

Del B.

Politisk behandling.

1. Protokoll bystyret, møtedato 28.02.95, sak 13/95.
2. Protokoll formannskapet, møtedato 14.02.95, sak 17/95.
3. Protokoll hovedutvalget for teknisk sektor, møtedato 09.02.95, sak 31/95.



0 1 3 5 1 / 50742

503.24 3 Vedtak

Geomatikk

**DRAMMEN
KOMMUNE****HOVEDUTSKRIFT**

Bystyret

Møtedato	28.02.95	Fra saksnr.	11/95
Fra/til kl.	19:00-23.05	Til saksnr	17/95
Møtested	BYSTYRESALEN		

Av utvalgets medlemmer/varamedlemmer møtte 69 av 69

Forfall meldt fra følgende medlemmer:

Bjørn Olav Kleppen, Dag Solberg, Dag Knudsen-Øy, Terje Vegar Kopperud, Geir Lae Solberg, Arve Wiik

Følgende varamedlemmer møtte:

Knut Dahlby, Jannice Lam, Jan Erik Fodstadhagen, Kåre Strandskogen, Kristin Ørmen Johnsen, Eva Sverreson

Forfallene ble enstemmig godkjent.

Fra administrasjonen møtte:rådmannen, kommunaldirektørene, formannskapssekretæren,
1. konsulent og sekretær

Turid Wickstrand Iversen
ordfører



Kari Lien
formannskapssekretær

DRAMMEN KOMMUNE

MØTEBOK FOR EN SAK

Saknr.	13/95	Saksbeh.	
Jour.nr.	95/1096	Fagavd.	
Mappe		Avgj. av	BY
Møtedato	28.02.95		

KOMMUNEDELPLAN SENTRUMSRING; PARSELL BRAGERNES

Bystyrets behandling:

Ordfører åpnet for en felles generell debatt for alle veisakene sakene 13, 14 og 15/95.

Tore Opdal Hansen fremsatte følgende forslag:

«
Rådmannen bes se på de tre resterende boliger i Anchersbakken med sikte på innløsning.»

Forslaget vedlegges protokollen.

Lise Christoffersen fremsatte merknader på vegne av Arbeiderpartiet til bystyresakene 13, 14 og 15/95 som vedlegges protokollen:

Felles merknader fra Drammen Arbeiderparti, til bystyresakene 13, 14 og 15/95.

- **Kommunedelplan Sentrumsring; Parsell Bragernes**
- **Bangeløkkakryss, reguleringsplan for kryss E18 X R11**
- **Reguleringsplan for ny R11; Parsell Bangeløkka - Nedre Eiker grense 2. gangs behandling.**

Drammen Arbeiderparti har valgt å fremme en felles uttalelse for å signalisere at vi ser de tre sakene under ett og har et overordnet syn på planleggingen av nye veisystemer i Drammen.

Drammen lever av å være et knutepunkt. Til Drammen sogner godt over 100.000 mennesker, som i seg selv skaper svært trafikk. I tillegg kommer gjennomfartstrafikken. Dagens veisystemer gjør at Drammen kveles av forurensning og støy fra biltrafikken, og ulykkestillene er høye.

Med utgangspunkt i Drammen Arbeiderpartis program for denne perioden, vil vi ikke finne oss i at bilen styrer nærmiljøet og hverdagen vår. Vi vil styre trafikkplanleggingen i byen.

Drammen Arbeiderparti vil gjøre sitt for at antall biler på veiene reduseres, for at

forurensningen og ulykkestallet skal gå ned. Det krever at veisystemet legges om, slik at vi kan satse på kollektivtrafikk på bekostning av bilen og gjøre det lettere å være fotgjenger og syklist. Drammens befolkning må få muligheter til å endre sine transportvaner i mer miljøvennlig retning.

På denne bakgrunn mener vi at generell motstand mot omlegging av dages veisystem vil skade byens interesser betydelig. Vår politikk må styrke tilgjengeligheten til Drammens næringsareal, men samtidig beskytte sentrum og boligområdene mot ulempe fra trafikken. Alle endringer vil føre til ulemper for noen. Vi vil så langt som overhode mulig ta nødvendige hensyn til dette i den videre planprosessen.

Drammen Arbeiderpartis program fastslår at Veipakke Drammen skal være et tofelts veisystem, i tråd med bystyrets vedtak i Transportplanen. Hvis drammensernes transportvaner mot formodning ikke skulle endre seg når et tidsmessig kollektivtilbud foreligger, og fire felts veier av den grunn viser seg nødvendig, må flere alternativer utredes før en evt. utvidelse av motorveibrua, for eksempel to nye felt i tunnel under elva.

