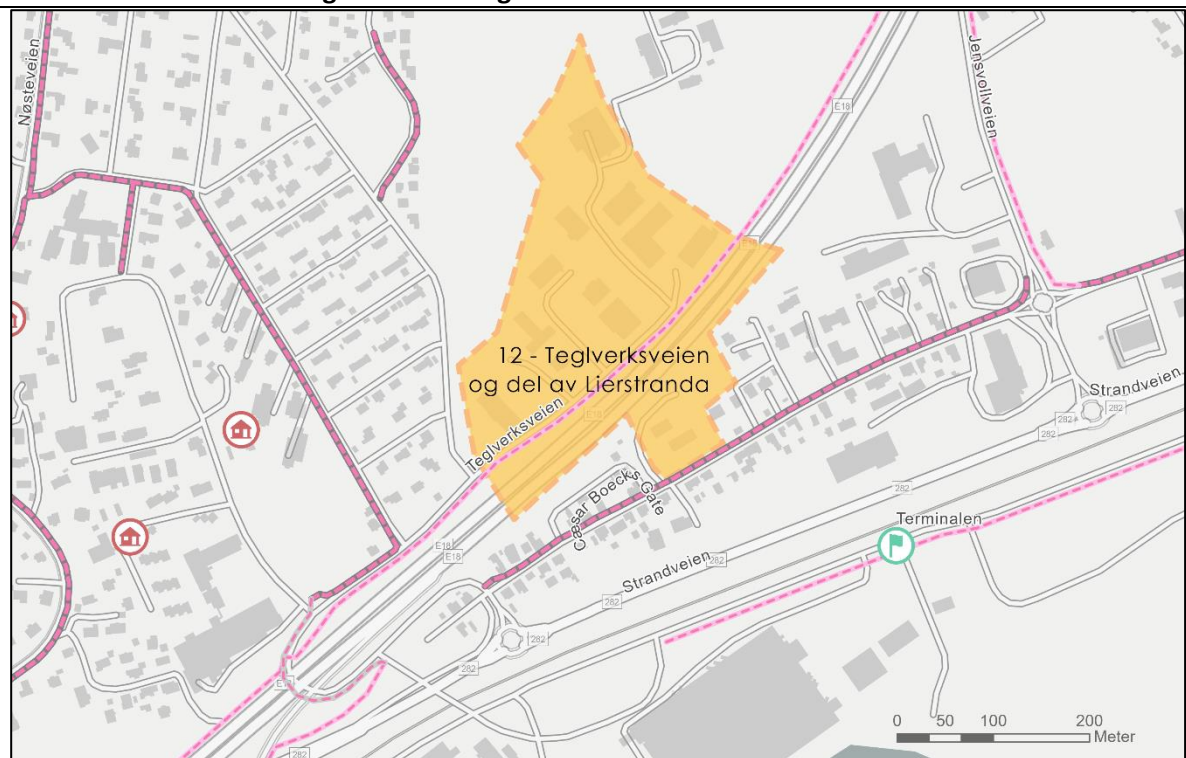
Verdivurdering:

- Bebyggelse: Boligbebyggelse
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Leke- og rekreasjonsområder: Liten park og balløkke
- Viktige forbindelseslinjer: Lierstranda
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 6 minutter til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Rolig boligområde, men lite tilrettelagt for lek foruten liten balløkke.

Samlet sett er delområdet gitt noe verdi pga gata Lierstranda som er en viktig forbindelse i forlengelsen av gs-veiene ved Amtmannsvingen retning Drammen. Se omtale 5.2.8.



5.2.12. Delområde 12 - Teglverksveien og del av Lierstranda



Figur 5-42 Delområde 12

		
Figur 5-43 Lokalene til Vianor.	Figur 5-44 En sveitservilla ligger innenfor delområdet, avsatt til næringsområde i kommuneplanen.	Figur 5-45 Teglverksveien 1.

Forbindelseslinje

Beskrivelse:

Næringsområder langs E18. Omfatter primært arealer i Teglverksveien men også deler av Lierstranda med næringsarealer. Regulert/avsatt til næringsområde i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/kommunedelplan.

Stort sett uten interesse for nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser, men gs-veien langs Teglverksveien er en svært viktig forbindelse mellom Drammen sentrum og Kjellstad. Gs-veien ligger i den gamle jernbanetraseen til Drammenbanen, og er et kulturhistorisk element. Isolert sett er denne gs-veien svært viktig som turveg. Teglverksvein oppgis ikke som skolevei i barnetråkkregistreringer.

Verdivurdering:

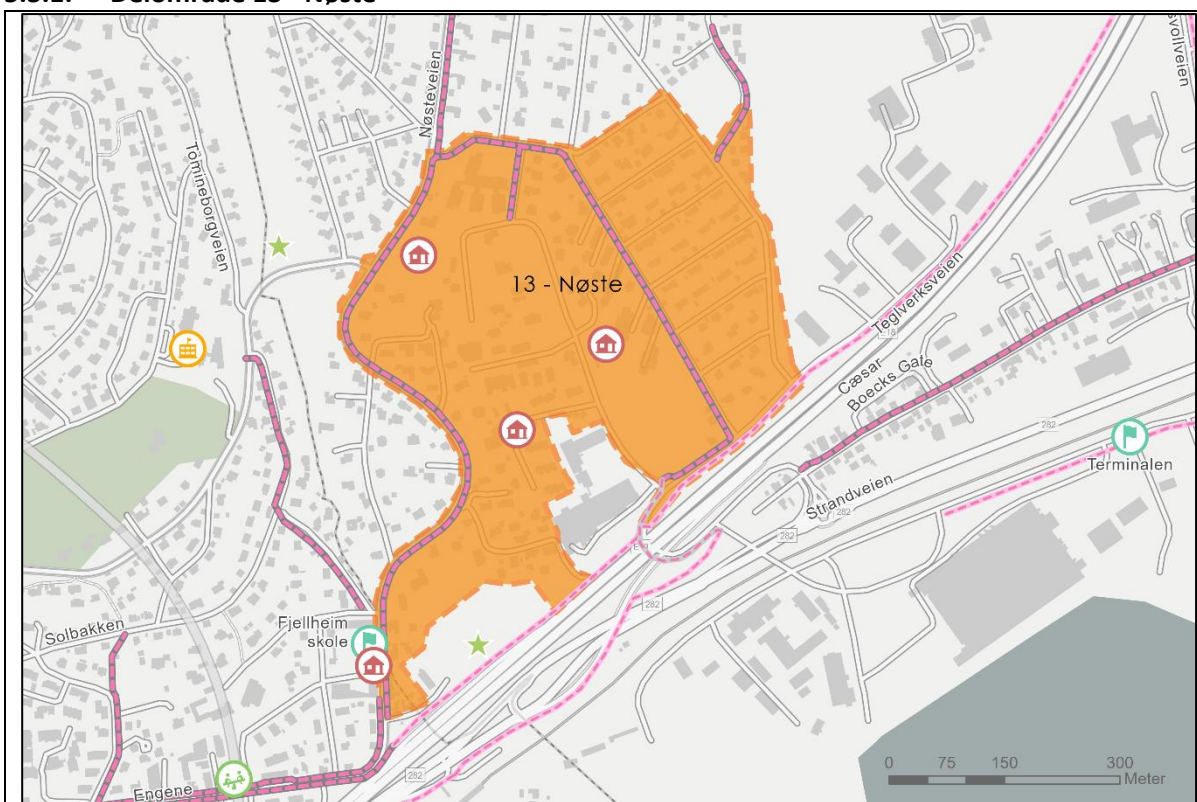
- Bebyggelse: Næring- og forretningsvirksomhet
- Barrierer innad i området: E18
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Viktige forbindelseslinjer: Gs-veien langs Teglverksveien er en viktig turvei
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden, men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 7 minutter til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle

Samlet sett er delområdet vurdert å ha noe verdi pga gs-forbindelsen langs Teglverksveien. Som turvei er gs-veien mer attraktiv lengre øst og utenfor planområdet/influensområdet.



5.3. Delområder i influensområde

5.3.1. Delområde 13 - Nøste



Figur 5-46 Delområde 13



Figur 5-47
Sti i Ekelyparken som forbinder
Eikeliveien med Bachsvei.



Figur 5-48
Nøste barnehage.



Figur 5-49
Noahs Ark Miljøbarnehage.

Leke- og rekreasjonsområde og Urbane uteområder

Beskrivelse:

Delområde omfatter et stort, sammenhengende boligområde i og rundt Nøste og Nøsteveien. Området ligger i sørvestre del av dalen i en helning som gir utsikt til fjorden og over store deler av Lierdalen. Primært regulert/avsatt til bolig i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/kommunedelplan.

Delområdet omfatter to barnehager og en lekeplass. Lekeplassen ligger i Baches vei og er en liten, lokal plass med sandkasser og huskestativ. Videre ligger Ekely park mellom Baches vei og Eikeliveien. Deler av parken/grøntområdet er avsatt til næringsområde i kommuneplanen, resterende friområde. Parken er privat men åpen for allmenn ferdsel. Her er det etablert en sti som forbinder Eikeliveien

med Bachsvei. Barnehagene i nærområdet, og barn generelt, bruker Ekelyparken som uteplass. Nøsteveien som går mellom Bragernes i Drammen til Frognelia i Lier, er en viktig bygdevei og pendlerrute for syklister.

Verdivurdering:

- Bebyggelse: Boligbebyggelse
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy og fra havna
- Leke- og rekreasjonsområder: Barnehager, lekeplass og park
- Viktige forbindelseslinjer: Nøsteveien er en viktig bygdevei, pendlerrute og leder ut til Drammensmarka
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensmarka. Også nærhet til Drammensfjorden for søndre deler, men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 9 min. til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Flere lekeplasser og områder av interesse for barn og unge.

Samlet sett er delområdet gitt middels verdi pga dets betydning for barn og unges interesser og pga den viktige sykkelforbindelsen gjennom området som forbinder by og bygd.



5.3.2. Delområde 14 - Østre Nøste (Fagertun)



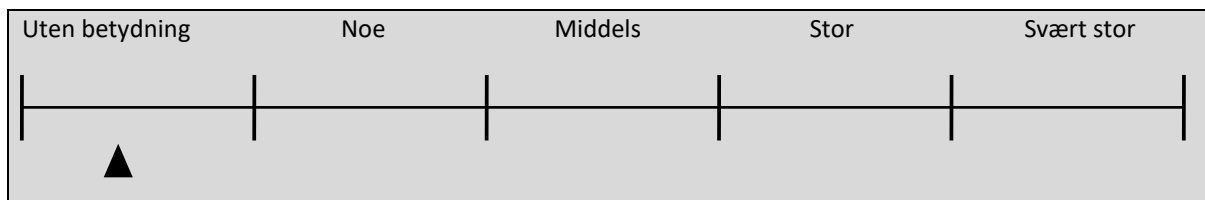
Figur 5-50 Delområde 14



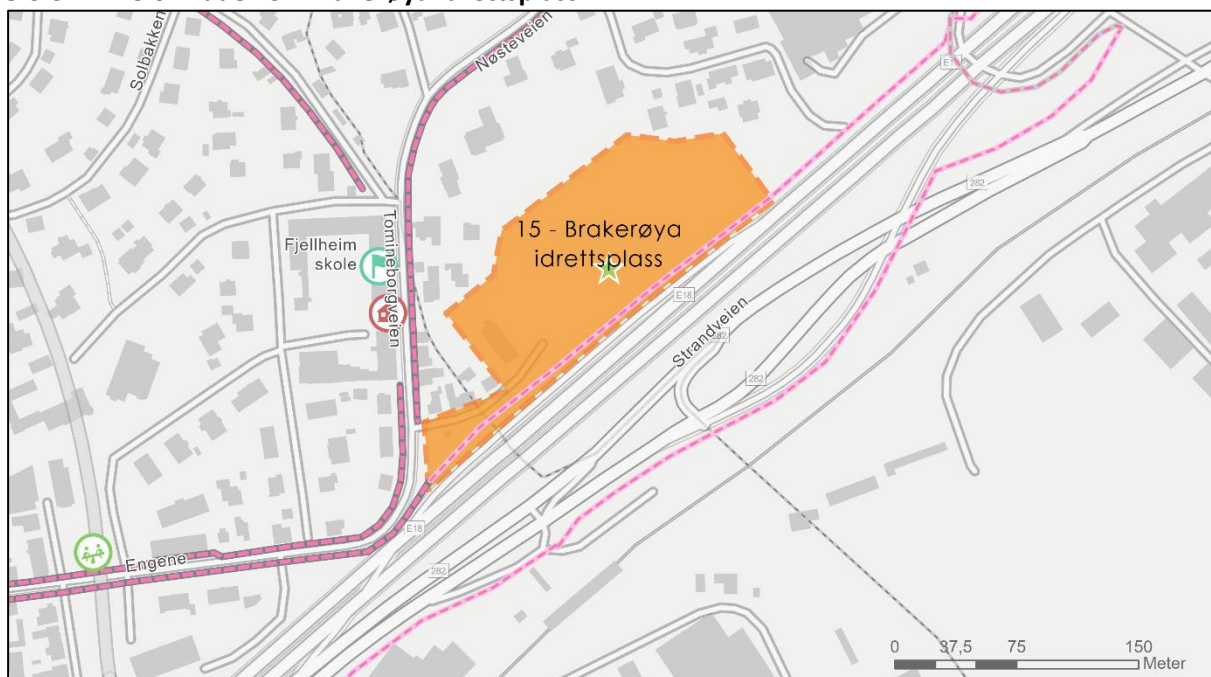
Figur 5-51 Østre Nøste består i dag av lokalene til Protan AS og Protan Tak AS.