Drammen Arbeiderparti har et overordnet mål om å redusere biltrafikken i sentrum og andre bebodde områder til et minimum. Den foreslåtte løsningen for R11 i Strømsåsen, vil i større grad enn i dag legge trafikken gjennom ubebodde strøk. Vi vil legge stor vekt på maksimale investeringer til beskyttelse av den øverste bebyggelsen på Gulskogen og Pukerud. Sammenkobling med ny Konnerudnedføring vil avlaste de mest trafikkutsatte områdene i Nybyen og langs dagens Konnerudgate. Lang tunnel i Bragernesåsen er ingen løsning på Drammens interne trafikkproblemer, i det den bare gir minimal avlastning av bytrafikken. Trafikken i Rosenkrantzgata er et stort lokalt problem, som først og fremst skyldes de store befolkningsmengdene på Åssiden og Nedre Eiker nord. Lang tunnel i Bragernesåsen løser heller ikke dette problemet. I stedet må det gjennomføres miljøtiltak i forbindelse med den nye sentrumsringen og på det eksisterende gatenettet. Øvre Sund bru er nødvendig for å nå det overordnede målet om et minimum av trafikk gjennom sentrum og gjøre det mulig å reservere bybrua for kollektivtrafikk, syklist og fotgjenger. Noen av Drammens mest idylliske og bevaringsverdige områder ligger imidlertid i tilknytning til den nye brua. Vi legger stor vekt på løsninger som skjermer og bevarer dette området. Kombinasjonen Øvre Sund bru og R11 i Strømsåsen vil bidra til svært god tilgjengelighet for befolkningen i Hokksund, Vestfossen og Mjøndalen til Drammen sentrum, noe lang tunnel i Bragernesåsen overhode ikke gjøre. Denne trafikken ville i så fall fortsatt belaste Nedre Eikervei og Rosenkrantzgata. Drammen Arbeiderparti ønsker at gjennomføringen av Bjørnstene Bjørnsons gate - Kreftingsgate prioriteres, blant annet på grunn av utbyggingsplanene på Grønland og problemene med eksisterende jernbanespor.

På denne bakgrunn vil Drammen Arbeiderparti anbefale de foreliggende planer i forbindelse med Veipakke Drammen.

Videre fremsatte **Lise Christoffersen** på vegne av Arbeiderpartiet følgende forslag til sakene 13, 14 og 15/95:

«

Drammen Arbeiderparti er opptatt av at berørte enkeltpersoner og familier ikke må betale prisen for at Drammen skal få løst sine veiproblemer. Vi foreslår derfor:

Drammen kommune tar ny kontakt med huseiere som berøres direkte av Veipakke Drammen, og som ikke har fått ønsker om innløsning oppfylt. I samarbeid med beboere vurderes:

- a) ny kontakt med Vegvesenet for å komme fram til en akseptabel løsning.
- b) eventuelt vurdere om bidrag fra Drammen kommune i en eller annen form kan føre til at en tilfredsstillende løsning oppnås.
- c) Dersom ingen løsning oppnås, vurderer Drammen kommune muligheten for sjøl å innløse de husene som er berørt.»

Forslaget vedlegges protokollen.

Olav Boye fremsatte følgende forslag til saken 13, 14 og 15/95:

«Drammen bystyre avviser Veipakke Drammen og andre planer om veibygging i vårt distrikt. De økonomiske midler som er avsatt til veibygging i vårt distrikt overføres til kollektivtransport og miljøforbedringer.

Drammen bystyre krever at sentrale myndigheter legger opp en samferdselspolitikk som tar hensyn til våre internasjonale miljøforpliktelser. Det vil bl.a. si dempet veiutbygging og kraftig satsing på kollektivtransport, bedre jernbanetilbud og legge til rette med sykkelstier, gågater og et godt nærmiljø.

Drammen bystyre vil ta initiativ til en kraftig satsing på kollektive løsninger i Drammen og våre nærkommuner. Vi tror at en slik satsing vil føre til mindre bilbruk og dermed redusert behov for store veiutbygginger. Samtidig vil vi utvikle vår kommune byplanmessig, slik at folk ikke blir avhengig av bilbruk.»

Freddy Hoffmann opprettholder Frp's protokolltilførsel i sak 13/95:

«

Fremskrittspartiet er av den oppfatning at ingen av de fremlagte forslag(alternativ) vil løse trafikkproblemet på Bragernes i vesentlig grad.

Vi mener at gjennomgangstrafikken spiller en meget stor rolle i dagens bybilde.

Denne trafikk kan reduseres betraktelig ved at man anlegger en lang Bragernes-tunnel fra bygrense Lier i øst til bygrense Nedre Eiker i vest.

Vi mener at dette bør være første trinn i en veiløsning i Drammen. Frp. mener at den fremlagte plan også mangler vesentlige ting, slik som plan over den fremtidige veibruken i byen, miljøkonsekvens og mer detaljerte trafikkeringstiltak.

Vi er heller ikke fornøyd med at planen gir en minimal trafikkreduksjon på steder, slike som Rosenkrantzgaten, som i dag er en av byens meste belastede gater. Egne tiltak bør utføres på denne strekning. Frp. er derfor positive til en «miljø-tunnel» fra Fylkeshuset til Per Sivles gate, og mener at lignende tiltak også bør utføres på gatens mest belastede strekninger vestover.

Frp. kan på denne bakgrunn ikke tilslutte seg kommunedelplanens anbefaling.»

Freddy Hoffmann fremsatte følgende utsettelsesforslag til sak 13/95:

«

Saken utsettes.

Begrunnelse:

Brannsjefens bemerkninger må innarbeides i planen, man viser bl.a. her til trafikk-kapasiteten, og sikkerheten i forbindelse med tunneler.

Kryssforhold og dets nærmiljø i forbindelse med den nye motorveibroen på Brakerøya må konsekvensutredes.

Miljøforhold i og utenfor tunnel-åpningene må ytterligere vurderes.»