Næringsområder i Baches vei 1. Omfatter lokalene til Protan AS og Protan Tak AS. Regulert/avsatt til næringsområde i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/kommunedelplan. Uten interesse for nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser.

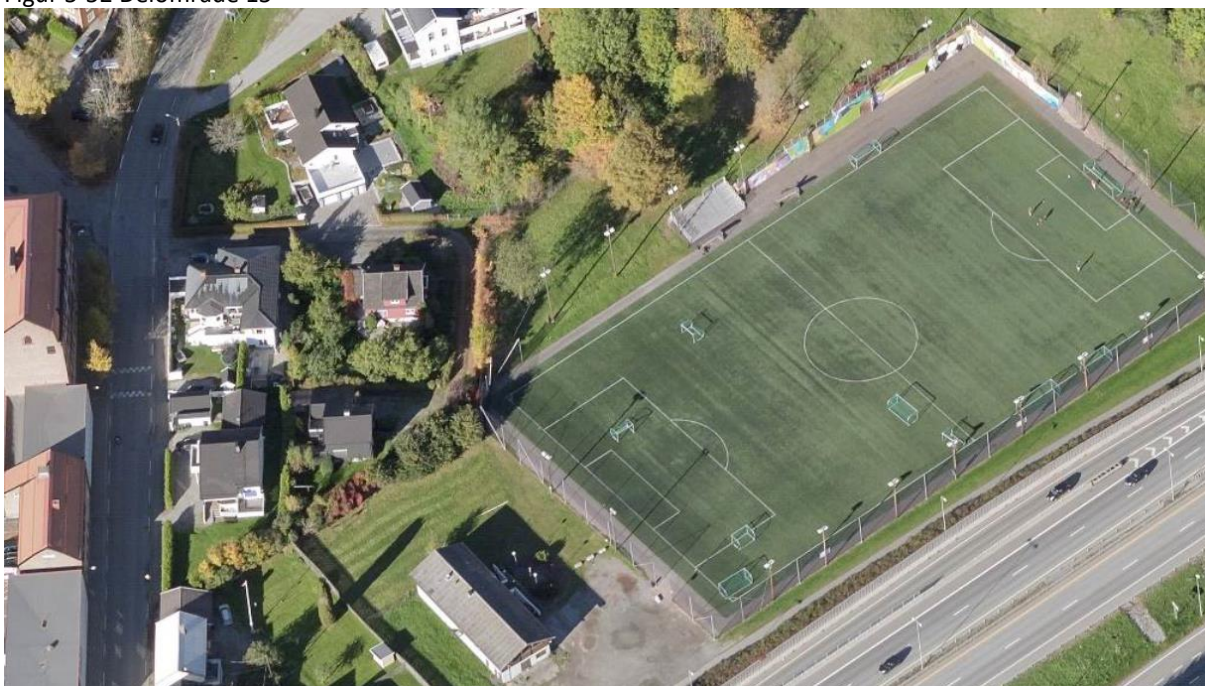
Samlet sett er delområdet vurdert å ha ubetydelig verdi. Det gjøres oppmerksom på at gs-veien i områdets ytterkant mot E18 ikke er tillagt vekt i denne vurderingen, da denne fanges opp i delområde 5.



5.3.3. Delområde 15 - Brakerøya Idrettsplass



Figur 5-52 Delområde 15



Figur 5-53 Brakerøya Idrettsplass

Leke- og rekreasjonsområde

Beskrivelse:

Brakerøya Idrettsplass ligger i de nedre delene av Nøste og blir også kalt «Bakgår'n». Regulert/avsatt til idrettsplass i gjeldende reguleringsplan /kommuneplan/kommunedelplan.

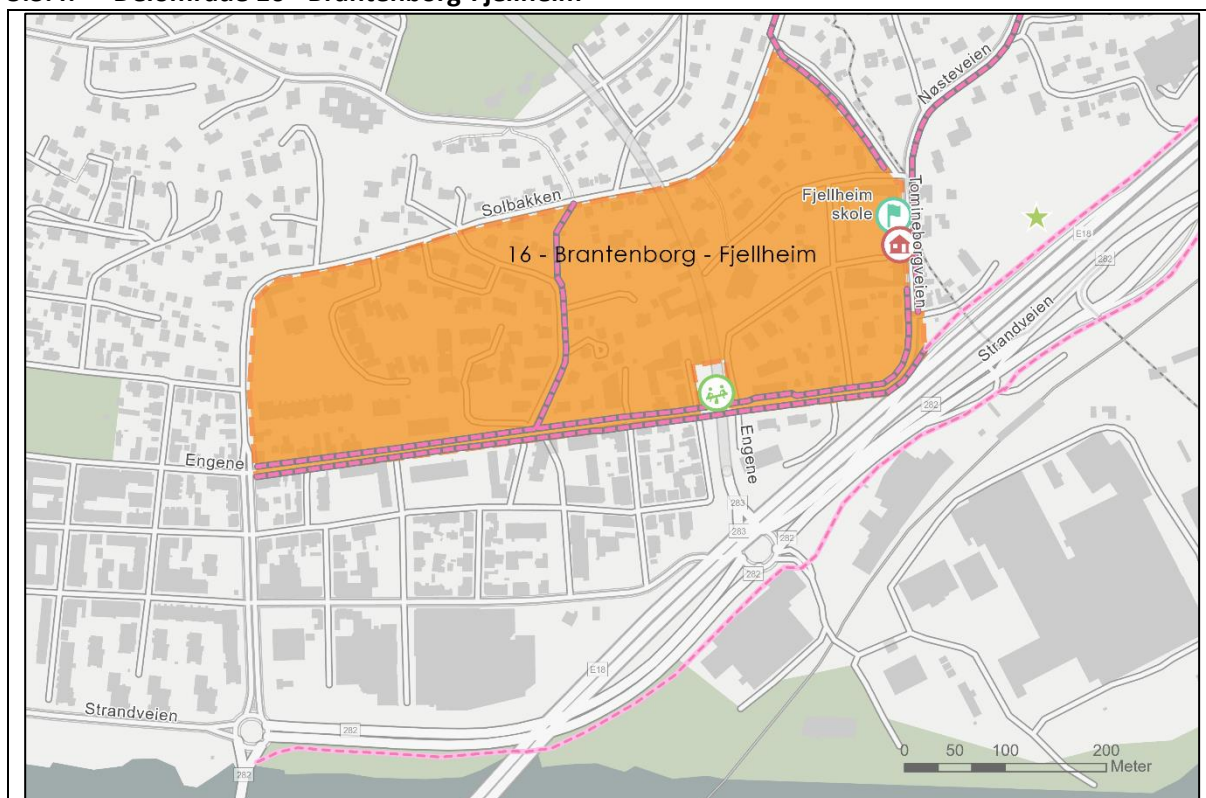
Område består av kunstgressbane for fotball og bandy med tilhørende klubbhus. Banen er lyssatt. På vinterstid blir banen islagt. Idrettsplassen er lett tilgjengelig både fra Bragernes i vest, Nøste i nord og

Lierstranda i øst. Det går gang- og sykkelvei langs idrettsplassen som er en viktig forbindelse mellom Drammen sentrum og Kjellstad.

Samlet sett er delområdet vurdert å ha middels verdi pga dets betydning spesielt for barn og unge, både sommer og vinter. Området er sentralt plassert og lett tilgjengelig for mange.



5.3.4. Delområde 16 - Brantenborg-Fjellheim



Figur 5-54 Delområde 16



Figur 5-55
Privat boligeiendom som utgjør
grønnstruktur



Figur 5-56
Det er flere gangsmetter i
området. Denne mellom
Solbakken og Fagerlia.



Figur 5-57
Fjellheim skole. Tidligere
grunnskole, nedlagt i 1990.

Urbane uteområder

Beskrivelse:

Delområde omfatter et større boligområde mellom Brantenborg og Fjellheim på Bragernes, inkludert bygata Engene. Primært regulert/avsatt til bolig i gjeldende reguleringsplan/ kommuneplan/ kommundelplan. Gamle Fjellheim skole er avsatt til tjenesteyting.

Området omfatter boligområder uten lekeplasser, friområder eller andre allment tilgjengelige opparbeidede områder. I tillegg inngår Fjellheim skole som nå er nedlagt men benyttes bl.a til annen undervisning. Det er flere gangsmetter som forbinder interne boliger men som ikke inngår i viktige og større sammenhenger. To-sidig fortau langs Engene samt langs Solbakken er derimot viktige gangforbindelser i området som tillegges stor vekt i verdisettingen.

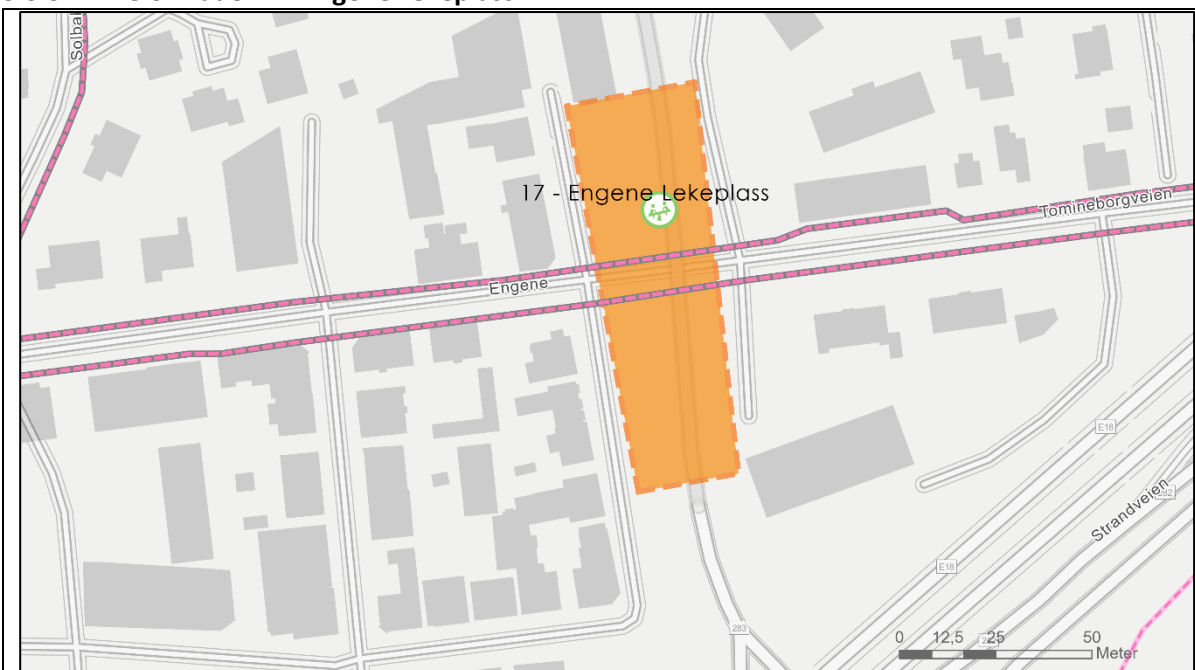
Vurdering:

- Bebyggelse: Boligbebyggelse
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Viktige forbindelseslinjer: To-sidig fortau langs Engene samt langs Solbakken
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden for søndre deler, men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 3 min. til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle interesser

Samlet sett er delområdet vurdert til å ha middels verdi på grunn av de mange ferdselsforbindelser som bl.a knytter sammen byen mot Lier i øst, samt flere tverrforbindelser nord/sør.



5.3.5. Delområde 17 - Engene Lekeplass



Figur 5-58 Delområde 17



Figur 5-59
Engene Lekeplass



Figur 5-60
Engene Lekeplass



Figur 5-61
Torg ved Engene Lekeplass

Leke- og rekreasjonsområde

Beskrivelse:

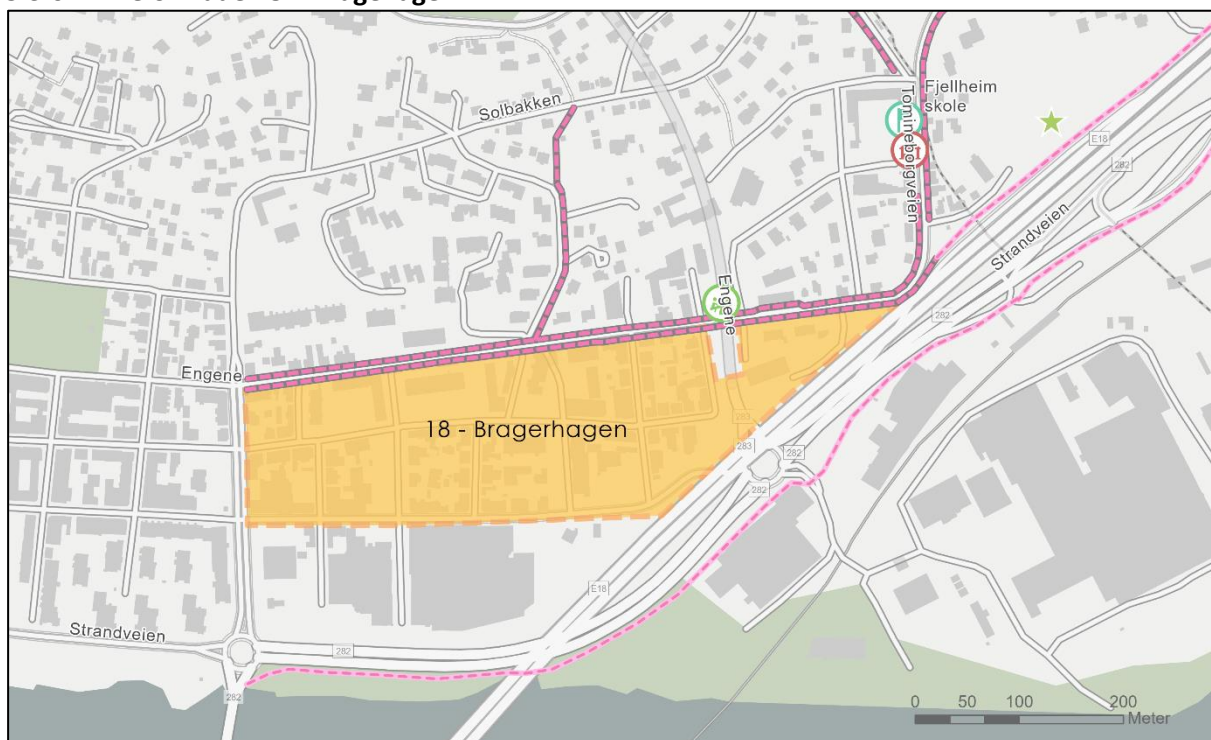
Lekeplass og torg/park. Regulert/avsatt lekeplass og torg i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan /kommunedelplan.

Området ligger sentralt plassert mellom boligbebyggelsen i Engene. På nordsiden av Engene er det opparbeidet lekeplass med flere lekeapparater, huskestativ og store sandkasser. Plassen er lysstett og tilrettelagt med benker, bed og busker. Det er en liten fontene sentralt i området. Det er også anlagt små grusa stier som innbyr til gange gjennom plassen. På sørsiden av Engene er det en steinsatt plass/torg med sittemøbler og lyssetting.

Samlet sett er delområdet vurdert å ha middels verdi fordi dette er en sentralt beliggende (leke)plass med mange kvaliteter og høy standardmessig utførelse.



5.3.6. Delområde 18 - Bragehagen



Figur 5-62 Delområde 18



Figur 5-63

Urbane uteområder

Beskrivelse:

Delområde omfatter er større boligkvarter mellom Engene og Bragehagen. Primært regulert/avsatt til bolig og kombinerte formål i gjeldende reguleringsplan/kommuneplan/kommunedelplan. Regulert (privat) park ved Bragehagen

Området er et rent boligområde uten offentlige lekeplasser, friområder eller andre allment tilgjengelig opparbeidede områder. Det er flere gangsmetter som forbinder interne boliger men som ikke inngår i viktige, større sammenhenger.

Vurdering:

- Bebyggelse: Boligbebyggelse
- Støy: Noe utsatt for trafikkstøy
- Viktige forbindelseslinjer: To-sidig fortau langs Engene samt langs Solbakken
- Tilgang til nærliggende friluftsområder og stasjonsområde: Nærhet til Drammensfjorden men veier og jernbane er i dag barriere. Om lag 2 min. til Brakerøya stasjon med sykkel
- Barn- og unges interesser: Ingen spesielle interesser

Samlet sett er delområdet vurdert å ha noe verdi pga av gangsmettene.



6. PRESENTASJON AV ALTERNATIVENE

Denne utredningen skal vurdere i alt 4 alternativer for plassering av stasjon og kollektivknutepunkt i planområdet. Disse alternativene skal vurderes i forhold til 0-alternativet, jf. avsnitt 1.3. Mulighetsstudiene som ligger til grunn for alternativene 1-3 omfatter langt flere detaljer enn hva som er relevante for en overordnet utredning av konsekvenser av stasjons- og kollektivknutepunktlokalisering. Det har ikke blitt utarbeidet en mulighetsstudie for alternativ 4, jf. avsnitt 6.5 og detaljnivået i det alternativet er følgelig ikke det samme som for de øvrige alternativene. De kan derfor ikke sammenlignes med samme utgangspunkt.

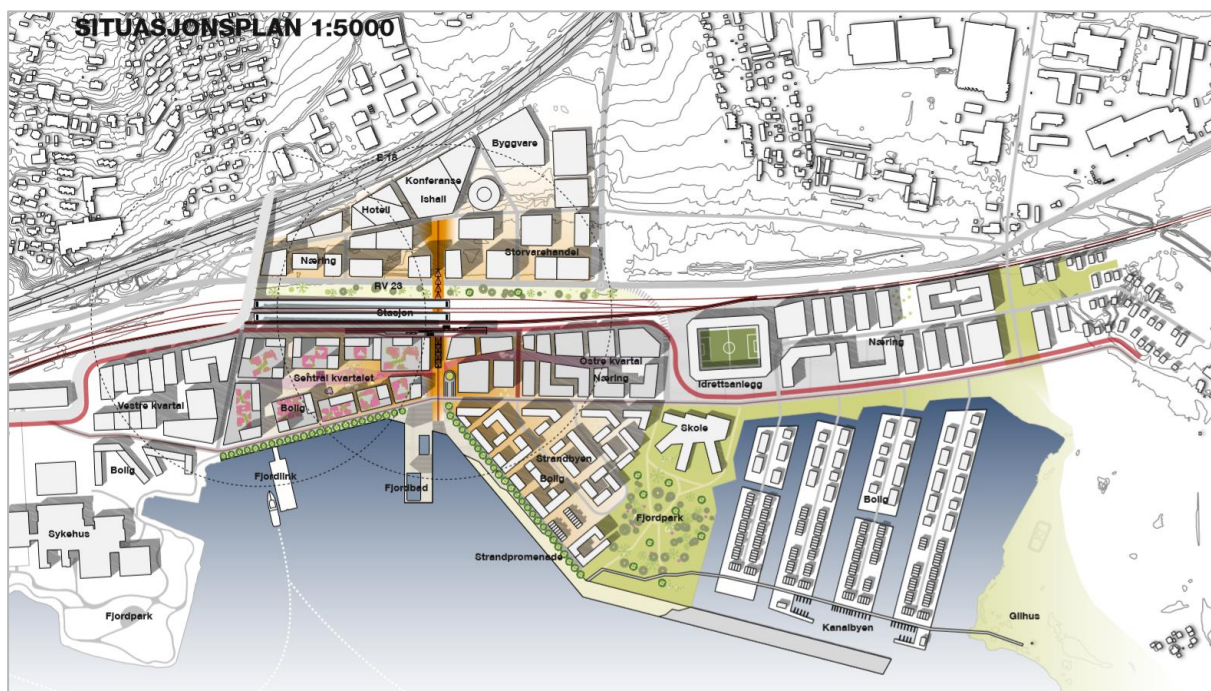
6.1. ALT. 0

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger skal det redegjøres for følgene av ikke å realisere tiltaket (0-alternativet). 0-alternativet er sammenligningsalternativet i konsekvensutredning og samfunnsøkonomiske analyser.

Konsekvensene av en plan fremkommer ved at man beregner eller vurderer forventet tilstand etter gjennomføring av planen mot forventet tilstand hvis planen ikke gjennomføres. Den forventede tilstanden hvis planen ikke gjennomføres kalles 0-alternativet.

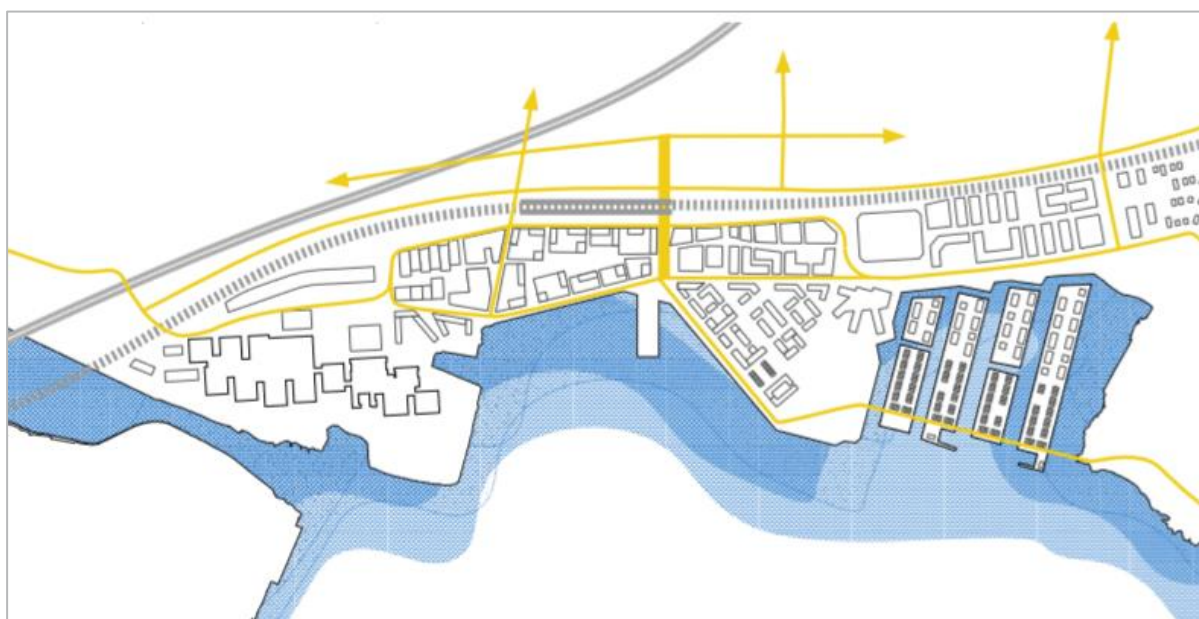
I dette utredningsarbeidet defineres 0-alternativet som situasjonen på eksisterende bane og veg minst 30 år fram i tid. Det tar utgangspunkt i dagens situasjon og legger til grunn en utvikling basert på gjeldende kommuneplan. Det tas utgangspunkt i dagens trafikk og at pågående investeringer og vedlikeholdstiltak for jernbanen og vegene gjennomføres som vedtatt.

6.2.ALT. 1 – ved Lierterminalen



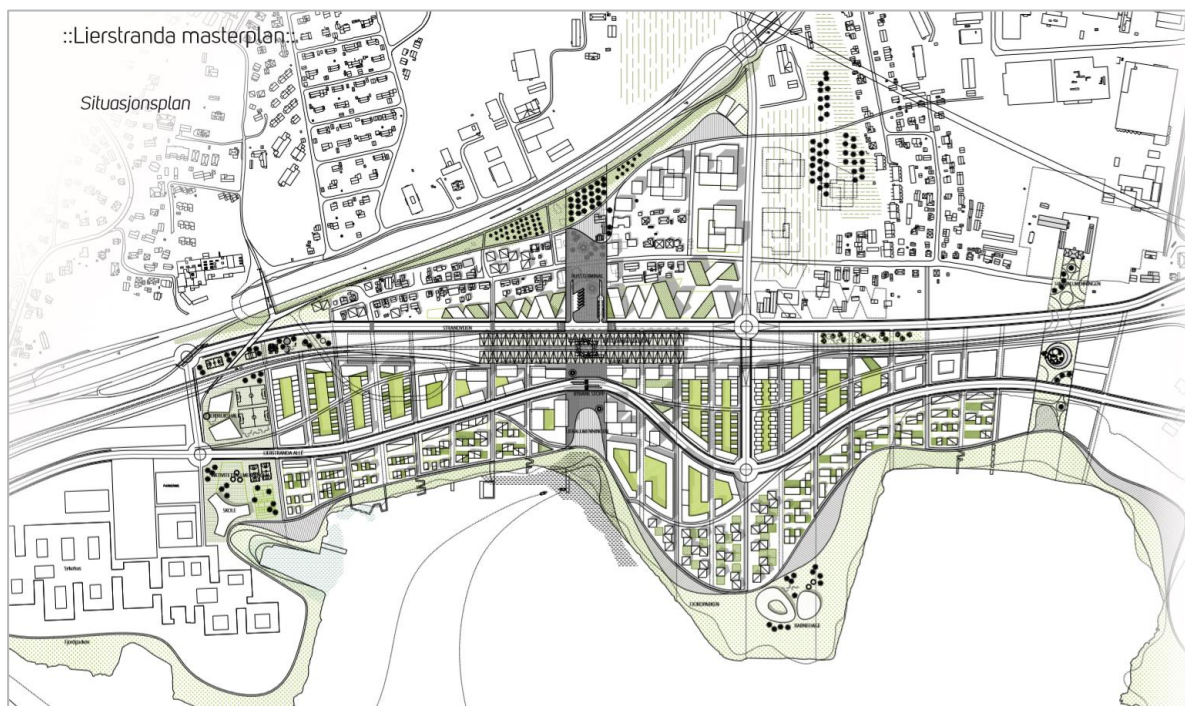
Figur 6-1 Alternativ 1 «Ved dagens Lierterminal». Hentet fra parallelloppdraget «Mulighetsstudie knutepunkt Lierstranda -april 2016».