Freddy Hoffmann fremsatte følgende utsettelsesforslag til sak 14/95:

«

Saken utsettes.

Begrunnelse:

Brannsjefens bemerkninger må innarbeides i planen. Man viser her bl.a. biltrafikk-kapasiteten og sikkerheten i forbindelse med den del av veistrekningen som omfattes av tunnel.

Miljøforholdene i og utenfor tunnel-åpningene må ytterligere vurderes.

Motorvei-parsellen vil hindre dyrelivets adgang i retning byen. Egne vilt- overganger må derfor inn i planen for å unngå fremtidige ulykker mellom kjøretøy og dyr.»

Freddy Hoffmann fremmet følgende forslag til sak 14/95:

«

Bystyret i Drammen ber om at man vurderer en lang tunnel i Bragernesåsen, fra grense Lier til grense Nedre Eiker.

En ber om at man i denne utredningen legger inn av- og påkjørsel i forbindelse med Buskerud Sentralsykehus.

Begrunnelse.

Da man i lengre tid har etterlyst en konsekvensutredning av denne tunnel, uten at det har vært mulig å fremskaffe dette, ser man det ønskelig med en slik utredning basert på forhold pr. dags dato og fremover i tiden.

En stor del av dagens og fremtidens forurensning kan fjernes i en slik tunnel med kontrollerte og effektive metoder.»

Einar Skalstad fremsatte følgende forslag som vedlegges protokollen på vegne av Kristelig Folkeparti:
Sak 13/95:

«

Når kapasiteten på Rv 11 må utvides, ber Krf. om at denne kapasitetsutvidelsen vurderes lagt til Bragernessiden med en forlengelse av Bragernestunnelen til Vinnes. Planarbeidet må derfor allerede nå legges slik an at en fremtidig forlengelse av Bragernestunnelen ikke blir unødig hindret.

Sak 14 og 15/95:

Krf. foreslår at bystyret nå låser Bangeløkkakryss og vei i Strømsøåsen til to felt. Vår støtte til reguleringsplanen har som forutsetning at nødvendig, framtidig kapasitetsøkning blir lagt et annet sted, f.eks. som en forlengelse av Bragernestunnelen til Vinnes.»

Einar Skalstad fremmet følgende forslag til vedtak:

«

Bangeløkkakryss og RV 11 Bangeløkkakryss til Nedre Eikers grense reguleres i 2 felt. En utvidelse til 4 felt skal kreve ny planregulering slik det er for ny motorveibru.»

Forslaget vedlegges protokollen.

Ole Jacob Ottesen foreslo at sak 14/95 utsettes og avga følgende stemmeforklaring:

«

1

Utredning av alternativet lang tunnel i Bragernesåsen.

Senterpartiet mener at et fullt utredet alternativ av lang tunnel på Bragernes må foreligge før en endelig vurdering og beslutning tas om Rv 11 på Strømsøåsen.

Det er først når slikt utredet alternativ foreligger at en med større sikkerhet kan si om Veipakke Drammen er bedre enn Veiaksjonens Drammen.

Utredning av dette alternativet må foreligge innen 6 mnd.

Nødvendig konsulentbistand dekkes av offentlige midler.

2

Interkommunale forhold - Nedre Eiker og Lier.

Veiprojektene i Drammen er i høgste grad interkommunale prosjekt. Forhandlinger med Nedre Eiker må opptas for klargjøring av hvilke innvendinger som måtte foreligge mot å føre Rv 11 fra Drammen grense, ved Vinnes, langs nåværende veilinje til Nedre Eiker bru. Med Lier må det tas opp forhandlinger for nærmere avklaring av konsekvensene av krysset ved Brakerøya.

3

Konnerudnedføringen.

Konnerudnedføringen som hele tiden vært med i planene, er tatt ut av foreliggende reguleringsplan. Dette er med på å skape usikkerhet omkring Rv 11 prosjektet på dette punktet. Tekniske løsninger for Konnerudnedføringen må gå inn som en del av Reg. planen for Rv 11.

Foreslåtte utsettelse på 6 mnd. kan være nok til at denne vesentlige delen av Rv 11 prosjektet kan foreligge og endelig godkjennes etter utredningen av lang Bragernestunnel.»

Frank Viktor Hove fremmet følgende utsettelsesforslag:

«
Stopp Innvandringen går inn for at veisaken R.11 utsettes, da vi har merket oss saksbehandlingsfeil. der lang tunnel fra Brakerøya til Vinnes ikke er utredet.»

Torfinn Bjørklund framsatte følgende utsettelsesforslag til sakene 13, 14 og 15/95:

«
Bystyresakene 13, 14 og 15/95 utsettes.

Det foretas en konsekvensutredning som tilfredsstillende lovens bestemmelser.

Det fremlegges et selvstendig og realistisk alternativ til Strømsøløsningen, men med utgangspunkt i lang tunnel på Bragernessiden.

Trasevalget avgjøres av Drammens innbyggere i en folkeavstemning.

Bystyret gjenopptar deretter behandlingen av de forskjellige delplaner.»

VOTERING I SAK 13/95:

Ordfører fremmet utsettelsesforslagene i saken under ett.
Utsettelsesforslagene fikk 16 stemmer og falt.

Formannskapetets innstilling i saken ble vedtatt mot 16 stemmer.