I alternativ 1 realiseres reguleringsplan for Nytt Drammen sykehus. Brakerøya stasjon og Lier stasjon legges ned og det etableres ny stasjon og knutepunkt ved Lierterminalen. Det etableres en plattformadkomst i hver ende. Den vestre adkomsten vises som en bru med forbindelse ned til plattformene, mens den østre adkomsten vises som en undergang med forbindelse opp til plattformene. Knutepunktet blir liggende i tilknytning til den østre plattformadkomsten. Jernbanetraseen blir liggende på samme nivå som i dag.



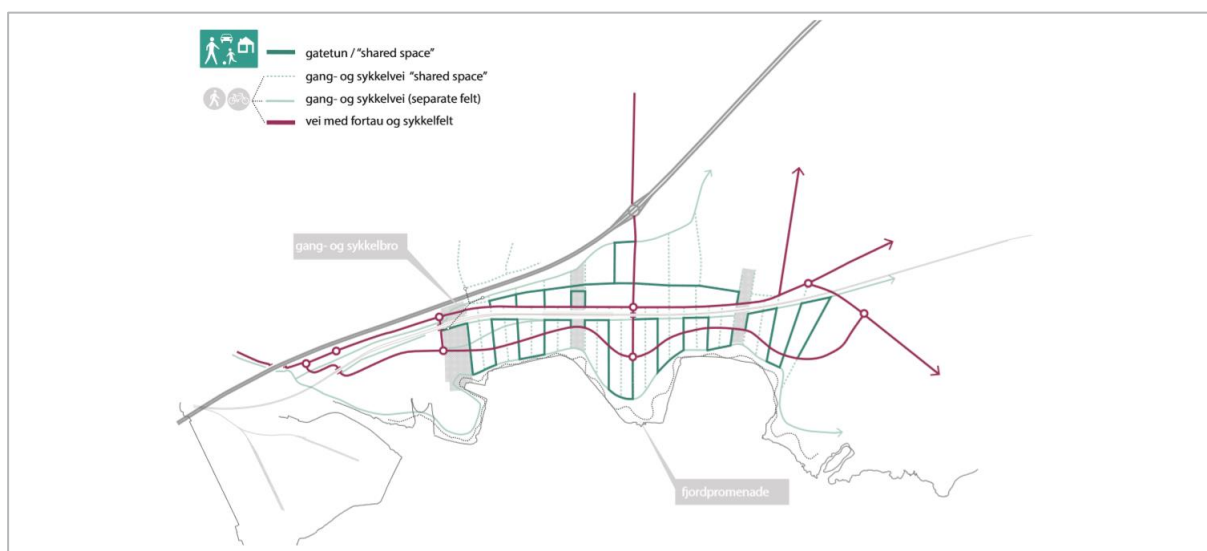
Figur 6-2 Sykkelveier.

6.3.ALT. 2 – Vest for Jensvollveien



Figur 6-3 Alternativ 2 «Vest for Jensvollveien». Hentet fra parallelloppdraget «Mulighetsstudie knutepunkt Lierstranda -april 2016».

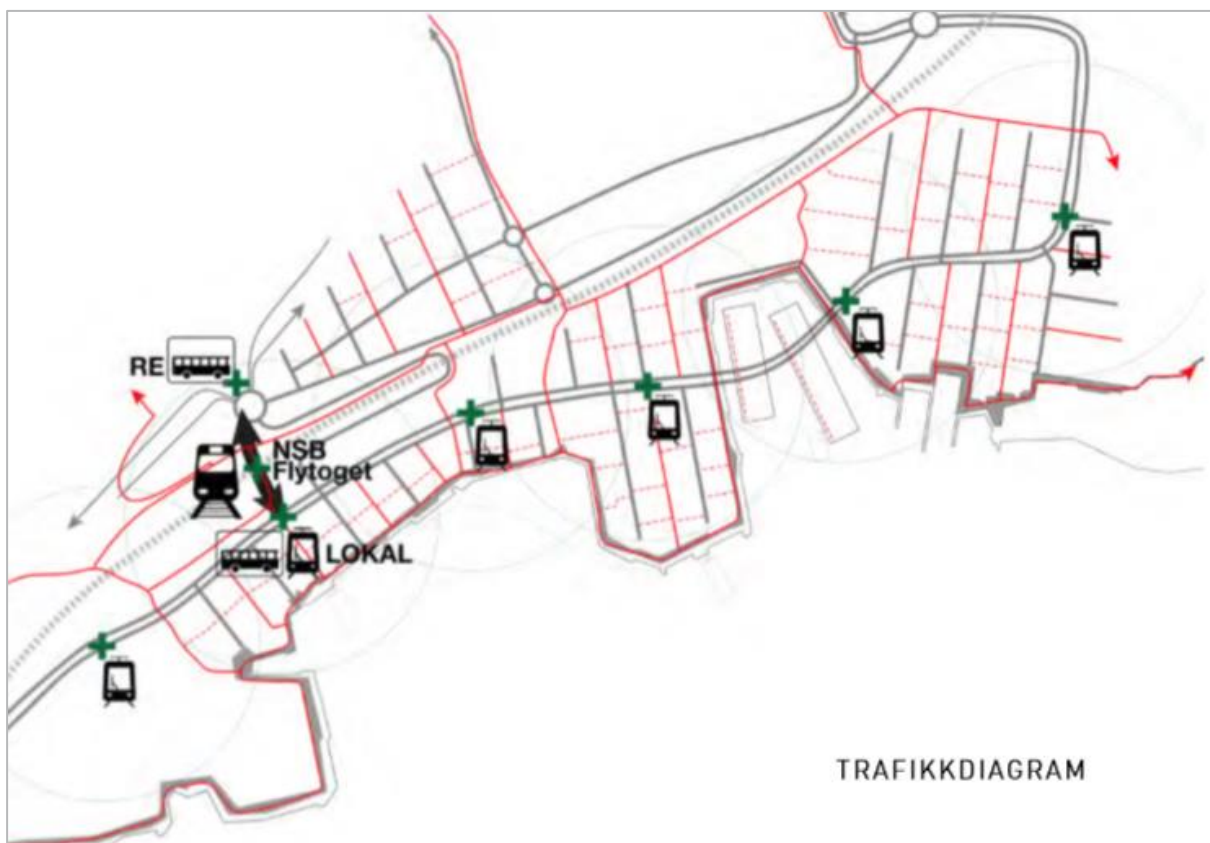
I alternativ 2 realiseres reguleringsplan for Nytt Drammen sykehus. Brakerøya stasjon og Lier stasjon legges ned og det etableres ny stasjon og knutepunkt vest for Jensvollveien. Det etableres tre plattformadkomst; en sentralt plassert hovedadkomst, i tillegg kommer en adkomst i hver ende av plattformene. Adkomstene foreslås fra underganger under jernbanen og opp til plattformene. Knutepunktet blir liggende i tilknytning til den midtre plattformadkomsten. Jernbanetraseen heves.



Figur 6-4 Gang- og sykkelveier.

[illegible]

alternativ 3 realiseres reguleringsplan for Nytt Drammen sykehus. Brakerøya stasjon og Lier stasjon legges ned og det etableres ny stasjon og knutepunkt mellom sykehustomta og Lierterminalen. Den vestre enden av plattformene etableres helt inntil sykehustomten. Det foreslås én plattformadkomst i østre ende. Knutepunktet blir liggende i tilknytning til den østre plattformadkomsten. Dette er alternativet hvor kollektivterminalen blir liggende nærmest sykehuset/Drammen sentrum hvis man ikke tar høyde for alternativ 4 som er å videreutvikle Brakerøya stasjon. Jernbanetraseen blir liggende på samme nivå som i dag.

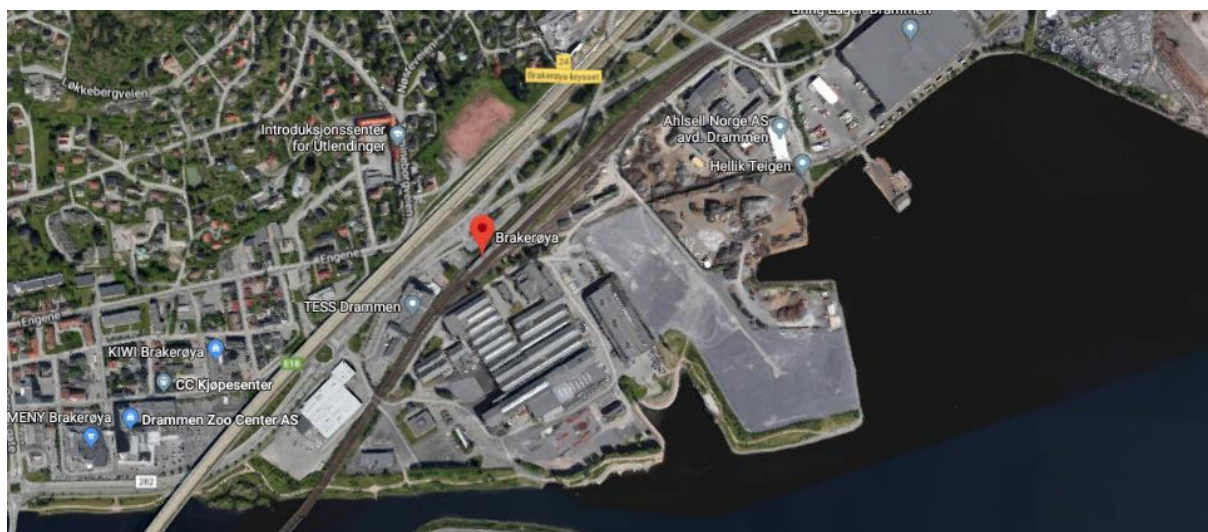


Figur 6-6 Trafikkdiagram

6.5.ALT. 4 – Brakerøya stasjon på kort og lang sikt

Alternativ 4 er en oppgradering av Brakerøya stasjon til et fullverdig kollektivknutepunkt. Dagens Lier stasjon skal også utvikles som et viktig kollektivknutepunkt. Det skal tilrettelegges for gode overganger til buss og taxi, dekke behov for sykkel-, HC- og pendlerparkering, kiss-and-ride og andre nødvendige funksjoner.

Utbyggingspotensialet rundt knutepunktet Brakerøya stasjon kan vurderes i tråd med vedtatt detaljreguleringsplan for nytt sykehus og helsepark på Brakerøya. Sykehuset/helseparken ligger i både Drammen og Lier kommuner.



Figur 6-7 Brakerøya stasjon angitt med pil.

7. PÅVIRKNING OG KONSEKVENNS

I vurderingen nedenfor er metodikken ihht håndbok V712 fulgt, og med utgangspunkt i forslag basert på løsninger (skisser og tekst) hentet fra mulighetsstudiene.

Mulighetsstudiene inneholder dels detaljerte beskrivelser og illustrasjoner hvordan Fjordbyen kan utvikles med blant annet ulik lokalisering av stasjonsområder med plattformer samt kollektivknutepunkt. Her angis også gatenett, gs-forbindelser, grøntområder og bebyggelse mv. Mulighetsstudiene er ikke juridiske bindende, og det vil generelt sett være knyttet en del usikkerhet til de ulike vurderingene av delområdene og deres påvirkning/konsekvens med utgangspunkt i mulighetsstudiene. Derfor må vurderingen av enkeltområder i kap. 7.1 -7.3 leses med dette for øye.

Som presisert innledningsvis i kap. 0, har det ikke blitt utarbeidet en mulighetsstudie for alternativ 4, og detaljnivået i dette alternativet er følgelig ikke det samme som for de øvrige alternativene. De fire alternativene kan derfor ikke sammenlignes med samme utgangspunkt. Av den grunn er alternativ 4 utelatt fra tabellen i kap 8.1 som er en midtveis rangering av alternativer.

For temaet nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser, er det først og fremst forbindelseslinjene som er viktig å vurdere i denne konsekvensutredningen knyttet til kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt. Det er derfor viktig å vektlegge drøftingen i kapittel 8.2 når rapporten skal leses og legges til grunn for videre planarbeid.

7.1. PÅVIRKING OG KONSEKVENNS ALT. 1 – ved Lierterminalen

Fargen i kolonnen til venstre angir verdi.