Vedtak:

1. Kommunedelplan Sentrumsring, parsell Bragernes, datert januar -95, vedtas etter plan- og bygningslovens § 20-5. Dette innebærer at ny hovedvei på Bragernes etableres som tofelts tunnel i Bragernesåsen fra Brakerøya til Fylkeshuset og videre vestover i løsmasse til kryss mellom Rosenkrantzgata og Per Sivles gate.
2. Protestene på trasévalget tas ikke til følge. Uttalelsene vedrørende ytterligere konkretisering vedrørende Brakerøya, Øvre Sund/Fylkeshuset, tunnelutlufting og miljøtiltak/gatebruk følges opp i det videre planarbeidet.
3. Prinsipper for framtidig gatebruk angitt i kommunedelplan Sentrumsring; parsell Bragernes, legges til grunn for videre areal- og gatebruksplanlegging på Bragernes.

4. Miljø- og etterbrukttiltak på de områder/gater som beskrevet i kommunedelplanen inngår både utbyggingsmessig og finansielt som en del av hovedveitbyggingen på Bragernes.»
-

Jan Hordvik fremsatte følgende forslag til sakene 13, 14 og 15/95.

«

På grunnlag av vesentlige saksbehandlingsfeil vedr. sak 13 - påvist ved min interpellasjon datert 20.2.95, ber jeg om at gyldigheten av vedtakene i disse sakene ankes i relasjon til Forvaltningsloven og eventuelle andre relevante lover og forskrifter.

Forslag fremsatt i møtet i Bydelsutvalget den 9.11. 94 vedlegges dagens bystyreprotokoll»

Rett utskrift.

Dato : 28.02. 1995

Kari Lien
formannskapssekretær.

Kari Lien

DRAMMEN
KOMMUNE

2

HOVEDUTSKRIFT

Formannskapet

Møtedato	14.02.95	Fra saksnr.	7/95
Fra/til kl.	17:00-1755	Til saksnr	19/95
Møtested	FORMANNSKAPSSALEN		

Av utvalgets medlemmer/varamedlemmer møtte 16 av 17.

AP: Lise Christoffersen, Svein V. Thorgersen, Liv Berit Kristiansen, Aage Hanstein Jensen, Ewy Jacobsen, Tore E. Hansen, Helge Solberg

H: Turid Wickstrand Iversen, Tore Opdal Hansen, Johan Østerhus, Arne Holtan, Christen O. Steen, Knut E. Larsen.

FRI: Jan Petter Juriks

SV: Jonny Bugge Persson

KRF: Einar Skalstad

SP: Ole Jacob Ottesen

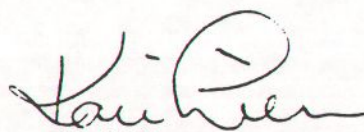
Forfall meldt fra følgende medlemmer:

Knut Egil Larsen

Følgende varamedlemmer møtte:

Fra administrasjonen møtte: Rådmann Anders Solheim, økonomisjef Roar Paulsen, kommunaldirektør for helse- og sosialsektoren Håkon Lutdal, formannskapssekretær Kari Lien.


Turid Wickstrand Iversen
ordfører


Kari Lien
formannskapssekretær

SAK NR: 17/95

KOMMUNEDELPLAN SENTRUMSRING; PARSELL BRAGERNES

Enstemmig vedtak i samsvar med innstillingen.

Vedtak:

1. Kommunedelplan Sentrumsring, parsell Bragernes, datert januar -95, vedtas etter plan- og bygningslovens § 20-5. Dette innebærer at ny hovedvei på Bragernes etableres som tofelts tunnel i Bragernesåsen fra Brakerøya til Fylkeshuset og videre vestover i løsmasse til kryss mellom Rosenkrantzgata og Per Sivles gate.
2. Protestene på trasévalget tas ikke til følge. Uttalelsene vedrørende ytterligere konkretisering vedrørende Brakerøya, Øvre Sund/Fylkeshuset, tunnelutlufting og miljøtiltak/gatebruk følges opp i det videre planarbeidet.
3. Prinsipper for framtidig gatebruk angitt i kommunedelplan Sentrumsring; parsell Bragernes, legges til grunn for videre areal- og gatebruksplanlegging på Bragernes.
4. Miljø- og etterbrukttiltak på de områder/gater som beskrevet i kommunedelplanen inngår både utbyggingsmessig og finansielt som en del av hovedveitbyggingen på Bragernes.»

Saken forelegges bystyret til behandling.

HOVEDUTSKRIFT

Hovedutvalget for teknisk sektor

Møtedato	09.02.95	Fra saksnr.	24/95
Fra/til kl.	16:00-18.45	Til saksnr	37/95
Møtested	ROM 411, RÅDHUSET		

Utvalgets medlemmer:

Andersen, Tore Klyve (H)	Kristiansen, Liv Berit (A)
Holtan, Arne (H) Leder	Gulbransen, Pål (A)
Nilsson, Anna (H)	Martinsen, Arne (A)
Wahl, Karsten (H)	Solberg, Helge (A)
Knutsen, Henning (H)	Smith, Anne Birgitte H. (A)
Larsen, Knut E. (H)	Bjørndal, Bjørg (Sv)
Bjerke, Jon Arnold (Frp)	Michalsen, Jan Dag (Sv)
Gundesø, Dag (Sp)	

Av utvalgets medlemmer/varamedlemmer møtte 15 av 15

Forfall meldt fra følgende medlemmer:

Helge Solberg (A)
Jan Dag Michalsen (Sv)

Følgende varamedlemmer møtte:

Turi Raaen Hansen (A)
Tomas Bille (Sv)

Sak nr. 37/95 ble behandlet etter sak nr. 25/95.