Delområde 1 Lierelva	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig
Delområde 2 Husebyjordene	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: Ingen/ubetydelig Forklaring/usikkerhet: Det er noe usikkert hvor hovedgaten som går østover mot Linnes slutter og om den vil påvirke deler av delområdet. En har i vurderingen forutsatt at dette ikke berøres.
Delområde 3 Gilhusodden	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen direkte påvirkning på delområdet men omfatter blant annet utbygging av Fjordbyen med «kanalby» i Gilhusbukta. Mellom Tømmerterminalen og Linnesstranda naturreservat etableres det en promenade i forlengelsen av ny strandpromenade i vest. Denne promenaden vil gå på bru på tvers av utfylte øyer i Gilhusbukta og i tilknytning til «kanalbyen».
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (-) Noe forringet Forklaring/usikkerhet: Det er knyttet stor usikkerhet til om den nye boligbebyggelsen i Gilhusbukta vil oppleves som påtrengende eller ei. I vurderingen er den vurdert å komme

	så nær at den vil være til sjenanse for et område som i dag er ganske skjermet for innsyn og dermed forringe kvalitetene i området.					
Delområde 4 Linnerstranda	Beskrivelse av tiltaket: Mellom Tømmerterminalen og Linnerstranda naturreservat etableres det en promenade i forlengelsen av ny strandpromenade i vest. Denne promenaden vil gå på bru på tvers av utfylte øyer i Gilhusbukta. Det er ikke knyttet nye tiltak til selve delområdet. Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er ikke knyttet nye tiltak til selve delområdet. Likevel er det å forvente at den nye strandpromenaden ved Lierstranda mot Gilhusodden vil påvirke området med noe mer gjennomgangstrafikk. Generelt anses som det positivt at Linnerstranda knyttes tettere til Fjordbyen og Drammen sentrum.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 5 Brakerøya, Lierstranda, Gilhus	Beskrivelse av tiltaket: Jernbanestasjonen plasseres ved dagens Lierterminal med en plattformadkomst i hver ende. Den vestre adkomsten vises som en bru med forbindelse ned til plattformene, mens den østre adkomsten vises som en undergang med forbindelse opp til plattformene. Knutepunktet foreslås i tilknytning til den østre plattformadkomsten. Sykehusadkomst etableres via ny bruforbindelse over jernbanen som kopler E18 og Fjordbyen. Gjennom Fjordbyen etableres to parallelle gater mellom sykehuset og Tømmerterminalen - en kollektivgate og en gate for øvrig trafikk. Det forslås egne sykkelfelt i hovedgatene i Fjordbyen. I tillegg foreslås det sykkelvei på tvers av jernbanen i østlig ende av jernbanestasjonen, i undergang i knutepunktet og i Amtmannsvingen. Altså tre ny forbindelser. Undergangen i knutepunktet vil binde sammen det nye byrommet i Fjordbyen med gamle Lierstranda nord for Strandveien. Det etableres en fjordpromenade i form av gang- og sykkelsti langs vannet mellom sykehustomta og ytterste del av Tømmerterminalen, dernest videre til Gilhusodden i bru over utfylte øyer i Gilhusbukta. Fjordparken videreføres som grøntdrag østover fra dagens endepunkt og helt frem til Gilhusodden. Det etableres nytt havnebad og strand sentralt i Fjordbyen øst for dagens Tømmerterminal. Øste del av Tømmerterminalen blir parkområde. Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+++) Stor forbedring Forklaring/usikkerhet: Med foreslåtte tiltak vil Lierstranda mv. bli et attraktivt område både for den nye bydelen som vokser frem, men også for nærliggende områder ved at tilgjengeligheten øker samstundes som kvaliteter med hensyn til nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser tillegges. Tiltakene er ikke tilstrekkelig illustrert/ beskrevet slik at man kan få vurdere om alle gangforbindelser vil være hensiktsmessige med hensyn til stigningsforhold, tilgjengelighet og trafiksikkerhet. Det vise for øvrig til kapittel 8.2 for utdypende vurdering.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		

Delområde 6 Lier stasjon	Beskrivelse av tiltaket: Stasjonsområde og kollektivknutepunkt flyttes til Lierterminalen
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig
	Forklaring/usikkerhet: Alternativ arealbruk usikker. Så lenge området utvikles i tråd med gjeldene kommuneplan – dvs som næringsområde, vurderes konsekvensene å være uendret.
Delområde 7 Fjordparken	Beskrivelse av tiltaket: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+) Noe forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Den vil likevel bli mer tilgjengelig for områdene nord for dagens jernbane og dermed mer attraktiv for flere.
Delområde 8 Frydenlund	Beskrivelse av tiltaket: Delområdet vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Etablering av undergang i Amtmannsvingen vil bedre tilgjengeligheten til Fjordbyen.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+) Noe forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Delområdet vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Etablering av undergang i Amtmannsvingen vil likevel bidra til at delområdet i større grad knyttes mot Fjordbyen og kan utnytte de allment tilgjengelige område der til lek- og rekreasjon. Spesielt positivt for eldre barn.
Delområde 9 Høvik - Jensvoll	Beskrivelse av tiltaket: Delområdet vil ikke bli berørt av tiltaket.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig
Delområde 10 Lierstranda Øst	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 1 er delområde 10 (Lierstranda øst) og delområde 11 (Lierstranda vest) samt del av delområde 12 (Teglverkveien og del av Lierstranda) en del av tiltaket og angitt som en ny «bydel» nord for Strandveien med diverse næring og hotell. «Bydelen» skal knyttes mot Fjordbyen med ny kulvert under Strandveien og jernbanen. Lierstranda opprettholdes imidlertid som tverrforbindelse.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig
	Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor ny undergang vil plasseres og dermed påvirke delområdet/delområdene. Vi har forutsatt at denne legges til delområde 9 og ikke inngår i vurderingen av dette delområdet. Verdien i delområde 8 knytter seg til Lierstranda som

	tverrforbindelse. Denne opprettholdes. Området påvirkes derfor i begrenset grad av nye tiltak.
Delområde 11 Lierstranda vest	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 1 er delområde en del av tiltaket og angitt som en ny «bydel» nord for Strandveien med diverse næring og hotell. «Bydelen» skal knyttes mot Fjordbyen med ny kulvert under Strandveien og jernbanen. Lierstranda opprettholdes som tverrforbindelse. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (++) Forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor ny undergang vil plasseres og dermed påvirke delområdet/delområdene. Vi har forutsatt at denne legges til delområde 10 og inngår i vurderingen av dette delområdet. Verdien i delområdet knytter seg først og fremst til Lierstranda som tverrforbindelse. Denne opprettholdes. Ny kulvert under Strandveien og jernbanen er positivt mht tilgjengelighet mot Fjordbyen og direkte kopling til stasjonsområde og kollektivknutepunkt.
Delområde 12 Teglverksveien og del av Lierstranda	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 1 er delområde en del av tiltaket og angitt som en ny «bydel» nord for Strandveien med diverse næring og hotell. «Bydelen» skal knyttes mot Fjordbyen med ny kulvert under Strandveien og jernbanen. Det etableres ny bru over jernbanen som knyttes mot E18 i nord. Brua vil også ha «felt» for sykkeltrafikk. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor ny undergang vil plasseres og dermed påvirke delområdet/delområdene. Vi har forutsatt at denne legges til delområde 10 og inngår ikke i vurderingen av dette delområdet. Verdien i delområdet knytter seg til Teglverksveien som tverrforbindelse. Denne opprettholdes. Det er også usikkert hvorvidt by bruforbindelse til E18 skal løse gs-trafikk. I vurderingen er bruadkomsten ansett som en kjørebru med sykkelfelt. Bruas plassering er først og fremst rettet mot sykehustomta og viser mangelfull kopling mot stasjonsområdet/kollektivknutepunktet samt øvrige utviklingsområder i Fjordbyen. Tiltaket gir i begrenset grad positiv konsekvens.
Delområde 13 Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Det etableres ny bru over jernbanen som knyttes mot E18 i nord. Brua vil også ha «felt» for sykkeltrafikk. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: I vurderingen er bruadkomsten ansett som en kjørebru med sykkelfelt. Bruas plassering er først og fremst rettet mot sykehustomta og viser mangelfull kopling mot stasjonsområdet/kollektivknutepunktet samt øvrige utviklingsområder i Fjordbyen. Tiltaket gir i begrenset grad positiv konsekvens.

Delområde 14 Østre Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Det etableres ny bru over jernbanen som knyttes mot E18 i nord. Brua vil også ha «felt» for sykkeltrafikk. Tiltaket har trolig liten påvirkning på delområdet. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: I vurderingen er bruadkomsten ansett som en kjørebru med sykkelfelt. Bruas plassering er først og fremst rettet mot sykehustomta og viser mangelfull kopling mot stasjonsområdet/kollektivknutepunktet samt øvrige utviklingsområder i Fjordbyen. Det er også usikkert hvorvidt delområdet kan koples til brua. Tiltaket gir i begrenset grad positiv konsekvens dersom kopling kan gjennomføres.
Delområde 15 Brakerøya Idrettsplass	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: 0) Ingen/ubetydelig
Delområde 16 Brantenborg - Fjellheim	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: 0) Ingen/ubetydelig
Delområde 17 Engene Lekeplass	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: 0) Ingen/ubetydelig
Delområde 18 Bragerhagen	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: 0) Ingen/ubetydelig

7.2. PÅVIRKING OG KONSEKVENSN ALT. 2 – Vest for Jensvollveien

Dette alternativet betyr at dagens jernbanetrasé løftes, og det er denne løftingen som er lagt til grunn ved vurderingen.

Delområde 1 Lierelva	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ubetydelig/ingen
Delområde 2 Husebyjordene	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket omfatter sammenkopling av kjørevei og gs-forbindelse fra rv. 23/E134 til Fjordbyen.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (++) Forbedret Forklaring/usikkerhet: I vurderingen forutsettes det at eksisterende veisystem (Gilhusveien) benyttes og utbedres med gs-veier der dette er mangelfullt, samt at dagens gs-vei opprettholdes. Det vil heve kvaliteten i området og bedre tilgjengeligheten mellom Lier/Huseby og Lierstranda.
Delområde 3 Gilhusodden	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen direkte påvirkning på delområdet men endret arealbruk ved Brakerøya/Lierstranda fra å være et havne- og industriområde til en fjordby med blant annet boliger, vil kunne påvirke delområdet. Støy fra havnevirksomhet forsvinner og gir bedre lydforhold ved delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor mye støy skal vektlegges da det trolig er lite problem i dag.
Delområde 4 Linnestranda	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ Ubetydelig
Delområde 5 Brakerøya, Lierstranda, Gilhus	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 2 er jernbanestasjonen foreslått vest for Jensvollveien med en sentralt plassert hovedatkomst til plattformene. I tillegg kommer det en adkomst i hver ende av plattformene. Adkomstene foreslås fra underganger under jernbanen og opp til plattformene. Kollektivknutepunktet foreslås plassert i tilknytning til den sentrale hovedatkomsten. Det foreslås å heve jernbanelinja slik at adkomster og forbindelser på tvers av jernbanen kan etableres på dagens bakkeplan. Adkomst til sykehuset fra Drammen sentrum legges under jernbanen i eksisterende undergang mot vest. I tillegg kommer det ny vei under jernbanen ved sykehuset nordøstre hjørne med direkte kopling til Strandveien. Strandbrua beholdes som flomsikker (midlertidig) adkomst. Ny adkomst via eksisterende bru over jernbanen ved Linnestranda etableres.

	Det legges opp til en hovedgate med separate felt for lokalbuss/bybane gjennom hele Fjordbyen. Hovedgata koples til sykehuset og Drammen sentrum i vest. Hovedgata og Strandveien forbindes med vei under jernbanen ved Tømmerterminalen i forlengelsen av Jensvollveien. Det etableres fortau og sykkelfelt langs hovedgatene i området. Disse koples på eksisterende gang- og sykkelnett, blant annet med ny gang- og sykkelbru over Strandveien rett øst for sykehustomta, og via Jensvollveien til Lier med ny undergang under E18. Nord-sørgående gater prioriterer gående og syklende ved at de enten er shared space/gatetun eller helt bilfrie gater. Alle disse gatene har gang- og sykkelforbindelse i plan under jernbanen. Fjordpromenaden tilrettelegges for gående og syklende. Det vises tre allmenninger som går under jernbanen i nord-sørgående retning og har kontakt med sjøen. Den vestre allmenningen ligger mellom sykehuset og bebyggelsen i Fjordbyen og er vist med offentlige funksjoner som skole, barnehage og idrett. Den midterste går gjennom knutepunktet og er det sentrale byrommet på Lierstranda. Den østre binder hageanlegget på lystgården Frydenlund sammen med Fjordbyen og fjorden. Forslaget vises et landskapsbånd langs sørsiden av E18 som fungerer som park og støybuffer.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+++) Stor forbedring Forklaring/usikkerhet: Med foreslåtte tiltak vil Lierstranda mv. bli et attraktiv område både for den nye bydelen som vokser frem, men også for nærliggende områder ved at tilgjengeligheten øker samstundes som kvaliteter med hensyn til friluftsliv, nærmiljø og barn og unges interesser tillegges. Med hevet jernbane vil dagens markante buffer mellom Lierstranda nord og Lierstranda sør dempes og forbedre mulighetene for tversgående forbindelser. Tiltakene er ikke tilstrekkelig illustrert/ beskrevet slik at man kan få vurdere om alle gangforbindelser vil være hensiktsmessige med hensyn til stigningsforhold, tilgjengelighet og trafikksikkerhet. Det vise for øvrig til kapittel 8.2 for utdypende vurdering.
Delområde 6 Brakerøya stasjon	Beskrivelse av tiltaket: Stasjonsområde og kollektivknutepunkt flyttes vest for Jensvollveien. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (0) Ubetydelig/ingen Forklaring/usikkerhet: Alternativ arealbruk usikker. Så lenge området utvikles i tråd med gjeldene kommuneplan – dvs som næringsområde, vurderes konsekvensene å være uendret.
Delområde 7 Fjordparken	Beskrivelse av tiltaket: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret.