Sakene 34/95, 35/95 og 36/95 ble behandlet etter sak nr. 30/95.

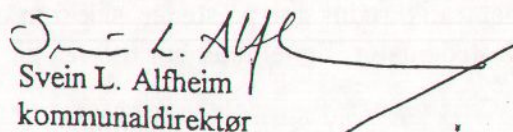
Knut E. Larsen (H) forlot møtet etter behandlingen av sak nr. 31/95 og deltok ikke under behandling av sakene 32/95 og 33/95..

Fra administrasjonen møtte:

Kommunaldirektør Svein I. Alfheim, byingeniør Arild Eek, byplansjef Marit Kleveland, oppmålingsjef Harald Renolen, utredningskonsulent Torunn Moen, rådmannskontoret, spesialkonsulent Per Otto Borgen (sekr)

Forøvrig møtte :

Seksjonsleder Svein Haanshuus, parkering- og Torgkontoret, overingeniør Lars Wang, prosjektleder Hogne Hove og personal- og organisasjonskonsulent Inger Djupskås, kom.dir. stab, overingeniør Trygve Johnsen, overarkitekt Tore Wiik, sjefsingeniør Helge Wetterstad, byplankontoret


Svein L. Alfheim
kommunaldirektør

MØTEBOK FOR EN SAK

Saknr.	31/95	Saksbeh.	Hogne Hove
Jour.nr.	95/1297	Fagavd.	
Mappe	1-561.1	Avgj. av	BY
Møtedato	09.02.95		

KOMMUNEDELPLAN SENTRUMSRING; PARSELL BRAGERNES

Forslag:

Jon A. Bjerke (Frp) forslø:

«Saken utsettes»

BEGRUNNELSE:

- Brannsjefens bemerkninger må innarbeides i planen, man viser bl.a. her til trafikkkapasiteten og sikkerheten i forbindelse med tunnelen.
- Kryssforhold og dets nærmiljø i forbindelse med den nye motoveibroen på Brakerøya må konsekvensutredes.
- Miljøforhold i og utenfor tunnel-åpningene må ytterligere vurderes.

Bjerkes forslag falt mot 1 stemme (Frp).

Innstillingen ble deretter vedtatt mot 1 stemme (Frp).

Jon A. Bjerke fremlag følgende skriftlige uttalelse som følger saken:

«Fremskrittspartiet er av den oppfatning at ingen av de fremlagte forslag (alternativ) vil løse trafikkproblemet på Bragernes i vesentlig grad.

Vi mener at gjennomgangstrafikken spiller en meget stor rolle i dagens bybilde.

Denne trafikk kan reduseres betraktelig ved at man anlegger en lang Bragernes-tunnel fra bygrense Lier i øst til bygrense Nedre Eiker i vest.

Vi mener at dette bør være første trinn i en veiløsning i Drammen. Frp mener at den fremlagte plan også mangler vesentlige ting, slik som plan over den fremtidige veibruken i byen, miljøkonsekvens og mer detaljerte trafikksikringstiltak.

Vi er heller ikke fornøyd med at planen gir en minimal trafikkreduksjon på steder, slik som Rosenkrantzgaten, som idag er en av byens mest belastede gater. Egne tiltak bør utføres på

denne strekning. Frp er derfor positive til en «miljø-tunnel» fra Fylkeshuset til Per Sivles gate, og mener at lignende tiltak også bør utføres på gatens mest belastede strekninger vestover.

Frp kan på denne bakgrunn ikke tilslutte seg kommunedelplanens anbefaling.»

Arbeiderpartiet fremmet særskilt stemmeforklaring som vedlegges protokollen som eget vedlegg.

Vedtak:

Innstillingen ble deretter vedtatt mot 1 stemme (Frp):

«

1. Kommunedelplan Sentrumsring, parsell Bragernes, datert januar -95, vedtas etter plan- og bygningslovens § 20-5. Dette innebærer at ny hovedvei på Bragernes etableres som tofelts tunnel i Bragernesåsen fra Brakerøya til Fylkeshuset og videre vestover i løsmasse til kryss mellom Rosenkrantzgata og Per Sivles gate.
2. Protestene på trasévalget tas ikke til følge. Uttalelsene vedrørende ytterligere konkretisering vedrørende Brakerøya, Øvre Sund/Fylkeshuset, tunnelutlufting og miljøtiltak/gatebruk følges opp i det videre planarbeidet.
3. Prinsipper for framtidig gatebruk angitt i kommunedelplan Sentrumsring; parsell Bragernes, legges til grunn for videre areal- og gatebruksplanlegging på Bragernes.
4. Miljø- og etterbruktiltak på de områder/gater som beskrevet i kommunedelplanen inngår både utbyggingsmessig og finansielt som en del av hovedveiutbyggingen på Bragernes.»

Rett utsk **DRAMMEN KOMMUNE**

TEKNISK SEKTOR

Dato : **KOMMUNALDIRIGTØREN**

13/2-95 *Forum Lawson*
e.f.