	Forklaring/usikkerhet: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Den vil likevel bli mer tilgjengelig for områdene nord for dagens jernbane og dermed mer attraktiv for flere.					
Delområde 8 Frydenlund	Beskrivelse av tiltaket: Etablering av den østre allmenningen, Hageallmenningen, ved lystgården på Frydenlund vil bedre tilgjengeligheten til Fjordbyen. Lierstranda tilrettelegges som strøgsgate med begrenset gjennomgangstrafikk. <table><tr><td>Påvirkning: Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (++) Forbedret Forklaring/usikkerhet: Etablering av allmenning ved lystgården Frydenlund vil bidra til at delområdet i større grad kyttes mot Fjordbyen og kan utnytte de allment tilgjengelige område der til lek- og rekreasjon. Spesielt positivt for eldre barn. Lierstranda tilrettelegges som strøgsgate med ambisjon om begrenset gjennomgangstrafikk. Trafikkgrunnlag usikkert.	Påvirkning: Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Påvirkning: Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 9 Høvik - Jensvoll	Beskrivelse av tiltaket: Mulighetsstudien viser i dette området en ny «bydel» med bygg og store grøntområder. Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+++) Stor forbedring Forklaring/usikkerhet: Opparbeidelse av store grøntområder vil bidra til å heve kvaliteten i området. Det er usikkert hvorvidt en utvidelse av Jensvollveien, og dens kopling mot E18, vil påvirke delområdet. Dette er ikke vektlagt i vurderingen.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 10 Lierstranda Øst	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 2 er delområde 10 (Lierstranda øst) og delområde 11 (Lierstranda vest) samt del av delområde 12 (Tegllervkeien og del av Lierstranda) en del av tiltaket og angitt som delvis ny «bydel» nord for Strandveien med en miks av eksisterende boligbebyggelse samt diverse ny næring, handel og forretningsvirksomhet. Det etableres et vegetasjonsbånd mot E18 som skal fungere som støyskjerm og park. Lierstranda tilrettelegges som strøgsgate med begrenset gjennomgangstrafikk. Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor den planlagte sentrale allmenningen vil plasseres, men trolig påvirker den både delområde 10 og delområde 11. Vi har vurdert allmenningen som en del av tiltak for delområde 11 og inngår ikke i vurderingen av dette delområdet. Verdien i delområdet knytter seg til Lierstranda som tverrforbindelse. Lierstranda tilrettelegges som strøgsgate med ambisjon om begrenset gjennomgangstrafikk. Trafikkgrunnlag usikkert. Ny park langs E18 vil kunne heve kvalitetene noe, men opplevelsesverdien begrenses trolig av støy fra E18.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 11 Lierstranda vest	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 2 er en del av tiltaket og angitt som delvis ny «bydel» nord for Strandveien med en miks av eksisterende boligbebyggelse samt diverse ny næring, handel og foreningsvirksomhet. Det etableres et vegetasjonsbånd mot E18 som skal fungere som støyskjerm og park. «Bydelen» skal knyttes mot Fjordbyen under en hevet jernbane. Lierstranda tilrettelegges som strøgsgate med begrenset gjennomgangstrafikk.					

	Påvirkning:
	Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (++) Forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Etablering av allmenninger sentralt på Lierstranda og vest ved sykehustomta, vil bidra til at delområdet i større grad nyttes mot Fjordbyen og kan utnytte de allment tilgjengelige område der til lek- og rekreasjon. Området vil også kunne koples til stasjonsplattformer og knutepunkt på en rasjonell måte. Lierstranda tilrettelegges som strøkgate med ambisjon om begrenset gjennomgangstrafikk. Ny park langs E18 vil kunne heve kvalitetene noe, men opplevelsesverdien begrenses trolig av støy fra E18.
Delområde 12 Teglverksveien og del av Lierstranda	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 2 er næringsområdet langs E18 fjernet til fordel for parkområde. For øvrig påvirkes ikke delområdet av tiltaket.
	Påvirkning:
	Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+) Noe forbedret
Delområde 13 Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Det etableres gang- og sykkelbru over Strandgata som forbinder gatene Lierstranda, Bachesvei og ny hovedgate i Fjordbyen sammen.
	Påvirkning:
	Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+++) Stor forbedring
Delområde 14 Østre Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Det etableres gang- og sykkelbru over Strandgata som forbinder gatene Lierstranda, Bachesvei og ny hovedgate i Fjordbyen sammen.
	Påvirkning:
	Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (++) Forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Gs-brua vil kople Nøste direkte til Fjordbyen og bli en betydelig snarvei fremfor dagens situasjon.
	Det er usikkert hvorvidt gs-bru kan etableres dersom jernbanen heves.

Delområde 15 Brakerøya Idrettsplass	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ Ubetydelig
Delområde 16 Brantenborg - Fjellheim	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ Ubetydelig
Delområde 17 Engene Lekeplass	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ Ubetydelig
Delområde 18 Bragerhagen	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/ Ubetydelig

7.3. PÅVIRKING OG KONSEKVENSTILTAK ALT. 3 – Mellom nytt sykehus og Lierterminalen

Delområde 1 Lierelva	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket har ingen påvirkning på delområdet. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (0) Ubetydelig/ingen
Delområde 2 Husebyjordene	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket omfatter storstilt utbygging av Gilhus-område med boliger og bryggeanlegg og mange nye veisystemer. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (++) Forbedret Forklaring/usikkerhet: I vurderingen forutsettes det at eksisterende veisystem (Gilhusveien) benyttes og utbedres med gs/veier der dette er mangelfullt samt at dagens gs-vei opprettholdes. Det vil heve kvaliteten i området og bedre tilgjengeligheten mellom Lier/Huseby og Linnestranda.
Delområde 3 Gilhusodden	Beskrivelse av tiltaket: Tiltaket omfatter storstilt utbygging av Gilhus-område med boliger og bryggeanlegg. Det meste av dagens friluftsområde/badeområde opprettholdes og det forutsettes at dagens parkering ved Gilhus barnehage blir opprettholdt. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig Forklaring/usikkerhet: Område vil endre karakter fra å være et dels skjermet friområde til å bli en integrert del av Fjordbyen med bryggeanlegg og flere urbane kvaliteter. Det er vanskelig å bedømme hvorvidt det vil oppfattes som positivt eller negativt blant dagens brukere av området. I vurderingen er dette tillagt like stor vekt, derav ubetydelig endring.
Delområde 4 Linnestranda	Beskrivelse av tiltaket: Langs fjorden, fra sykehuset til Linnestranda naturreservat, etableres det en promenade. Det er ikke knyttet nye tiltak til selve delområdet. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er ikke knyttet nye tiltak til selve delområdet. Likevel er det å forvente at den nye strandpromenaden ved Lierstranda mot Gilhusodden vil påvirke området med noe mer gjennomgangstrafikk. Generelt anses det som positivt at Linnestranda knyttes tettere til Fjordbyen og Drammen sentrum.
Delområde 5 Brakerøya, Lierstranda, Gilhus	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 3 foreslås det å plassere jernbanestasjonen mellom sykehuset og Lierterminalen, med den vestre enden av plattformene helt inntil sykehuset. Det foreslås én plattformadkomst i østre ende. Denne adkomsten vises som undergang / senket byrom med forbindelse opp til plattformene. Sykehusadkomst etableres via ny hovedgate gjennom Fjordbyen, samt fra Brakerøya.

	Det foreslås én hovedgate med midtstilt kollektivfelt for lokalbuss /bybane gjennom hele Fjordbyen. Hovedgata koples til sykehuset og Drammen sentrum i vest. Det forslås sykkelfelt og fortau i hovedgata, samt et nettverk av gang- og sykkelforbindelser i hele området. En fjordpromenade plasseres langs fjorden fra sykehuset til Linnestranda naturreservat. Det vises en sykkelbru over E18 som forbinder Nøste med Fjordbyen, samt en supersykkelsti på bru over jernbanen i forlengelsen av Jensvollveien. Det vises flere grøntdrag som går mellom Fjordbyen i nord-sørgående retning og har kontakt med fjorden: Ett mellom sykehuset og Fjordbyen, ett langs Jensvollveien og i forlengelsen av denne ut til fjorden, og ett som møter fjorden innerst i Gilhusbukta. I tillegg foreslås det er grønn allmenning mellom hovedgata og fjorden, i tilknytning til knutepunktet. Det foreslås å fylle ut og etablere en stor strandpark på vestsiden av Tømmerterminalen.					
	Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+++) Stor forbedring. Forklaring/usikkerhet: Med foreslåtte tiltak vil Lierstranda mv. bli et attraktiv område både for den nye bydelen som vokser frem, men også for nærliggende områder ved at tilgjengeligheten øker samstundes som kvaliteter med hensyn til nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser tillegges. Tiltakene er ikke tilstrekkelig illustrert/ beskrevet slik at man kan få vurdere om alle gangforbindelser vil være hensiktsmessige med hensyn til stigningsforhold, tilgjengelighet og trafikksikkerhet. Det vise for øvrig til kapittel 8.2 for utdypende vurdering.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 6 Brakerøya stasjon	Beskrivelse av tiltaket: Stasjonsområde og kollektivknutepunkt flyttes mellom nytt sykehus og Lierterminalen Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (0) Ubetydelig/ingen Forklaring/usikkerhet: Alternativ arealbruk usikker. Så lenge området utvikles i tråd med gjeldene kommuneplan – dvs som næringsområde, vurderes konsekvensene å være uendret.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
Delområde 7 Fjordparken	Beskrivelse av tiltaket: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket Påvirkning: <table><tr><td>Forbedret</td><td>Ubetydelig endring</td><td>Noe forringet</td><td>Forringet</td><td>Sterkt forringet</td></tr></table> ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Fjordparken vil ikke bli direkte berørt av tiltaket. Den vil likevel bli mer tilgjengelig for områdene nord for dagens jernbane og dermed mer attraktiv for flere.	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		

Delområde 8 Frydenlund	Beskrivelse av tiltaket: Delområdet vil ikke bli vesentlig berørt av tiltaket. Etablering av kryssing av jernbanen ved Amtmannsvingen vil bedre tilgjengeligheten til Fjordbyen. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvordan kryssingen av Strandveien og jernbanelinja er tenkt løst. Men i utgangspunktet er en kopling mot Fjordbyen positivt.
Delområde 9 Høvik - Jensvoll	Beskrivelse av tiltaket: Delområdet vil ikke bli berørt av tiltaket. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (0) Ingen/Ubetydelig
Delområde 10 Lierstranda øst	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 3 er delområde 10 (Lierstranda øst) og delområde 11 (Lierstranda vest) samt del av delområde 12 (Teglverkveien og del av Lierstranda) en del av tiltaket og angitt som en «bydel» nord for Strandveien med boligbebyggelse og veier mellom hvert bygg. Øst for Jensvollveien er det planlagt en Supersykkelvei som skal krysse på bru over jernbanen. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: 0) Ingen/Ubetydelig Forklaring/usikkerhet: Det er usikkert hvor tilgjengelig supersykkelveien øst for Jensvollveien blir i forhold til Lierstranda øst. Den er derfor ikke vektlagt i vurderingen.
Delområde 11 Lierstranda vest	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 3 er delområde en del av tiltaket og angitt som ny «bydel» nord for Strandveien med boligbebyggelse og veier mellom hvert bygg. Den nye «bydelen» knyttes til Fjordbyen via kollektivknutepunktet. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Koplinga via kollektivknutepunktet bedrer tilgjengeligheten på tvers av jernbanen, men usikkert hvordan dette løses på en god måte via vist rundkjøring.
Delområde 12 Teglverksveien og del av Lierstranda	Beskrivelse av tiltaket: I alternativ 3 er delområde en del av tiltaket og angitt som ny «bydel» nord for Strandveien med boligbebyggelse og veier mellom hvert bygg. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (0) Ingen/ubetydelig Forklaring/usikkerhet: Verdien i delområdet knytter seg først og fremst til gs-forbindelsen langs Teglverksveien. Denne blir ikke berørt av nye tiltak.

Delområde 13 Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Forslaget viser sykkelbru over E18 som forbinder Nøste med Fjordbyen og kollektivknutepunktet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (++) Forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Etablering av lang sykkelbru over E18 vil bedre forbindelsesmulighetene til Fjordbyen i forhold til dagens situasjon.
Delområde 14 Østre Nøste	Beskrivelse av tiltaket: Del av ny rundkjøring ved Seebergsvei tillegges delområdet hvor det også etableres sykkelbru.
	Konsekvens: (+) Noe forbedret
	Konsekvens: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Forklaring/usikkerhet: Del av ny rundkjøring ved Seebergsvei tillegges delområdet. Rundkjøringen vil trolig ha betydning kun i etableringsfasen. Etablering av lang sykkelbru over E18 vil bedre forbindelsesmulighetene til Fjordbyen i forhold til dagens situasjon
Delområde 15 Brakerøya Idrettsplass	Beskrivelse av tiltaket: Mulighetsstudien viser gs-forbindelse fra idrettsplassen under dagens E18 til kollektivknutepunktet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/Ubetydelig
	Forklaring/usikkerhet: Gs-forbindelsen vil være uten vesentlig betydning for plassen. Fjordbyen får sine egne grøntområder og er ikke avhengig av god tilgang til nærliggende idrettsplasser.
Delområde 16 Brantenborg - Fjellheim	Beskrivelse av tiltaket: Mulighetsstudien viser gs-forbindelse fra idrettsplassen under dagens E18 til kollektivknutepunktet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (+) Noe forbedret
	Forklaring/usikkerhet: Gs-vei vil bedre forbindelsen fra området og dets beboere til Fjordbyen.
Delområde 17 Engene Lekeplass	Beskrivelse av tiltaket: Mulighetsstudien viser gs-forbindelse fra idrettsplassen under dagens E18 til kollektivknutepunktet.
	Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲
	Konsekvens: (0) Ingen/Ubetydelig

	Forklaring/usikkerhet: Gs-forbindelsen vil være uten vesentlig betydning for plassen. Fjordbyen får sine egne grøntområder og er ikke avhengig av god tilgang til nærliggende lekeplasser.
Delområde 18 Bragerhagen	Beskrivelse av tiltaket: Mulighetsstudien viser gs-forbindelse fra idrettsplassen under dagens E18 til kollektivknutepunktet. Påvirkning: Forbedret Ubetydelig endring Noe forringet Forringet Sterkt forringet ▲ Konsekvens: (+) Noe forbedret Forklaring/usikkerhet: Gs-vei vil bedre forbindelsen fra området og dets beboere til Fjordbyen.

8. SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERINGER

8.1. Ranging av alternativer – mellomveis vurdering

Rangeringen er basert på mulighetsstudiene. For alternativ 4 er det ikke laget en mulighetsstudie. Alternativ 4 er derfor ikke tatt med i midtveis/foreløpig vurdering.

NR	Delområde/ navn	Ref- alt	1	2	3
1	Lierelva		(0)	(0)	(0)
2	Husebyjordene		(0)	(++)	(++)
3	Gilhusodden		(-)	(+)	(0)
4	Linnesstranda		(+)	(0)	(+)
5	Brakerøya, Lierstranda, Gilhus		(+++)	(+++)	(+++)
6	Brakerøya stasjon		(0)	(0)	(0)
7	Fjordparken		(+)	(+)	(+)
8	Frydenlund		(+)	(++)	(+)
9	Høvik-Jensvoll		(0)	(+++)	(0)
10	Lierstranda Øst		(0)	(+)	(0)
11	Lierstranda Vest		(++)	(++)	(+)
12	Teglverksveien og del av Lierstranda		(+)	(+)	(0)
13	Nøste		(+)	(+++)	(++)
14	Østre Nøste		(+)	(++)	(+)
15	Brakerøya idrettspark		(0)	(0)	(0)
16	Brantenborg		(0)	(0)	(+)
17	Engene Lekeplass		(0)	(0)	(0)
18	Bragehagen		(0)	(0)	(+)
	Avveining		Se kap 8.2	Se kap 8.2	Se kap 8.2
	Samlet vurdering Jf. Tabell 6-5 i V712		Positiv	Stor positiv	Positiv
	Rangering		2	1 (best)	3
	Forklaring til rangering		Eneste alternativ som er negativt for Gilhusodden.	Flere positive og stort positive forbedringer for flere delområder. Veisystemer i Fjordbyen synes oversiktlige, «lite» arealkrevende og med gode koplinger i og mellom områder.	Flere positive forbedringer, men skiller seg vestlig fra de øvrige alternativene for delområde 4 (selv om alle har fått +++). Kopler i mindre grad de øvrige område til Fjordbyen.

8.2. Vurdering av alternativer og avveining

Det er lite som skiller de ulike nye alternativene når det gjelder lokalisering; Alternativ 1-3 er alle alternativer med plassering av stasjonsområde og kollektivknutepunkt beliggende mellom dagens stasjon ved Brakerøya og Jensvollveien. Fra dagens plattform ved Brakerøya til Jensvollveien er det om lag 1 km målt langs jernbanetraseen. I mulighetsstudien angis forskjellen å være 450 m mellom det østre og vestre alternativet hva gjelder plattformadkomst. Likeledes baserer alle de tre alternativene seg på at dagens jernbane blir liggende i sammen trase' som i dag.

Ser man isolert sett på stasjonsområdene med plattformer, er det ingen av alternativene som berører *eksisterende* verdier med hensyn til nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser. Når det gjelder plassering av kollektivknutepunkter, vil verken alternativ 1 eller 2 kommer i konflikt med disse verdiene foruten stedvis berøring av terminalen som er en viktig øst-vestgående forbindelseslinje på Lierstranda. I alternativ 3, som er lokalisering lengst vest mot sykehuset og bysentrum, vil forslag til knutepunkt og plattformadkomst berøre et nett av bilveier, gang- og sykkelveier vest på Lierstranda som må løses i påfølgende planarbeid.

De ulike alternativene 1-3 har såldes marginale forskjellige hva gjelder berøring av verdier for tema nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser når man ser isolert på stasjonsområdene og kollektivknutepunktene.

For temaet nærmiljø og friluftsliv, samt barn og unges interesser, er det først og fremst forbindelseslinjene som er viktig å vurdere i denne konsekvensutredningen knyttet til kommunedelplan for samferdselsinfrastruktur og kollektivknutepunkt. Det omfatter å se på mulig adkomst til kollektivknutepunktene fra tiliggende områder, og mulig sammenkoplinger av viktige målpunkt versa barrierevirkninger som kan oppstå som følge av tiltaket. Det som i mulighetsstudien er angitt som felles uteoppholdsarealer i form av torg, parker, grønnstruktur, strender mv er derfor ikke vektlagt i dette kapitlet. Det forutsettes at gode fellesarealer løses og ivaretas i videre planarbeid.

Avstand er heller ikke særskilt vedlagt i denne vurderingen. Det er 450 m forskjell på det vestre og det østre alternativet. Trolig vil lokalisering nærmest sykehuset være å foretrekke da dette blir en viktig, fremtidig arbeidsplass, men betinger gode løsninger for områdene rundt som også skal betjenes. Da er tilgjengelighet å foretrekke fremfor korte avstander.

I denne drøftingen er det spesielt vurdert:

1. Hvordan forbindes stasjonsområdet og knutepunktet til områdene i øst ved Linnestranda og videre mot Røyken (omfatter delområde 1,2 og 3)?
2. Hvordan forbindes stasjonsområdet og knutepunktet til Drammen sentrum i vest (omfatter delområde 15,16 og 17) samt sykehuset?
3. Hvordan forbindes stasjonsområdet og knutepunktet til områdene nord for dagens jernbane (omtalt felles som Lierstranda og innbefatter delområde 6,7,8 og 9)?
4. Hvordan forbindes stasjonsområdet og knutepunktet til områdene nord for dagens E18 (omfatter delområde 10,11,12,13 og 14)?
5. Hvordan ivaretas forbindelsen til fjorden?
6. Hvordan ivaretas friluftinteressene ved Gilhusodden?
7. Hvordan ivaretas Fjordparken som viktig, bynært rekreasjonsområde og hvordan utnyttes de sjønnære områdene til allmenne uteområder?

Løsninger som fremstår som opplagt positive er uthevet med grønt. Løsninger som er mangelfullt beskrevet, vanskelig å tolke eller direkte dårlige er uthevet med blått.

Alternativ 1 – ved Lierterminalen:

1. Forslaget angir en hovedgate mot Linnes uten at løsningen er illustrert. Likevel er det rom for at hovedgaten kan koples mot veisystemer ved Linnes. Forslaget innebærer gode muligheter for å knytte Linnesstranda og Røykenområdet mot nytt stasjonsområde og kollektivknutepunkt.
2. Forslaget angir en hovedgate mot Drammen sentrum og dagens rundkjøring ved Brakerøya. Forslaget innebærer at Drammen sentrum knyttes mot nytt stasjonsområde og kollektivknutepunkt via dagens vegsystemer og over sykehustomta. Den vestre plattformadkomsten (mot sentrum) vises som bru med forbindelse ned til plattformene. Det forutsettes at brua får en hensiktsmessig plassering og stigningsforhold, da detaljer ikke vises i mulighetsstudien. Den vestre adkomsten gir akseptabel adkomst til sykehuset.
3. Det er vanskelig å tolke mulighetsstudien hva gjelder gang- og sykkelforbindelser på tvers av planområdet. Det later til at områdene ved Lierstranda får langt bedre adkomst til Fjordbyen /stasjonsområde og kollektivknutepunkt enn i dag via kulvert i kollektivknutepunktet og ved Amtmannsvingen.
4. For områdene nord for E18, vil en sykkelbru på angitt plass gi god og direkte adkomst til sykehustomta og stasjonsområdet/ kollektivknutepunktet for område ved og rundt Nøste. I midlertid er ikke gangtrafikken ivaretatt/løst.
5. Forslaget viser 2 grønne hovedforbindelser til fjorden. Den ene i forbindelse med kollektivknutepunktet og den andre i tilknytning til undergang ved Amtmannsvingen. Med to parallelle hovedgater gjennom Fjordbyen, vil vegsystemet kunne være en barriere for å nå fjorden når dette må krysses gjentatte ganger. En hovedgate langs fjordpromenaden vil kunne begrense kvalitetene ved nærheten til fjorden for bebyggelsen innenfor.
6. Gilhusodden påvirkes ikke av tiltakene direkte, men kanalbyen kan vike skjemmende på et rolig område som Gilhusodden i dag er.
7. Fjordparken ivaretas og styrkes med fjordbad, promenader og grøntområder

SAMLET VURDERING ALTERNATIV 1:

Arealbeslag knytter seg blant annet til etablering av ny stasjon og kollektivknutepunkt. Det vil ikke berøre verdier av interesse for nærmiljø og friluftsliv, eller barn og unge. Nye samferdselstiltak slik som kjøreveger og gangveger vil også kreve areal. Konseptet baserer seg på en kollektivgate langs jernbanen og en hovedgate for øvrig trafikk langs fjorden, og vil slik spre behov for inngrep knyttet til vegformål. Fjordbyen skal for øvrig koples til dagens E18 i nytt kryssområde rundt Bruusgaardsvei. En slik kopling vil kreve utstrakt bruk av ramper og utbedring av dagens vegsystem (del av Strandveien). Kryssløsningen vil legge beslag på arealer, men i vesentlig grad omfatte områder som i dag allerede er preget av vegformål.

Etablering av kjøreveg langs fjorden kan oppfattes som en **barriere** med hensyn til allmennhetens tilgang til fjorden og begrense potensial for tilgang til rolige, sjønnære friluftsområder.

Dagens **støy** fra havnevirksomhet forsvinner, mens støy fra jernbane opprettholdes som i dag. «Ny» støy knytter seg først og fremst til nye vegløsninger. Dette gjelder for alle alternativ. Det er vanskelig å angi endringer i lydbilde, men trolig vil de søndre delene av Husebyjordene få økt støybelastning som følge av kopling mellom Fjordbyen og dagens E 134 (rv. 23). Her ligger et fåtalls boliger. Dessuten vil nytt kryssområde med E18 medføre økt støy og trolig belaste nedre deler av Nøste hvor det er boliger og parkområder.

Hvis man ser bort fra Lierstranda vest som blir en integrert del av Fjordbyen, vil alternativ 1 ikke berøre øvrige områder som brukes av **barn til lek og opphold eller skoleveier**. Med Høvik som skolekrets for Fjordbyen, burde det være en bedre gs-kopling mot Jensvollveien enn hva alternativet viser.

Alternativ 1 gir gode **forbindelsesmuligheter** for eksisterende beboere ved Linnesstranda og Frydenlund til nytt kollektivknutepunkt, men løser ikke kopling mot de store boligkonsentrasjonene ved Nøste.

Kvalitetene ved Gilhusodden som **friluftsområde** kan bli svekket.

Alternativ 2 – ved Jensvollveien.

1. Forslaget angir en hovedgate mot Linnes. Det er rom for at hovedgaten kan koples mot veisystemer ved Linnes. Forslaget innebærer gode muligheter for å knytte Linnesstranda og Røykenområdet mot nytt stasjonsområde og kollektivknutepunkt, altså tilsvarende som for alternativ 1. I tillegg vises kopling mot E 134 (rv. 23)
2. Alternativ 2 skiller seg lite fra alternativ 1 når det gjelder kopling mot sentrum; forslaget baserer seg på gjenbruk av gamle gs/systemer. Avstand til stasjon og plattformadkomst er noe lengre enn i alternativ 1. Kollektivknutepunktet er lett tilgjengelig fra samme plan som omkringliggende arealer ved at jernbanen heves over kollektivknutepunktet.
3. De 3 allmenningene som vises gir områdene ved Lierstranda langt bedre adkomst til Fjordbyen/stasjonsområde og kollektivknutepunkt enn i dag, samtidig som Lierstranda opprettholdes som lokalgate. Fordel ved at jernbanen heves.
4. Ny gang- og sykkelbru over Strandveien rett øst for Sykehustomta vil være en vesentlig forbedring for områdene nord for E18, som får direkte forbindelse til nye arbeidsplasser og stasjonsområde og kollektivknutepunkt.
5. Alternativ 2 viser en ryddig struktur når det gjelder vei- og gatesystemer og flere tverrforbindelser som knytter området nord for jernbanen med Fjordparken og fjorden. Ved å heve jernbanelinja slik som foreslått, oppleves barrieren mindre enn ved bruk av bruer og/eller kulverter. Det å slippe nivåforskjeller vil bety mye for gående og syklende. Det er også arealbesparende ved at raper blir overflødige, og sideområder kan nyttes til andre formål enn veianlegg.
6. Gilhusodden påvirkes ikke av tiltakene.
7. Fjordparken ivaretas og styrkes med parker, promenader og grøntområder

SAMLET VURDERING AV ALTERNATIV 2

Konseptet baserer seg på en hovedgate gjennom Fjordbyen, og vil dermed samle behov for **inngrep** knyttet til vegformål i området. Etablering av hovedgate sentralt plassert mellom jernbane og fjordkant viker som en mindre **barriere** enn alternativ 1. Å heve jernbanen slik som angitt, vil samtidig begrense behov for bru og underganger som legger beslag på mye areal og gi gode forbindelser på tvers av jernbanen.