A.nr.:

J.nr.:

Saksb.:

Sendes formannskapet og bystyret

Rådmannen tiltrer hovedutvalgets forslag til vedtak av 9/2-95

RÅDMANNEN I DRAMMEN,

Ande Solli

Tommy Olsen

ENSTEMMIG VEDTATT

I FORMANNSKAPETS

NOTE **14.2.95**

Denne uttalelsen legges ved møteprotokollen til sak 32/95 som stemmeforklaring. I sakene 31,33/95 noteres i møteprotokollen at Arbeiderpartiets stemmeforklaring ligger ved sak 32/95.

**Uttalelse fra Drammen Arbeiderpartis hovedutvalgsgruppe til de tre sakene
31/95 Kommunedelplan Sentrumsring; Parsell Bragernes
32/95 Bangeløkkakrysset, reguleringsplan for kryss E18 x R11
33/95 Reguleringsplan for ny R11; Parsell Bangeløkka - Nedre Eiker grense,
2. gangsbehandling**

Hovedutvalgsgruppa har valgt å fremme en felles uttalelse for å signalisere at den ser de tre sakene under ett og har et overordnet syn på planleggingen av nye veisystemer i Drammen. Uttalelsen vil bare i begrenset grad berøre detaljer i saksframleggene. Når uttalelsen er gitt en såpass bred form er det fordi det føles nødvendig å begrunne gruppas syn på bakgrunn av de mange protester i saken. Gruppa vil presisere at den tar forbehold for at behandling i Drammen Arbeiderpartis organer kan gi uttalelsen et annet meningsinnhold.

Gruppa noterer med glede befolkningens engasjement. Vi tror at uten det engasjementet ville det blitt atskillig vanskeligere å fremme det alternativ vi gjør i denne uttalelsen. Samtidig gjør vi klart at vi innser at motstanden mot veipakke Drammen delvis er et uttrykk for direkte berørte beboeres rimelige frykt for forringelse av sitt bomiljø, delvis en mer generell motstand mot veiutbygging i det hele (begrunnet med miljøvern hensyn), og delvis basert på ulike syn på hvilke løsninger som faktisk vil være det beste for byen. Gruppa har stor forståelse for de førstnevntes motiver og vil så langt som overhodet mulig tilse at nødvendige hensyn tas i planprosessen. Generell motstand mot veiutbygging og hva som er de rette valg kommer vi tilbake til.

Gruppa er enig med en rekke av kritikerne av prosessen i at den har vært uoversiktlig, til de grader at det ikke er underlig at folk trekker ansvarlige myndigheters motiver for sine valg i tvil. Vi er likevel bare i begrenset grad enig i at politikerne ikke har beholdt evnen til å se helheten i planprosessen. Det er mulig at vi ikke sterkt nok har klart å betone miljøhensynene, men her må det særdeles lange tidsperspektivet tas i betraktning. På den annen side har det politiske miljø i langt større grad enn de fleste motstanderne klart å se helheten når det gjelder selve trafikkkløsningsene og viktige hensyn i nabokommunene.

Utgangspunkt

Drammen lever av å være et knutepunkt, men kan også dø av det. Til Drammen sokner godt over 100.000 mennesker, som i seg selv genererer svær trafikk. Til dette kommer vår nærhet til hovedstaden, hvis befolkning i stort monn passerer Drammen på vei til sine fritidshjem i helgene, men som også gjør at store mengder tungratikk må forbi oss. Drammen har, og vil fortsatt ha - håper vi, et variert produksjons- og næringsliv samt en topp moderne havn.

Ut fra dette vektlegger hovedutvalgsgruppa at generell motstand mot veiutbygging vil skade byens interesser betydelig. Vår politikk må styrke tilgjengeligheten til Drammens næringsarealer, men samtidig beskytte såvel sentrum som boligområder mot ulempene fra trafikken.

Trafikkutvikling

Ved behandlingen av Transportplanen for Drammen, vedtok Bystyret det såkalte «Miljøalternativet». Forutsetningen for gjennomføringen av dette var en klar reduksjon i veitrafikken, antatt som en følge av at Staten av miljøgrunner ville øke drivstoffprisene betraktelig. Når det gjelder veipakka, var den viktigste konsekvens av dette vedtaket fortsatt to-felts E18 gjennom kommunen.

Drammen kommune har liten innflytelse på Statens drivstoffpolitikk. Kritikerne av de lokale vedtak må gis rett i at «Miljøalternativet» hviler på særdeles usikre, sannsynligvis sviktende forutsetninger. Vi lanserer en løsning som beholder intensjonen i Transportplanen på tross av ugunstig trafikkutvikling.

Vi må håpe at fremtidig rikspolitik vil bidra til økt bruk av miljøvennlig energi til transport, i form av biler drevet av elektrisitet, gass eller nye - til nå - ukjente metoder, biler som vil bedre vår tilværelse både med hensyn til støy- og luftforurensning. Dette er likevel pr. idag spekulasjoner og ønsketenkning. Vår politikk må ta utgangspunkt i at trafikk skaper store miljøproblemer. Vi vil håpe at en stadig større del av transporten vil skje kollektivt og på bane, men frykter at det vil bli svært lenge til at folk gir avkall på den frihet egen bil gir. Igjen er det, når det gjelder fjerntrafikken, lite Drammens politikere kan gjøre for å påvirke utviklingen. Derimot kan vi gjøre mye lokalt, noe den foreliggende løsning skal bidra til. Kanskje kan også drammenserne selv vise ansvar og bevisst parkere bilen til fordel for bruk av kollektive transportmidler.

E18

Veipakke Drammen innebærer fire kjørefelt gjennom kommunen, i form av ny motorveibru vest for den eksisterende. Transportplanen går mot dette.

Vi mener, dessverre, at fire felt vil vise seg nødvendig. Av hensyn til Drammen ser vi bare én løsning på dette, nemlig at de to nye felt legges i tunnel under elva. På grunn av et tykt lag med løsmasser må tunnelen gå svært dypt. Umiddelbart synes dette uforenlig med Bangeløkkka- og Brakerøyakryss. Derfor må både eksisterende bru og tunnelen være to-veis, selv om dette er en utradisjonell måte å lage firefelts vei på. De to raskeste feltene legges under elva helt ute fra Lier og helt ut til eksisterende av- og påkjøring i Kobbervikdalen. Gevinstene er mange:

- Ved normal trafikkbelastning vil tunnelen oppfattes som raskest for fjerntrafikken, og nesten all E18-trafikk vil passere i den. Brua vil fungere avlastende ved trafikktopper. Av hensyn til stigningsforholdene kan det bli nødvendig å beholde tungtrafikken på brua (men der går den jo idag). Det fåtall mennesker som frykter tunneler under vann vil ha et alternativ (de finnes!).
- Bangeløkkakrysset blir bare ubetydelig større, og på grunn av skjermingstiltakene, atskillig bedre for beboerne enn idag. Trafikkmengden på brua vil reduseres, og dermed forurensningen.
- Drammen ikke bare beholder, men får styrket sin tilgjengelighet, fordi trafikken på brua enten vil være Drammensrelevant eller gå til R11. Trafikken både i Brakerøyakryssene og Bangeløkkakrysset vil reduseres til det nivå som er mulig, det som gjelder - og tjener - byen vår.
- Et tungt argument mot veipakke Drammen fjernes. Dobbel motorveibru er pr. idag rett og slett uselgelig til Drammens befolkning. Kostnadskrevende aksjoner og ytterligere utredninger og konflikter kan reduseres.

Ulempene er av teknisk og økonomisk natur. Hovedutvalgsgruppa kan ikke akseptere tekniske motforestillinger. Vi er ikke i tvil om at det kan bli vanskelig å bygge en slik tunnel, men vil hevde at i en tid der man bygger seg over Boknafjorden, til Hitra, og seriøst vurderer tunnel på tvers av Sognefjorden, med sikkerhet vil være i stand til å løse de tekniske problemer ved dette forslaget.

Visst blir det dyrt. Derfor må byen stå sammen overfor Staten, vise til sin særdeles sårbare beliggenhet nær Norges største befolkningskonsentrasjon, og sammenlikne med andre dyre veiprosjekter som løser langt færre problemer (f.eks. Lærdal-Aurlandstunnelen), og understreke at vi ganske enkelt ikke kan akseptere andre løsninger, videre at vi i tillegg ^{forlange} den like raskt som ny bru var planlagt til (2005). *men at* *me komme*

R11

Det er svært vanskelig for oss å forstå hvorfor så mange instanser ønsker lang tunnel fra Lier til Vinnes. Særlig underlig er det at miljøverninteresser synes å ønske dette alternativet. Vår argumentasjon for foreliggende løsning baserer seg på følgende:

Vi har et overordnet mål om å redusere gjennomfartstrafikken i sentrum til et absolutt minimum. Dette kan ikke løses uten kort tunnel. Bli det for langt mellom åpningene vil folk foretrekke å streve seg gjennom trafikkobstruerende bygater fremfor å kjøre ut for å komme rundt. Konneruds trafikk til E18 vil fortsatt forsure miljøet i Nybyen og på Strømsø. Hvis vi, på tross av valget, beholder Øvre Sund bru, vil store deler av Åssidens trafikk til Lier enten forsure Strømsø eller slite seg gjennom Bragernes. Uten Øvre Sund bru vil Bragernes sentrum lide enda mer.

Det er gjort et stort nummer av at Rosenkrantzgata ikke avlastes. Det er bare delvis riktig. Forskjellen på trafikken mellom «lang tunnel» og anbefalt løsning i Strømsåsen gjelder kun beboere mellom Øvre Åssiden og Nedre Eiker bru som skal til Lier eller Oslo. Disse utgjør ikke noen stor andel av trafikken i Rosenkrantzgata. Trafikken i Rosenkrantzgata er et stort problem, som først og fremst skyldes de store befolkningsmengder på Åssiden og Nedre Eiker nord, til sammen ca. 20000. Det foreligger et utkast til en plan for støyreduksjon i Rosenkrantzgata. Ett av alternativene her er meget interessant, med senkning av de raskeste sporene ved alle større kryss, sannsynligvis det eneste virkelig gode forslag til å redusere ulempene ved trafikken langs denne lokale hovedferdselsåren.