Fjordbyen skal for øvrig koples til dagens E18 østfra. Det innebærer at hovedgaten koples på dagens E 134 (rv. 23) ved Gilhus. Hvordan kopling mellom E 134 (rv. 23) og E18 blir er foreløpig ikke vedtatt. Parallelt med dette utredningsarbeidet pågår planarbeidet med kommunedelplan for ny E 134 (rv. 23) fra Dagslett til E18. Syv alternativ er utredet; Viken, Husebykorridoren over/under, Vitbankkorridoren over/under, og Jensvollkorridoren over/under. Det er ikke en del av dette utredningsarbeidet å se på konsekvensene av en slik omlegging, men det forutsettes at det blir gode kopinger mellom ny og gammel E 134 (rv. 23). Vår vurdering begrenser seg til kopling mellom nye samferdselstiltak knyttet til stasjon/kollektivknutepunkt og dagens system. I mulighetsstudien er det angitt at forbindelse mellom Fjordbyen og dagens E18 skjer via Jensvollveien eller via ny vei fra Amtmannsvingen til E18. Uansett hvilke alternativ som velges, vil Jensvollveien være en viktig forbindelse i Fjordbyen på tvers av jernbanen.

Det er vanskelig å angi endringer i lydbilde, men trolig vil de søndre delene av Husebyjordene få økt **støybelastning** som følge av kopling mellom Fjordbyen og E 134 (rv. 23). Her ligger noen boliger og landbruksbebyggelse. Skal Strandveien/Jensvollveien brukes som tilførselvei mot E18 som her vist, vil trafikken øke, men trolig ikke føre til vesentlig endringer i lydbildet. Økt trafikk i Jensvollveien påvirker skolevegen, men samtidig er det viktig at denne videreføres under jernbanen som en rasjonell skoleveg for **barn og unger**. Den er også viktig som rasjonell kopling mellom nye boligområder og eksisterende idrettsanlegg ved Høvik.

Alternativ 2 gir gode **forbindelsesmuligheter** for eksisterende beboere ved Linnesstranda til nytt kollektivknutepunkt, samtidig løses kopling mot de store boligkonsentrasjonene ved Nøste på en god måte. Alternativet viser også at nye utbyggingsområder (Fjordbyen) på tvers av jernbanen vil kunne koples tett og hensiktsmessig på nytt kollektivknutepunkt. Denne løsningen gir også god kopling mot fjorden. Alternativ 2 har størst grøntareal langs fjorden.

Kvalitetene ved Gilhusodden som **friluftsområde** opprettholdes.

I alternativ 3

1. Forslaget angir en hovedgate mot Linnes. Det er rom for at hovedgaten kan koples mot veisystemer ved Linnes. Forslaget innebærer gode muligheter for å knytte Linnesstranda og Røykenområdet mot nytt stasjonsområde og kollektivknutepunkt. I tillegg vises kopling mot rv. 23. Alternativ 3 er tilsvarende likt alternativ 2 selv om løsningene er noe ulike.
2. Alternativ 3 har noe til felles med alternativ 1 og 2 når det gjelder kopling mot sentrum ved at forslaget basere seg på gjenbruk av gamle gs/systemer. I tillegg åpnes det opp for ny kulvert under E18, beliggende mellom Bragernestunellen og Strandbrua. Det er lagt til rette for én plattformadkomst i østre enden av stasjonen. Med adkomst også i vest ville tilgjengeligheten økt betraktelig med hensyn til sykehustomta. Løsningen som foreligger i mulighetsstudien virker ikke rasjonell.
3. Alternativ 3 viser et nett av nye vei- og gatesystemer både langsgående og på tvers av dagens jernbane, hvor ny rundkjøring ved Lierstranda blir et sentralt fordelingspunkt mellom kollektivtrafikk, bilister og myke trafikanter. Rundkjøringa skal kunne kople både adkomst til dagens E 134 (rv. 23), E18 og Fjordbyen. Det er vanskelig å se hvordan gs-trafikken fra sentrum, Lierstranda og Fjordbyen skal håndteres på en god måte i dette ene punktet. Med plassering av kollektivknutepunktet som her vist, blir det kort avstand til sykehuset, men desto lengre adkomst til de sentrale byutviklingsarealene i Fjordbyen, både nord og syd for jernbanen.
4. Alternativ 3 viser på lik linje med alternativ 2, bru over Strandveien og E18 rett øst for sykehustomta. Men til forskjell er denne ment å være en ren sykkelbru og med utstrakt bruk av ramper. Denne bør optimaliseres skal den fungere bra. I tillegg bør det være mulig for gående å benytte seg av denne viktige nordgående forbindelsen.
5. Alternativ 3 viser én samlet hovedgate gjennom hele Fjordbyen. Det er fordelaktig med tanke på å minimalisere barrierevirkningene. Likevel kan effekten forsvinne dersom nye interne veisystem legges helt ut mot fjorden som her vist. Det er lagt opp til flere grønne tverrforbindelser i Fjordbyen som knytter nye utbyggingsområder til fjorden. I midlertid fremstår Lierstranda som løsrevet fra dette systemet, og har eneste direkte kopling i kollektivknutepunktet.
6. Gilhusodden blir en integrert del av et nytt byområde. Dagens friluftskvaliteter erstattes med nye urbane kvaliteter. Dette er vurdert som både positivt og negativt i utredningen.
7. Fjordparken ivaretas og det etableres flere parker og båthavner. Imidlertid er den nye bebyggelsen trukket lagt mot fjorden og områdene mellom bebyggelse og sjø kan bli oppfattet som privatiserende.

SAMLET VURDERING ALTERNATIV 3

Alternativ 3 fremstår som mest dramatiske med hensyn til **arealbeslag og barrierevirkinger**. Nytt kollektivknutepunkt med fordeling av alle trafikk knyttet til en ny rundkjøring synes problematisk. Alternativet viser et nett av nye veisystemer og et prinsipp med ustrakt bruk av raper for å kople arealer på tvers av jernbanen. Å legge bebyggelse og lokalvei langs fjorden som her vist, legger beslag på potensielle gode fellesareal mot sjø.

Det er vanskelig å angi endringer i lydbilde, men trolig vil de søndre delene av Husebyjordene, Gilhusodden, Linnesstranda får økt **støybelastning** som følge av kopling mellom Fjordbyen og dagens E 134 (rv. 23.) samt ny bebyggelse tett inntil seg.

Alternativ 3 viser ingen gode **forbindelsesmuligheter** for eksisterende beboere på Lierstranda og øvrige beboere nord for E18. Sykkelbru i forlengelsen av Jensvollveien burde i det minste også være tilgjengelig for gangtrafikk.

Alternativet viser relativ grønne byrom/kvartaler, men samtidig høy utnyttelse nær fjorden som gjerne kunne vært bedre.

Kvalitetene ved Gilhusodden som **friluftsområde** forsvinner, men erstattes av urbane badeplasser.

Alternativ 4

SAMLET VURDERING ALTERNATIV 4

Ved utbedring av Brakerøya stasjon og Lier stasjon er det lite trolig at det prioriteres andre tiltak på jernbanen mellom disse ytterpunktene. Det innebærer eksempelvis at alternativer der jernbanen heves utgår. Tilsvarende er det lite trolig at nye underganger og bruer blir prioritert. Ved utbedring av eksisterende stasjoner, vil sannsynlig muligheter for å knytte utbyggingsområder på tvers av jernbanelinja dermed reduseres.

Fordelen ved å utbedre Brakerøya stasjon med nytt kollektivknutepunkt, er den umiddelbare nærheten til det nye sykehuset. I detaljreguleringsplan for Nytt sykehus i Dammen er det sikret ny gangadkomst til plattform gjennom en kulvertforbindelse under Fjordbygata. Kulvertforbindelsen vil komme opp på Stasjonsplassen (sør for jernbanen) via et trappeamfi. I tillegg er det heis fra kulverten opp til Stasjonsplassen.

Konklusjon er at alternativ 4 trolig er best med hensyn til det nye sykehuset, men at den samlede virkningen (potensialene) for Fjordbyen og influensområdene er bedre med de øvrige alternativene.

8.2.1. Sammendrag

Med hensyn til tema nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser, er de ingen av de ulike alternativene som skiller seg vesentlig ut fra de andre. Imidlertid synes det som om alternativ 2 har størst potensial for å tilrettelegge for gode sammenkoblinger mellom kollektivknutepunktet/stasjonen og sykehuset, sentrum, den nye Fjordbyen og de øvrige influensområdene. Det later også til at alternativ 2 har de minst arealkrevende løsningene hva gjelder ny infrastruktur og dermed best potensial for god arealutnyttelse.

Alternativ 4 gir best kopling mellom nytt sykehus og stasjonsområde/kollektivknutepunkt, og vil trolig være det beste alternativet med hensyn til områdene (befolkningen) vest i Drammen sentrum. Med tanke på realisering av Fjordbyen ligger dagens stasjon i relativ lang avstand fra nye utviklingsområder og med lite potensial for å knytte til seg områdene i nord. Alternativ 4 kommer derfor dårligst ut samlet sett.

Alternativ 1 og 3 har marginale forskjeller, men alternativt 3 kommer dårligst ut når det gjelder kopling mellom kollektivknutepunkt og nye byutviklingsområder. Det er også det alternativet med mest arealkrevende infrastrukturtiløsninger og størst barrierevirkning av de nye forslagene til lokalisering.

8.3. Drøfting av usikkerhet

Rangering av alternativer baserer seg på tekst og illustrasjoner fra ulike mulighetsstudier. Mens noen detaljer/løsninger er rikt beskrevet, er andre vage. Dette gir rom for tolking og usikkerhet. Drøfting av usikkerhet fremkommer også av kapittel 7.1 -7-3, samt kapittel 8.2.

Det er også stor usikkerhet knyttet til om alternativ 4 er det beste for sykehuset som her antatt. Å utbedre dagens stasjon til et rasjonelt knutepunkt innenfor disponible arealer kan være krevende og gå på bekostning av gode løsninger for myke trafikanter.

Videre er det usikker hvor vidt en ny E134 mellom Dagslett- E18 som nå er har vært ute til offentlig ettersyn etter 1. gangsbehandling, vil påvirke planområde for denne kommunedelplanen som nå utredes, og hvorvidt de to planen burde ha vært vurdert samlet.

8.4. Behov for oppfølgende undersøkelser.

For å ta stilling til hvilke alternativ som bør velges med hensyn til tema Nærmiljø og friluftsliv samt barn og unges interesser, bør de viktigste forbindelseslinjene tegnes ut mer detaljert, slik at man kan vurdere potensielle muligheter for gs-ferdsel og evt. barrierer. Vegsystemer bør tegnes ut med enkle plan- profiltegninger som viser arealbeslag og stigningsforhold. Dette gjelder både hovedveg-systemer og gs-systemer. Særlig viktig er overganger/koplinger til dagens systemer, samt adkomst til knutepunkt og plattformer. Trafikkstøy bør også utredes som beslutningsgrunnlag.

Gjennom tidligere utredninger synes kunnskapsgrunnlaget om barn- og unges bruk av plan- og influensområdet å være tilstrekkelig belyst for å vurdere dagens verdier. Dersom intensjonen med planarbeidet er at barn- og ung i større del skal medvirke i planprosessen, må alternativene som legges frem i større grad være sammenlignbare og forståelige slik at forskjellene tydelig kommer frem. Dette er vanskelig på et overordnet nivå slik som kommuneplanen er. Spesielt der hensikten først og fremst er å legge til rette for samferdselsinfrastruktur med fremtidig stasjonsområde. Det anbefales at barn- og unge i stedet tas med i det videre (regulerings) planarbeidet for utvikling av Fjordbyen der løsninger med friområder, lekeområder, vegger mv er lettere å formidle.

9. REFERANSER

Asplan Viak (2014). *Sykkelrutenett for Lier*.

Drammen kommune og Lier kommune (2019). *Detaljreguleringsplan med KU for nytt sykehus i Drammen med Drammen helsepark, vedtatt september 2019*.

Lierelvas fiskeforening (2019). Hentet oktober 2019, fra <http://www.lierelva.com/info.php>

Lier kommune (2019). *Lier kommunes kartlegging av og verdisetting av friluftsområder*

Lier kommune (2019). *Kommuneplan for Lier 2017 -2028 vedtatt 18. juni 2019*

Lier kommune (2018). *Vedlegg helhetlig gang— og sykkelvei 2018, hentet fra hovedplan veg Lier*

Lier kommune (2016). *Mulighetsstudier knyttet til Knutepunkt Lierstranda med tilhørende evaluering*