Lang tunnel vil ytterligere redusere jordbruksarealer på Vinnes, og muligens i Lier. Jordbruksarealene i vårt område er allerede så nedbygget at dette må ansees uforsvarlig. Etter vårt skjønn burde det være lett for naturverninteresserte å se at dette er et større problem enn det som skapes langs traséen i Strømsåsen. Selv om disse arealene ligger utenfor bygrensene er det nødvendig å beholde et større perspektiv.

I den grad lang tunnel overhodet kan komme på tale, kan det være som et alternativ dersom det skulle vise seg å bli behov for fire-felts R11. I dette støtter vi uttalelsene fra Jan Rognebakke til sakene. Vi har god tid til å se dette an. Det er å håpe at Statens trafikkpolitikk tar en slik retning at denne utviklingen forhindres.

R11 i Strømsåsen er, til forskjell fra lang tunnel, klart en fordel for tilknytningen mellom vei og jernbane, i det den muliggjør gunstige trafikkløsninger mellom Konnerud og Gulskogen stasjon.

Et forståelig argument mot R11 er plasseringen i høyde over bebyggelsen. Vi støtter likevel reguleringsplanens valg og argumentasjon. For store høydeforskjeller vil øke bilenes arbeid betraktelig, og gi en generell økning av luft- og støyforurensningen som ikke vil kunne motarbeides. De lokale ulemper for nærliggende bebyggelse er det lettere å gjøre noe med. Hovedutvalgsgruppa vil legge stor vekt på maksimale investeringer til beskyttelse av den øverste bebyggelsen på Gulskogen og Pukerud.

Øvre Sund bru

Det kan se ut til at protestene mot Øvre Sund bru utgjør de færreste og svakeste, til tross for at denne løsningen ligger svært nær noen av Drammens mest idylliske og bevaringsverdige områder. Hovedutvalgsgruppa nærer stor bekymring for disse områdene, og vil legge stor vekt på skånsomme løsninger. Imidlertid finner vi brua nødvendig for å oppnå det overordnede mål om et minimum av trafikk gjennom sentrum. Fordi vi mener at bybrua etter hvert skal forbeholdes kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk, mener vi også at Øvre Sund bru bør ha stor kapasitet.

Kombinasjonen Øvre Sund bru og R11 i Strømsåsen vil bidra til svært god tilgjengelighet for befolkningen i Hokksund, Vestfossen og Mjøndalen til Drammen sentrum, hva lang tunnel overhodet ikke gjør. Denne trafikken vil enten belaste Nedre Eikervei eller Rosenkrantzgata.

Bjørnstjerne Bjørnsons gate - Kreftings gate

Det hersker liten uenighet om behovet for utbyggingen av denne åren. Uenigheten dreier seg først og fremst om rekkefølgen i veipakka. Gruppa hadde gjerne sett at denne utbyggingen ble prioritert høyere, men har problemer med å peke på hva som i så fall skulle utsettes i stedet. Muligens vil byggingen av Statens Hus bidra til en endret prioritering.

Enkeltbemerkinger til saksframleggene

Sak 31/95

Hovedutvalgsgruppa innser at boligblokka i Vinjes gt. 9 er utsatt. Vi vil i den videre behandling nøye tilse at hensyn tas til beboerne i denne.

Umiddelbart virker løsningen i Engene mer tiltalende enn den i Fayegata. Vi tror det er viktigere å ta hensyn til den bebyggelse som står igjen enn å spare innløsning av eiendommer, når forskjellen på de to alternativer ikke er større. Et argument for Fayegata-løsningen er at avstanden fra sentrum og ut er kortere, og at flere biler velger dette når de skal vestover fra Sentrum øst. Vi antar at argumentet er svakt, da avstanden mellom alternativene er liten.

Sak 32/95

Grappa er i utgangspunktet enig i uttalelsen fra Åskollen/Tangen arbeidersamfunn, men støtter saksframlegget i at området Telthusgata-Rundtom er et kommunalt anliggende, og forsåvidt reguleringsplanen ivedkommende. Vi vil arbeide for at kommunen prioriterer planarbeidet i dette området. Forøvrig hevder vi at vårt forslag om E18-tunnel vil bedre bomiljøet i området, til tross for at R11-trafikken føres over elva.

Konklusjon

Arbeiderpartiets hovedutvalgsgruppe har som overordnet måisseting at trafikken gjennom Drammen sentrum (Bragernes vest-øst, Bragernes-Strømsø) reduseres til et minimum, med sterk prioritering av kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk. Vi ønsker å stimulere et trafikkmønster der bilene reiser til byen, mens busser og sykler reiser gjennom. Videre ønsker vi at Drammen skal være meget tilgjengelig for fjerntrafikk, samt belastes så lite som mulig med gjennomgangstrafikk.

Vi anbefaler derfor de foreliggende planer i sak 31-32-33/95. I tillegg antar vi et behov for en toveis tunnel for E18 fra Lier til Kobbervikdalen. Det vil nok bli nødvendig å bygge denne innenfor den tidsramme som er trukket opp i gjeldende avtale «Veipakke Drammen». Ulempene i Rosenkrantzgata søkes løst med lokale tiltak som skissert i de mest omfattende planene for støyskjermingstiltak som allerede foreiigger.

Denne anbefalingen gis i erkjennelse av at det ikke ser ut til å være almen aksept i Norge for en så sterk endring i avgiftspolitikken at toveisforbindelse over elva vil forbli tilstrekkelig.